

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg



## Magdeburger Verkehrsanlagen



82  
2001

Stadtplanungsamt Magdeburg  
Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler  
Heike Albrecht  
Christa Anger  
Peter Anger  
Kamran Ardalan  
Birgit Arend  
Heidrun Bartel  
Roswitha Baumgart  
Sylvia Böttger  
Renate Dilz  
Sybille Dirschka  
Ulrich Ernst  
Michael Ertl  
Jutta Fittkau  
Hannelore Friedrich  
Jeannette Fuchs  
Margot Gottschalk  
Jürgen Gippert  
Katrin Gröger  
Marlies Grunert  
Andrea Hartkopf  
Bernd Heine  
Anette Heinicke  
Ingrid Heptner  
Stephan Herrmann  
Kathrin Jäger  
Wolfgang Jäger  
Heinz Jasniak  
Bernd Kapelle  
Heinz Karl  
Sabine Keller  
Krista Kinkeldey  
Hannelore Kirstein  
Jutta Klose  
Helga Körner  
Dr. Günther Korbelt  
Christa Kummer  
Andrea Leis  
Thomas Lemm  
Gisela Lenz  
Marlies 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  
Ronald Redeker  
Jörg Rehbaum  
Karin Richter  
Katja Richter  
Dirk Rock  
Burkhard Rönick  
Jens Rückriem  
Susann Schäfer  
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  
Karen Vollmann  
Rolf Weinreich  
Martina Welle  
Astrid Wende

Dietrich Weyland  
Hubert Wiesmann  
Christine Wolf  
Johannes Wöbse  
Burhard Wrede - Pummerer  
Marietta Zimmermann

Bereits erschienene Dokumentationen der Gutachten 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 MD  
7/93 Workshop Nördl. Stadteingang  
8/93 Städtebaul. Denkmalschutz  
9/93 Radverkehrskonzeption  
10/93 Öffentlicher Personennahverkehr ( ÖPNV - Konzept)  
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/I/94 Die Napolionischen Gründungen Magdeburgs- Sozio-urbane Untersuchungen  
18/II/94 Die Napolionischen Gründungen Magdeburgs- zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt  
18/III/94 Die Napolionischen Gründungen Magdeburgs- zur Baugeschichte in der Sudenburg  
19/94 Die Anger-Siedlung in Magdeburg  
20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation  
22/94 Die Curie Siedlung in Neustadt  
23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan  
28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan  
29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg  
21/95 Städtebauliche Entwicklungsplanung Ottersleben  
24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg  
25/95 Stadtentwicklungskonzept Rothensee  
26/95 Gartenstadt Hopfengarten  
27/95 Die Wohnsiedlung Schneidergarten in Sudenburg  
30/95 Südwestliche Stadterweiterung  
31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg  
32/II/95 Stadtfeld Nord  
32/III/95 Stadtfeld Süd  
33/95 Das Magdeburger Märktekonzept  
34/I/95 Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Planungen und Dokumente  
34/II/95 Städtebau in Magdeburg 1945-1990  
35/95 Siedlungsentwicklung in Westerhüsen - Magdeburg Südost  
36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg Südost  
37/95 Siedlung Fermersleben  
38/95 Gartenstadt - und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg  
39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs - aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg  
39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne  
41/95 Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt  
42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau  
43/III/95 Nationalsozial. Wohn- und Siedlungsbau  
44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburg - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan  
45/95 Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt  
Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel  
47/95 Workshop • Universitätsplatz  
48/II/III/95 Symposium BRUNO TAUT  
49/95 Gutachterverfahren Elbebahnhof  
50/95 Stadtteilentwicklungsplan Cracau - Prester  
51/95 Gründerzeitliche Villen in Magdeburgs  
52/95 Vom Luftbild zur Biotopkartierung  
53/96 Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf  
54/96 Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg  
56/97 Stadtsanierung Magdeburg - Buckau  
Die Sanierung des Volksbades Buckau  
59/97 Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf  
61/97 Dorferneuerungsplan Randau  
64/97 Verkehrskonzeption „Innenstadt“  
67/98 Dorferneuerungsplan Pechau  
70/98 Magdeburgs Innenstadt lebt  
71/00 Kirchen und Klöster zu Magdeburg  
72/01 Gemeinschaftsinitiative URBAN  
73/98 Städtebaulicher Denkmalschutz  
73/99 Städtebaulicher Denkmalschutz  
74/98 Hauseingänge  
75/00 Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg - Gedanken zur Zukunft der Stadt  
76/01 Flächennutzungsplan 2000

---

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

## Magdeburger Verkehrsanlagen

gewidmet  
Herrn Werner Kaleschky,  
Beigeordneter für Stadtentwicklung,  
Bau und Verkehr  
zum 60. Geburtstag



## INHALTSVERZEICHNIS

|   | Seite |  |     |
|---|-------|--|-----|
| <b>GELEITWORT</b>   |       | Brückenbauvorhaben zwischen 1990 - 2001  |     |
| Oberbürgermeister, Dr. W. Polte   | 3     | Der Brückenbau in der Landeshauptstadt Magdeburg<br>- Jahrhundertbauwerke von einst und heute    | 83  |
| <b>VORWORT</b>  |       | Versorgungsleistungen im Straßennetz   | 87  |
| Th. O'Gilvie; Dr. E.W. Peters   | 5     | <b>„Magdeburg 21“:</b>   |     |
| <b>EINLEITUNG</b>   |       | <b>Der Magdeburger Hauptbahnhof wird<br/>fit gemacht für das 21. Jahrhundert</b>                 |     |
| R. Stohmann; R. Baumgart  | 8     | NASA GmbH, Dr. C.-W. Müller  | 88  |
| <b>Die Bedeutung der Geologie<br/>für die Verkehrsgeschichte Magdeburgs</b>                                 |       | Entwicklung aus heutiger Sicht   | 88  |
| Dr. J. Hubbe  | 9     | Das Konzept „Magdeburg 21“ nimmt Gestalt an  | 88  |
| Magdeburg -   |       | Zusammenfassung  | 90  |
| eine geologische Grenzstadt in Mitteleuropa   | 9     | <b>Einige Anmerkungen<br/>zur Eisenbahngeschichte Magdeburgs</b>                                 |     |
| Spuren des Eiszeitalters-   |       | Stadtplanungsamt, Dr. G. Korbel  | 93  |
| Die Eisgewalten als Landschaftsgestalter  | 12    | <b>Zur Geschichte des ÖPNV in Magdeburg</b>  |     |
| Von der Eiszeit bis zur Gegenwart   | 12    | MVB, R Friedrichs  | 100 |
| Löß und Landwirtschaft  | 13    | <b>Der Traum vom Fliegen ist so alt<br/>wie die Menschheit selbst...</b>                         |     |
| Findlinge in der Landschaft   | 14    | Flughafen Magdeburg GmbH   | 106 |
| Magdeburgs Feststeinsuntergrund am Beispiel<br>der ehemaligen Baugrube der Tiefgarage am<br>Friedrichsplatz | 15    | <b>Historie und Entwicklung der Schifffahrt- und<br/>Hafengeschichte im mitteldeutschen Raum</b> |     |
| Vom Grünsand zum Rotliegenden   |       | Magdeburger Hafengesellschaft GmbH, W. Hucke   | 110 |
| Geologie und Verkehrswege-  |       | Frühgeschichtliche Entwicklung   | 110 |
| Der Verlauf der Gesteinsfurten in der Elbe  | 18    | Entwicklung ab dem 19. Jahrhundert   | 112 |
| Verkehrswege und Geländere relief   | 20    | Planung und Entwicklung der Magdeburger Häfen  | 115 |
| Aus den Lebenserinnerungen des 86- jährigen<br>Geologen Prof. K. Keilhack                                   | 21    | Geschichtliche Daten zu den Häfen Magdeburgs   | 118 |
| <b>Zur Geschichte der Bundesstraße 1</b>  |       | <b>Die Verbesserung<br/>der Infrastruktur für Elbe und Saale</b>                                 |     |
| Stadtplanungsamt, Dr. G. Korbel   | 24    | Wasser- und Schifffahrtsamt Magdeburg, R. Lack   | 126 |
| <b>Die Entwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur<br/>der Stadt Magdeburg</b>                             |       | <b>Das Wasserstraßenkreuz Magdeburg</b>  | 132 |
| Kl. Eschke  | 26    | Die Kanalbrücke  | 133 |
| Magdeburg - Stadt in der Mitte Europas  | 26    | Doppelsparschleuse Hohenwarthe   | 134 |
| Magdeburgs „alte“ Straßen   | 29    | Sparschleuse Rothensee   | 135 |
| Meilensteine der Entstehung und Entwicklung der<br>Verkehrsinfrastruktur der Stadt                          | 32    | Der Rothenseer Verbindungskanal<br>und Hafenschleuse   | 135 |
| Der Ost-West-Durchbruch   | 58    | <b>Zone I</b>  |     |
| Der Magdeburger Ring  | 63    | <b>der Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen</b>   |     |
| Die Nordtangente oder die Ost-West-Magistrale   | 66    | KGE Kommunalgrund GmbH, Dr. N. Geiger  |     |
| Die Osttangente (Elbuferstraße)   | 69    | Magdeburg Rothensee  | 137 |
| Die Radwege   | 72    |  |     |
| <b>Die Entwicklung des Straßennetzes<br/>nach der Einheit Deutschlands (1990-200)</b>                       |       |  |     |
| Tiefbauamt, G. Grützahn, Dr. K. Kretschmann, L. Lose  |       |  |     |
| Der Aufbau der Straßendatenbank als Grundlage<br>einer systematischen Erfassung der Straßendaten            | 80    |  |     |
| Übersichten und zahlenmäßige Entwicklung<br>des Straßennetzes insgesamt                                     | 81    | <i>Titelbild: Wegweiser am Kaiser-Wilhelm Platz</i>  |     |

## GELEITWORT

Verkehrswege sind die Lebensadern einer Stadt. Sie befördern den Handel, die Kommunikation, die städtebauliche Entwicklung und die Mobilität ihrer Bewohner.

Magdeburgs geografische Lage und die Anbindung an den Elbstrom haben der Stadt Zugkraft verliehen und diese Zugkraft besitzt sie über Jahrhunderte in vielfacher Hinsicht. Nicht nur, dass hier im 17. Jahrhundert bei einem spektakulären wissenschaftlichen Experiment 16 Brauereipferde versuchten, zwei Metallkugeln auseinander zu ziehen. Vor allem auf den Verkehrswegen in der Mitte Deutschlands zogen Könige und Kaiser, Herrscher und Händler, Ingenieure und Techniker, Gartengestalter und Baumeister ihrer Wege. Viele davon haben in Magdeburg ihre Spuren hinterlassen.

Das Auto hat das Mobilitätsverhalten der Menschen im 20. Jahrhundert entscheidend verändert und völlig neue Anforderungen an Verkehrsplanung und Straßenbau mit sich gebracht. Heute verfügt die Landeshauptstadt Magdeburg über ein leistungsfähiges Straßennetz mit einer Gesamtlänge von 845 Kilometern, einen gut organisierten ÖPNV und ein Verkehrsleitkonzept mit Detailplanungen zum Radwegenetz und zu den Tempo-30-Zonen im Stadtgebiet.

Ein leistungsfähiges Straßennetz erfordert die ständige Instandhaltung von Straßen, Wegen, Plätzen, Brücken, Durchlässen und Stützmauern, Pflasterreparaturen, Grasmahd, Unkrautbekämpfung usw. Weiterhin umfassen die Ausgaben die laufende Instandhaltung aller Verkehrsleitrichtungen, der Lichtsignalanlagen, sowie der gesamten Stadtbeleuchtung, Wartung und Pflege der Parkeinrichtungen im Stadtgebiet und die Unterhaltung von Flussläufen und Entwässerungsgräben. Für die Jahre 1990 bis 2000 wurden für die Unterhaltung der Straßenverkehrsanlagen der Landeshauptstadt Magdeburg allein aus dem Haushalt des Tiefbauamtes 184,6 Mio. DM bereitgestellt. Über 70 Straßen konnten grundhaft ausgebaut oder saniert werden. 143 neue Straßen hat die Stadt seit 1990 hinzu erhalten. Diese Zahlen stehen u.a. für die grundlegende Erneuerung des Straßennetzes der Landeshauptstadt.

Zur Verkehrsinfrastruktur gehören darüber hinaus die Brücken, die Wasserstraßen, Schienenwege sowie die Anbindungen an Autobahnen und den Luftverkehrsraum.

Die vorliegende Publikation blickt auf über 10 Jahre verkehrliche Entwicklung in unserer Stadt zurück. Das "Blaue Kreuz", größte Wasserstraßenbaustelle Deutschlands, der erste Magdeburger Straßentunnel, die Anbindungen an die Autobahnen A 2 und A 14 mit dem Magdeburger Kreuz, der Ausbau des Fluglandeplatzes zu einem leistungsfähigen Wirtschaftsflyghafen oder die Entwicklung des Industriehafens werden ebenso dokumentiert wie wesentliche Neubauvorhaben z.B. die Ortsumgehung Ottersleben, der Europaring oder der vierspurige Ausbau des August-Bebel-Dammes.



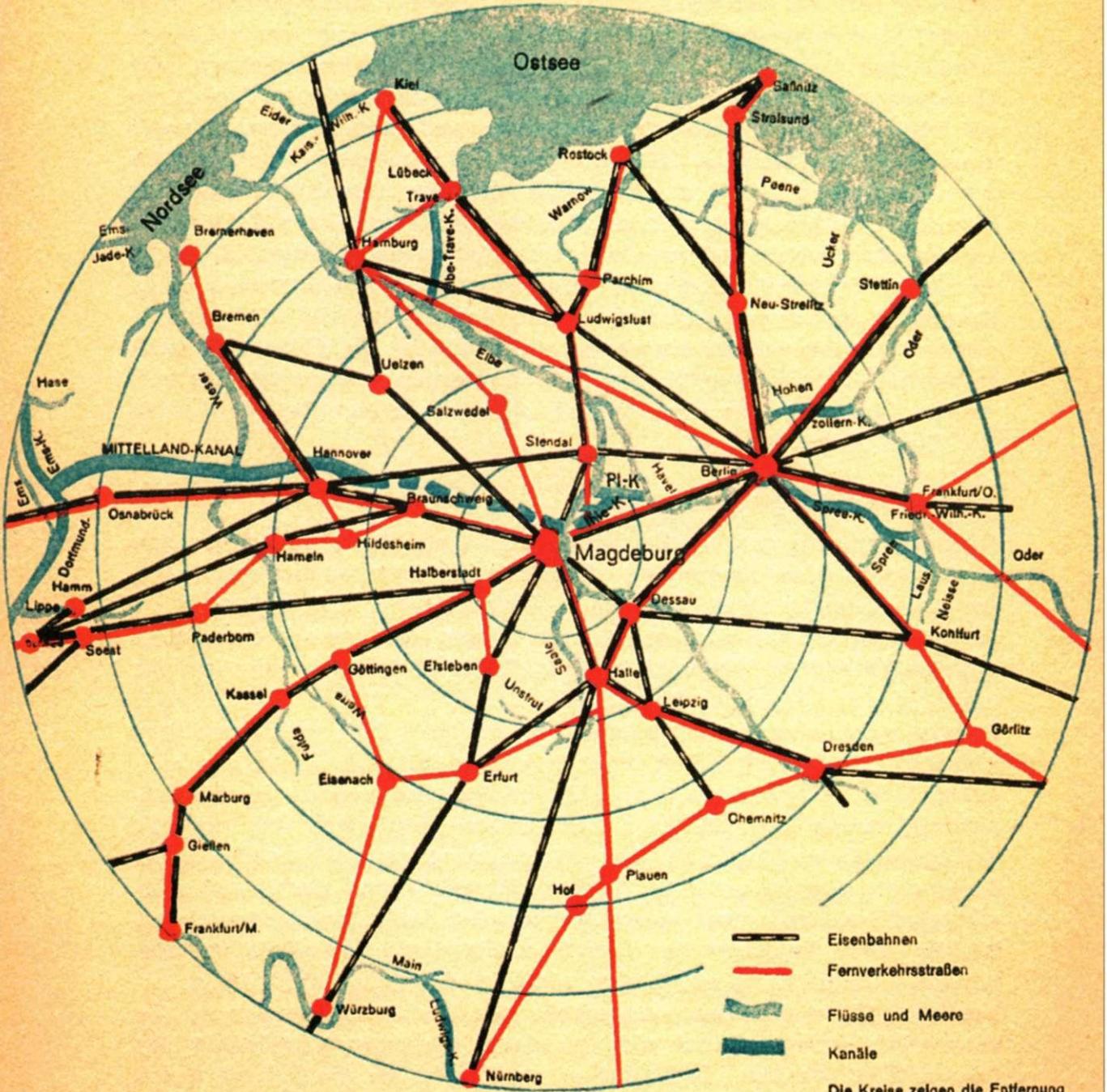
*Werner Kaleschky  
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr*

Seit 1990 hat der Brückenbau in Magdeburg eine neue Dimension erreicht. In Magdeburg gibt es 187 Brücken, 135 Durchlässe, 5 Tunnel, 10 zu den Brücken gehörige Lärmschutzwände und 32 Stützmauern. 18 Brücken führen über die Elbe. Damit ist Magdeburg eine der brückenreichsten Städte. Seit 1991 wurden 26 Brücken, 11 Durchlässe, 10 Lärmschutzwände und 2 Stützmauern neue gebaut.

Das umfangreichste Verkehrsbauprojekt war ohne Zweifel der Neubau und die Sanierung des Nordbrückenzuges. Die breiten Geh- und Radwege, jeweils auf den Jerusalem- und Friedensbrücken, gestatten sowohl einen großzügigen Blick auf die schönen Elbauen als auch eine sichere Nutzung. Seit kurzem hat der Brückenzug eine "wunderliche Hinzufügung" und die Stadt mehr als nur eine verkehrstechnische Attraktion.

1993 entstand die erste Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg. Seit 1990 hat die Stadt über 35 Millionen DM in die Sanierung und den Neubau des Radwegenetzes investiert, das um 135 km sanierte oder neu gebaute Radwege gewachsen ist. 285 km Gesamtlänge hat das Radwegenetz der Landeshauptstadt heute, 162 km sind straßenbegleitend. In Magdeburg haben die über 140 neuen Straßen, überall dort wo es möglich war, Radwege und öffentliches Grün erhalten. Dazu zählen auch die 12.000 neu angepflanzten Straßenbäume.

# MAGDEBURG ALS VERKEHRSKNOTENPUNKT



Namhafte Architekten setzen bis heute bauliche Zeichen in der Landeshauptstadt. Die Namen der Straßenbauer, Brückenkonstruktoren und Ingenieure der Wasserbauwerke bleiben meistens unbekannt. Zu Unrecht und deshalb trägt eine neue Straße in Magdeburg den Namen Theodor Kozlowskis, des ersten Magdeburger Elbstrombaudirektors.

Magdeburgs geografische Lage und das hervorragende Verkehrsnetz sind wichtige Standortfaktoren im Ringen um Investoren und Neuansiedlungen. Diese Verkehrsadern bilden eine wichtige Zukunftsoption für die Elbestadt. Sie entwickelt sich zur Drehscheibe für Logistik und moderne Kommunikationstechnologien. Magdeburg ist nicht nur politisch betrachtet wieder eine Stadt in der Mitte Europas.

Lassen Sie sich von dieser Publikation anregen, zu einem Ausflug auf den städtischen Verkehrsadern. Ich wünsche Ihnen dabei viel Vergnügen.



Dr. Willi Polte  
Oberbürgermeister

## VORWORT

Magdeburg ist heute eine Stadt in der Mitte Europas. Die Gründung der Stadt in der Frühzeit erfolgt nicht zufällig an dieser Stelle. Geologische Gegebenheiten, wie die Furt am Domfelsen im Elbeurstromtal sowie die Lage nördlich der Mittelgebirge, bilden gemeinsam mit den fruchtbaren Böden der Umgebung die Voraussetzungen.

In der Frühzeit liegt die Stadt an einem alten Königsweg, der sich von Westen (Frankenreich) nach Osten (Siedlungsgebiet der slawischen Völker) quer durch Europa erstreckte. Dieser Weg wird später als Reichs- bzw. Bundesstraße 1 bekannt und führte über Olvenstedt durch Magdeburg und auf dem Klusdamm gen Osten durch das Elbeurstromtal.

Dieser Handelsweg wurde Anfang des 15. Jahrhunderts von Flamen befestigt (Klusdamm). Es war ein sechs Meter breiter sowie 7,6 km langer aufgeschütteter Erde-Stein-Damm mit 35 Brückenbauwerken. Von diesen Bauwerken ist die sogenannte Klusbrücke im Bereich der Ehle-Niederung noch erhalten. Auf diesem Weg nach Osten treten völlig neue Ortsnamen auf, denn im Gegensatz zu den westelbischen Ortsnamen, die in der Magdeburger Börde häufig auf -leben enden und auf eine germanische Urbevölkerung hindeuten, weisen die ostelbischen Ortsnamen mit der Endung auf -in, -ow, -itz, auf die ehemalige slawische Bevölkerung hin.

1819 begann östlich der Friedrichstadt der Bau der Berliner Chaussee, die über viele Kilometer geradlinig auf den Magdeburger Dom zuläuft. Dadurch konnte 1823 der Klusdamm aufgegeben werden.



Panorama der Altstadt von der Zollstrasse gesehen (1914)  
K.R. Schulz

1934 wurden die sogenannten Reichsstraßen erschaffen. Die Strecke Aachen - Königsberg über Magdeburg erhielt die Ziffer 1. Bis 1945 stieß die "Eins" von Braunschweig/Helmstedt kommend über die Olvenstedter Chaussee beim Hauptbahnhof zum Stadtzentrum und an die Elbe vor, um dann über die Zollelbe Brückfeld und damit die Berliner Chaussee nach Burg zu erreichen. Nach 1989 begannen die Neuplanungen. Heute wird der Verkehr auf der B1 über die Albert-Vater-Straße zu den neuen Jerusalem-Brücken geführt.

Bedeutende Wege ziehen auch von Nord nach Süd und berühren die Stadt, welche am weit nach Westen ausladenden Knie des Elbstroms liegt. Das ist sicherlich ein weiterer Grund für die Gründung der Stadt an dieser Stelle durch Kaiser Otto. Es scheint von daher angezeigt, eine eingehende Untersuchung der Verkehrsanlagen unserer Landeshauptstadt vorzulegen, welche eine berühmte Geschichte vorweisen kann und die sicherlich eine bedeutende Position in der nahen (oder fernen) Zukunft einnehmen wird. Es sei an dieser Stelle auch an die Autobahnen A 2 und A 14 sowie an den Mittellandkanal (Wasserstraßenkreuz) erinnert, welche die Stadt tangential berühren.

Es darf von daher nicht verwundern, dass die Darstellung von planerischer Vergangenheit und Gegenwart einen breiten Raum einnimmt. Dieser Beitrag wurde vom Verkehrsplaner Klaus Eschke verfasst, der mit sicherer Hand in einer Art Gesamtschau alle Etappen der Planungsgeschichte dieser Stadt aufzeigt. Ergänzend dazu wird in einer Spezialstudie die jüngste Entwicklung des Straßennetzes sowie die Realisierung diverser Brückenbauten dargelegt - eine wahrhaft stolze Bilanz.

Auch die Eisenbahn hat in Magdeburg seit ihrer Gründung eine außerordentlich Bedeutung, denn die erste Strecke wird nur kurz nach der allseits bekannten ersten Strecke Nürnberg-Fürth eröffnet. Kurz darauf wurde die Kaiserrampe unterhalb des Fürstenwalls gebaut, jedoch zu einer Eisenbahn gehört auch ein ordentlicher Bahnhof. Dieser wurde 1838 an der Elbe gebaut. Zwei weitere Bahnhöfe wurden schon 1873 (Empfangsgebäude der Magdeburger-Leipziger bzw. Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn) und 1885 (Kölner Platz) gebaut. Der Centralbahnhof von 1873 ist ein palastartiges, prächtiges Gebäude und wird im Augenblick fit gemacht für das 21. Jahrhundert. Dabei muss die Weitsicht der früheren Planer gerühmt werden, denn die Gleisgeometrie braucht in 125 Jahren nicht verändert zu werden.

Die rasante Entwicklung der Industrialisierung, an der Magdeburg in Deutschland führend beteiligt ist, trägt frühzeitig dazu bei, dass der Bedarf nach einem leistungsfähigen Nahverkehrssystem laut wird. Bereits zu Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelt sich folgerichtig auf der Grundlage von Pferdeomnibussen ein öffentliches Personennahverkehrssystem, das noch heute ein preiswertes sowie ökologisch zu verantwortendes Verkehrsmittel ist - allerdings mit Bus, Bahn, S-Bahn und Straßenbahn.

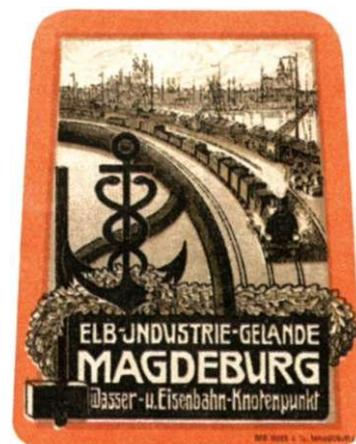
Die Phase der Industrialisierung war bestimmt von der Symbiose zwischen Produktion und Transport. Die Elbeschifffahrt als Basis für den Import von Rohstoffen und Export der Produkte gewinnt zunehmend an Bedeutung. Darüber hinaus partizipierte Magdeburg von Zöllen auf dem Landweg (Zollbrücke) und auf der Wasserstraße (Zollrecht auf der Elbe bis kurz vor Hamburg).

Die Stadt am Strom hat natürlich eine lange und bewegte Hafengeschichte, die noch nicht zu Ende geschrieben ist und durch die Verbesserung der Infrastruktur von Elbe und Saale noch weitere Kapitel füllen wird. Das neue Wasserstraßenkreuz wird hier das entscheidende Medium sein. Auch Fliegen hat in Magdeburg eine lange Tradition, nicht nur seit Hans Grade, sondern mit dem Zeppelin, dem Wasserflugzeug, den vielen gelben Agrarfliegern und neuerdings bestimmen oft die bunten Ballons den abendlichen Himmel. Inwieweit auch der Flughafen in diesem Sinne bei der verkehrsmäßigen Erschließung der Stadt eine bedeutende Rolle spielte, wird die nahe Zukunft zeigen.

Auf jeden Fall wird das neu geplante Güterverkehrszentrum Magdeburgs Rolle als Stadt in der Mitte Europas definieren. Nach über 60 Jahren knüpft diese Broschüre an Magdeburger Publikationen über Verkehrsanlagen an und zeigt mit detaillierten Beiträgen das Spannungsfeld zu Verkehrsanlagen im weitesten Sinne auf.

Thomas O'Gilvie  
Tiefbauamt

Eckhart W. Peters  
Stadtplanungsamt



## EINLEITUNG

Verkehrswege verbinden, durchschneiden, versorgen, befördern, verabschieden und empfangen, nehmen auf und geben ab, prägen und markieren letztendlich das Stadtbild in seiner Gesamtheit nicht unwesentlich.

Verkehrswege einer Stadt an einem größeren Fluss hatten zu allen Zeiten ihren besonderen Charme und ihren wesentlichen Verlauf in Form der Parallelität oder aber auch der Querung der Flüsse.

Markant ist, dass die Verkehrswege alter Stadtkerne in Form ihrer Trassen fast dauerhaften Bestand aufweisen und natürlich entsprechend den Erfordernissen (Industrialisierung, Handel und Wandel, militärische Erfordernisse u.a.m.) in ihren Breiten den Erfordernissen angepasst wurden.

Oftmals wurden die alten Achsen über Jahrhunderte beibehalten, die Anbauten in den Seitenbereichen den jeweiligen Zeiten angepasst oder zwangsläufig erneuert.

Einen wesentlichen Einfluss auch auf das Straßenbild insgesamt hatten zu allen Zeiten neben den Erfordernissen natürlich auch die Konjunktur und der Wohlstand der darin wohnenden Menschen.

So konnten wir beispielsweise innerhalb Magdeburgs auch nach der Wende auf ein vorhandenes Straßennetz zurückgreifen, auf welches im Grundnetz ohne natürlich nachgerüstete Schnellverbindungen zu Zeiten der Hochkonjunktur Magdeburgs zurückgegriffen werden konnte. Nicht unwesentliche Ergänzungen und Erweiterungen, wie der Magdeburger Ring und anteilig das Schieinufer, vor der Wende sollen dabei nicht unerwähnt bleiben.

Die neuen Möglichkeiten nach der Wende für unsere Landeshauptstadt stellten für alle Mitarbeiter neue Herausforderungen dar mit sichtbaren Ergebnissen. An hervorragender Stelle seien hier stellvertretend für andere genannt:

- verkehrsgerechte Anbindungen der Bundesstraßen im Norden und Süden an das Autobahnnetz;
- Umbau und Erweiterung der Bundesstraßen 71, 189, Bundesstraße 1 anteilig;
- Ortsverbindungsstraßen, vornehmlich im ostelbischen Bereich;
- Brückenbauwerke für die verschiedensten Verkehre an Bundesstraßen, aber auch;  
an wichtigen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen;
- diverse Hauptverkehrsstraßen;
- diverse Siedlungsstraßen und vieles andere mehr.

Die Bundesgartenschau, die Eröffnung der Bördelandhalle sowie die Mitgestaltung der Straßenverkehrsanlagen im Zuge der ÖPNV-Förderung waren willkommene Anlässe, den Gesamtzustand unserer Straßenverkehrsanlagen qualitativ wesentlich zu verbessern und zu erweitern.

So wurden für Erhaltungsmaßnahmen im weiteren Sinne ab der Wende ca. 135 Mio DM eingesetzt, für Veränderungsinvestitionen ca. 750 Mio DM.

Längst haben unsere Verkehrswege noch nicht den Stand erreicht, den wir uns vorstellen, speziell in den Seitenbahnen, wohl aber eine Basis für die Mobilität eines Wirtschaftsstandortes Magdeburg in guter Qualität zu ca. 80 % geschaffen.

Rainer Stohmann  
Abteilungsleiter Straßenbau



*Die Materialauswahl bestimmt entscheidend den Charakter eines Straßenraumes. Dieses großzügige Pflaster gliedert die Straße und läßt weitere technische Anweisungen überflüssig erscheinen.*

**"Erst baut die Wege regelrecht zu ausgefeilter Form und ohne Schlecht.  
Kein Stein darf fehlen, alles füget sich, liegt glatt, rund, fest, wundersam säuberlich.  
Dann kommen Wagen, Karren und Gewichte und machen alle unsere Müh'n zunichte."**

(T. Mace Schreiber aus Trinity College zu Cambridge, 1675) [20].

Verkehrswege sind so vielfältig wie alt. Vom Trampelpfad zu den heutigen vielspurigen und mitunter vielebenen Verkehrsanlagen ist es ein langer Weg. Unter den von Menschenhand geschaffenen sind Straßen sowohl in ihrer Veränderlichkeit als auch in ihrer Langlebigkeit etwas Besonderes. Auch in Magdeburg werden noch heute Straßen genutzt, die vor mehreren 100 Jahren gebaut wurden.



Halberstädter Chaussee

Die historische Betrachtung der Verkehrswege und -anlagen der Landeshauptstadt Magdeburg soll dem Leser vermitteln, wie die Verkehrsinfrastruktur, wie einzelne Straßen, Brücken, Schienenwege, Wasserstraßen, Anlagen der Schifffahrt und des Luftverkehrs entstanden sind und wie sie sich im Laufe der Jahrhunderte verändert haben. Die Bürgerinnen und Bürger der Landeshauptstadt, aber auch diejenigen, die täglich als Pendler aus dem Umland oder als Besucher kommen und die Verkehrswege in Anspruch nehmen, werden nach der Lektüre ihre Straße, ihren Fahrtweg mit anderen Augen sehen und sicherlich ein größeres Interesse aber auch Verständnis für neue Verkehrsprojekte und auch für Verkehrsprobleme der Stadt zeigen. Wenn dem so ist, ist das Anliegen dieser Broschüre erreicht.



Hasselbachplatz Magdeburg

Verkehrsanlagen haben vielfältige Funktionen zu erfüllen. Sie dienen der Fortbewegung von Menschen zu Fuß oder mit entsprechenden Verkehrsmitteln, heutzutage in hohem Maße mit dem Auto. Sie dienen dem Transport von Waren, was sie zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor macht - sie sind Adern der Wirtschaft, wie es der langjährige Oberbürgermeister Dr. Willi Polte bei der Freigabe neuer Verkehrsbauten gern und häufig formulierte, wozu er auch oft Gelegenheit hatte in den letzten 11 Jahren. Verkehrswege haben nicht selten militärischen Ursprung und Bedeutung. Und nicht zuletzt sind Verkehrsanlagen einer der wichtigsten städtebildenden und prägenden Faktoren. Besonders Straßen und Plätze in Städten haben neben der reinen Verkehrsfunktion auch ästhetische, städtebauliche gestalterische Anforderungen zu erfüllen, weil sie Lebensraum, Aufenthaltsraum vieler Menschen sind. Für die Gestaltung von Straßen, von Straßenräumen gibt es ein großes Spektrum an Möglichkeiten, beginnend bei der Linienführung, Querschnittsgestaltung, Straßenbaumaterialien, Bebauung und endend bei der Bepflanzung und der technischen Ausstattung mit Beleuchtung, Verkehrszeichen, Werbung u.v.a.m. Straßenbau heute ist also eine komplexe und kollektive Arbeit von Straßenbau- und Verkehrsingenieuren, von Architekten, Landschaftsarchitekten, Stadtplanern u.a. und die Landeshauptstadt Magdeburg hat eine Vielzahl schöner Straßen und Verkehrsanlagen aufzuweisen, von denen auch einige aus jüngster Zeit stammen.

Die Landeshauptstadt Magdeburg verfügt heute über eine leistungsfähige und stabile Verkehrsinfrastruktur, die sie nach Außen gut agieren lässt und die Grundlage für eine weitere gedeihliche Stadtentwicklung ist. Um diese Verkehrsinfrastruktur hat sich Herr Dipl.-Ing. Werner Kaleschky 36 Jahre lang verdienstvoll bemüht, ab 1965 in der städtischen Einrichtung "Straßenunterhaltung und Verkehrstechnik" der späteren Stadtdirektion Straßenwesen, die er von 1968 bis 1990 leitete, von 1991 bis 1998 als Tiefbauamtsleiter und nun nicht weniger als Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr der Landeshauptstadt Magdeburg.

Die Herausgabe dieser Broschüre zu seinem 60. Geburtstag ist kein Zufall.

Roswitha Baumgart

## Die Bedeutung der Geologie für die Verkehrsgeschichte Magdeburgs

### Magdeburg - eine geologische Grenzstadt in Mitteleuropa

Geologisch denken heißt in geschichtlichen Langzeitprozessen denken, denn erdgeschichtliches Geschehen läuft so langsam ab, daß wir kurzlebigen Menschen, die wir mitten darin stehen, die erdgeschichtlichen Prozesse gar nicht bemerken. Würde man die Gesamtgeschichte unseres Planeten auf die 365 Tage eines Jahres umrechnen, so würde das gegenwärtige Eiszeitalter, das Quartär am 31. Dezember gegen 19.00 Uhr beginnen und die letzte Eiszeit, die Weichseleiszeit würde erst um 23.58 Uhr enden.



Denkmal der Erdachse am Magdeburger Bahnhofsvorplatz, 1999

Diese Überlegung ist für das Verständnis der Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa und auch für die Erde als Ganzes von Bedeutung. Am Beginn standen allein geologische Prozesse, später kam die Entwicklung der Pflanzen- und Tierwelt, schließlich die Evolution des Menschen hinzu. Für viele Vorgänge gilt dieses Nacheinander nicht. So sind die geologischen Vorgänge und damit auch die Evolution nicht abgeschlossen. Sie wirken auch weiterhin auf die Entstehung der Landschaft ein. Allerdings änderte sich die Bedeutung einzelner Faktoren im Lauf der Zeit.

Geologische Kräfte formten zuerst die gleichsam "nackte" Landschaft. Nach den Eiszeiten entstand dann zunächst ein Waldland. Der Mensch drang in diese Landschaft ein und veränderte sie in zunehmendem Maße mit seinen technischen Möglichkeiten. Unsere mitteleuropäische Kulturlandschaft ist so im Verlauf eines größeren Zeitraumes durch das Zusammenwirken vieler verschiedener Faktoren entstanden.

Die geologische Karte von Mitteleuropa ist so bunt wie kaum eine andere Gegend der Erde. Das hat zur Folge, dass es fast nirgendwo sonst ein so vielfältiges Durcheinander von kleinräumig untergliederten Landschaften gibt. Man kann darüber spekulieren, ob der geologische Flickenteppich die landschaftliche Grundlage für die europäische Kleinstaaterei bildete. Jedenfalls existiert eine Fülle von Landschaften, eine Fülle von Lebensräumen für Pflanze, Tier und Mensch. Magdeburg ist eine geologische Grenzstadt

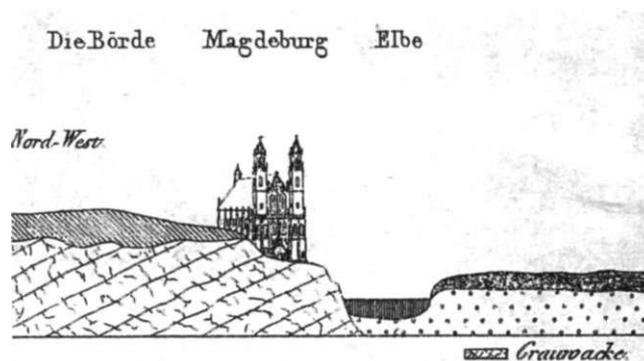
im Übergangsbereich des Mittelgebirgsvorlandes zum eiszeitlich geprägten und überprägten Nordeuropa.

Charakteristisch für die mitteleuropäische Kulturlandschaft ist die ungewöhnliche Vielfalt der Landschaftsformen. Das wiederum hat seine Ursache in der Vielfalt der geologischen Prozesse, die Einfluß auf die Entstehung des Landes nahmen. In einem Zeitraum bis zu 3 Milliarden Jahren vollzogen sich Prozesse des Entstehens und Vergehens von Gesteinsschichten in einem vielfältigen Wechsel, der sich teilweise auch wiederholte. Senkungen und Hebungen der abgelagerten Schichten führten dazu, daß sie einmal vom Meere überflutet, ein anderes mal der Erosion durch Wind und Wetter ausgesetzt wurden. Hebungen und Senkungen sowie klimatischer Wandel hatten zur Folge, dass sich unterschiedliche Ablagerungen überdeckten, die älteren unter sich begruben, zusammenpressten und zu Gestein werden ließen. Aus Sand wurde Sandstein, aus Ton wurde Tonstein, aus Salz wurde Steinsalz.

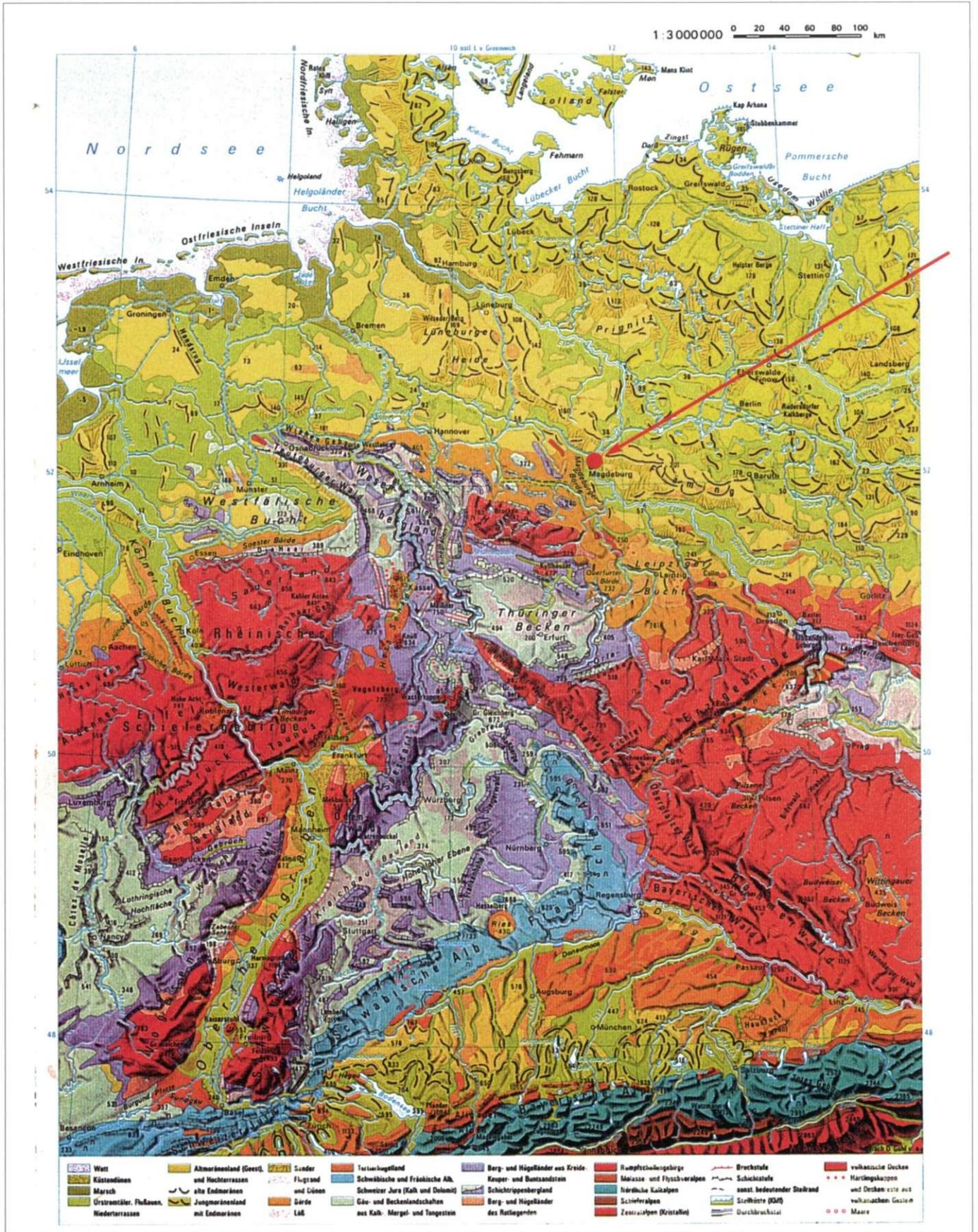
Auch die Reste von Lebewesen wurden zu Stein, den Versteinerungen oder Fossilien, die uns die relative chronologische Aufeinanderfolge der Gesteinsschichten erzählen. Denn man darf nicht immer davon ausgehen, daß die älteren Gesteinsschichten unten, die jüngeren oben liegen. Wo sich nämlich sehr viel Sediment gebildet hatte, drückte es auf das zähflüssige Erdinnere. Druck erzeugte Gegendruck; die Sedimentgesteine wurden oft kilometerweit in die Höhe gehoben, senkrecht gestellt oder sogar umgekippt, so daß am Ende ältere geologische Schichten auf jüngeren zu liegen kamen.

Die Spuren verschiedener Gebirgsfaltungen kann man auf der Landkarte gut erkennen. Von Südwest nach Nordost verlaufen die variskischen oder variszischen Gebirge, von Nordwest nach Südost die herzynischen. Der einen Streichrichtung der Gebirge folgen das Rheinische Schiefergebirge und das Erzgebirge, der anderen der Harz und der Thüringer Wald.

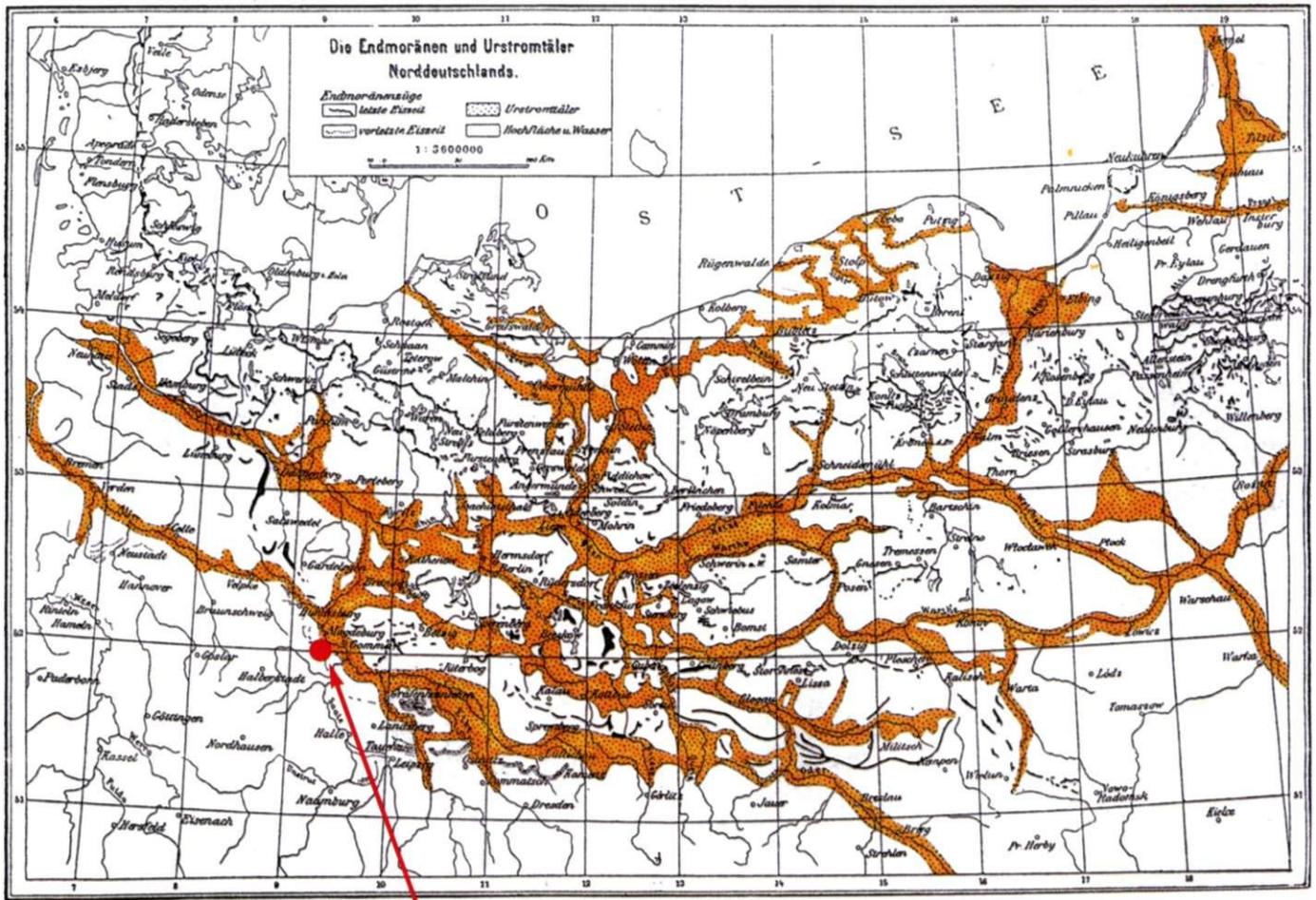
Auch die eiszeitlichen Urstromtäler verlaufen in herzyner Richtung. Während und nach der letzten Eiszeit kam es zur Bildung der für die Magdeburger Börde charakteristischen Lößablagerungen.



Die erste verallgemeinerte Darstellung des Felsuntergrundes von Magdeburg durch Prof. Girard aus Halle an der Saale erschien 1855



Die Naturlandschaft in Mittel- und Norddeutschland - Tektonik, Morphologie und Landschaftsgliederung



Die erste zusammenfassende Darstellung der Endmoränen und Urstromtäler in Norddeutschland und in Polen. Entworfen von Prof. Konrad Keilhack 1909

Von der Eiszeit ausgehend wird hier die geologische Entwicklung in zwei Richtungen beschrieben. In dem ersten Teil von der Eiszeit bis zur Gegenwart dient das ehemalige Hünengrab am Kroatenberg als Bezugspunkt. Nach dem Zurückweichen der Eisgletscher drang der Mensch in die Landschaft ein.

In dem geologischen Abschnitt "vom Grünsand zum Rotliegenden" werden die älteren Prozesse der Erdgeschichte von der Eiszeit bis zum Rotliegenden und zum Karbon beschreiben. Für diesen Abschnitt dienen die Hochlagen des Festgesteins, die Furten in der Elbe bildeten, als wichtiger Bezugspunkt.

Der Beitrag soll dazu dienen, den Blick für die geologischen Naturschönheiten Magdeburgs zu öffnen und sie auch zukünftig in die Stadt- und Raumplanung einzubeziehen.

#### Grundlagenliteratur

Wesentliche Literatur zum Abschnitt Geologie und Verkehrswege

BOETZKES, M; SCHWEIZER, I; VESPERMANN, J.: Eiszeit- das große Abenteuer der Naturbeherrschung". Stuttgart 1999

GIRARD, H.: Die norddeutsche Ebenen insbesondere zwischen Elbe und Weichsel geologisch dargestellt. Verlag von Georg Reimer, Berlin , 1855.

GUMPERT, L.: Magdeburg und seine Umgebung, Akademie-Verlag Berlin 1972

KÜSTER, Hansjörg: Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa, von der Eiszeit bis zur Gegenwart. München 1995

SCHULZ, W. Geologie Mecklenburgs , Schwerin, 1998

WAGENBRETH, O. STEINER, W.: Geologische Streifzüge - Landschaft und Erdgeschichte zwischen Kap Arkona und Fichtelberg, Deutscher Verlag für Grundstoffindustrie Leipzig 1982

WAHNSCHAFFE, F.: Die Oberflächengestaltung des norddeutschen Flachlandes, Verlag J. Engelhorn Stuttgart 1909

### Spuren des Eiszeitalters - Die Eisgewalten als Landschaftsgestalter

Durch die Vereisung hat eine der vielen Katastrophen, die in der Phantasie und in den Drehbüchern der Hollywood-Produzenten beispielsweise die Weltmetropole New York vernichten könnten, tatsächlich vor Jahrtausenden schon einmal stattgefunden. Riesige Gletschermassen schoben sich von den Polen ausgehend über die nördliche und südliche Hälfte der Erde, so auch über Nordeuropa und Nordamerika.

So sind diese Spuren der Vereisung im Central-Park in Manhattan an den rundgeschliffenen Granitkuppen zu erkennen, die in die Landschaftsplanung des Parkes bewußt einbezogen sind. Auf engstem Raum finden sich hier die Spuren der gestalterischen Energie der Natur und der technischen Leistungsfähigkeit des Menschen vereint.



New York City. Eiszeitlich geformte Granitfelsen im Central-Park Manhattan

Die Landschaftsformen des norddeutschen Tieflandes sind fast vollständig ein Produkt des Quartärs. Viele Erscheinungen, die den Reichtum dieser Landschaft darstellen, sei es in wirtschaftlicher und kulturhistorischer Sicht oder als Erholungslandschaft, verdanken wir unmittelbar den formenden Kräften des Eiszeitalters.

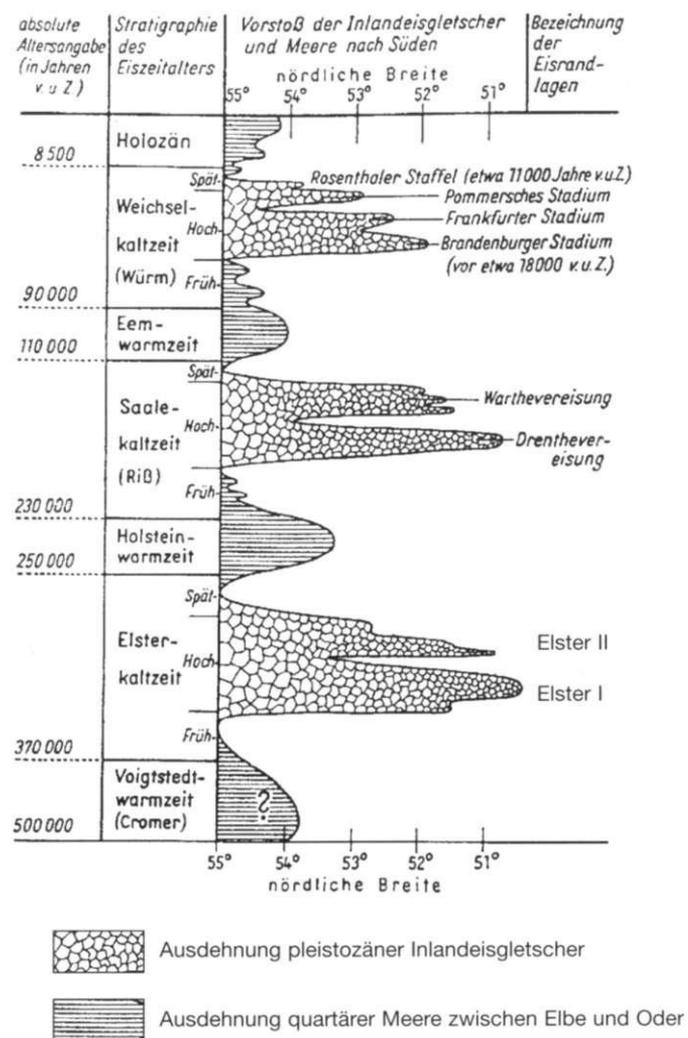
### Von der Eiszeit bis zur Gegenwart

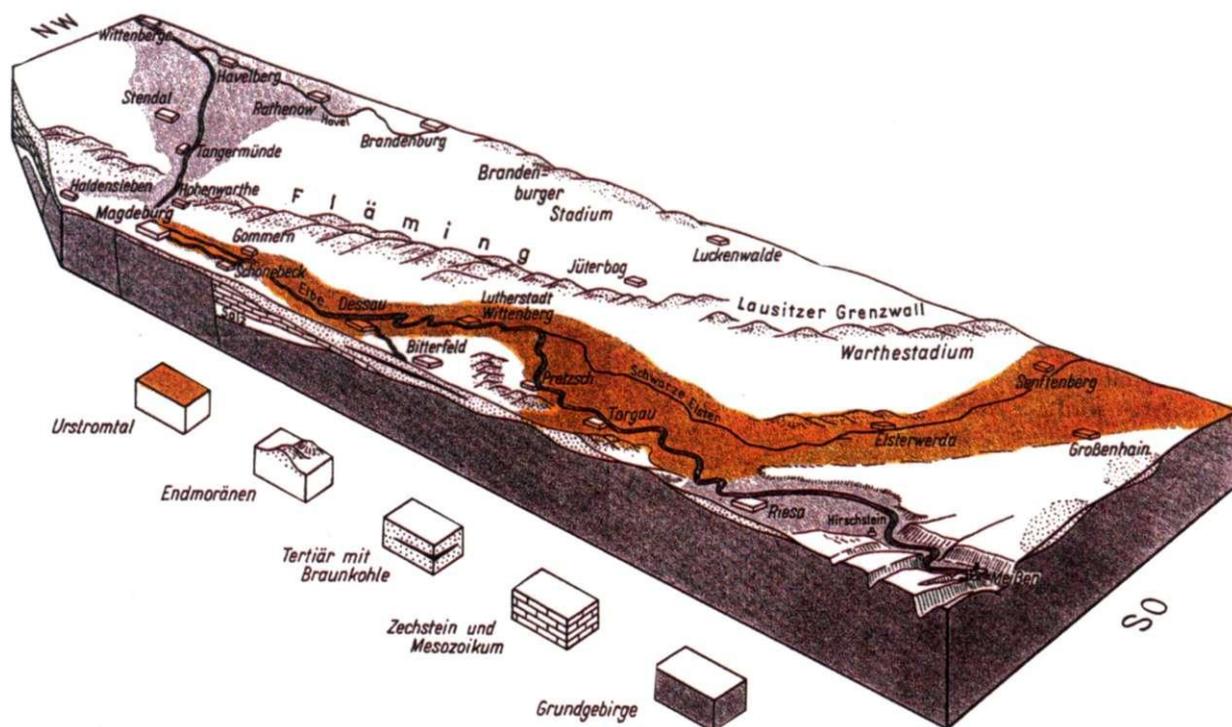
Man kennt drei große Vereisungen, die den norddeutschen Bereich geprägt und überformt haben. Jeder dieser Gletschervorstöße, die sich wie eine gewaltige Planierraupe über das Land wälzten, hinterließ am äußersten Rand der Vereisung als Eisrandlage Endmoränen. Südwestlich von Magdeburg sind das die Frohser und Sohlener Berge, das Lausehoch, die Hängeisberge und der Kroatenberg, nordöstlich von Magdeburg sind es der Weinberg bei Hohenwarthe und die Höhen des Fläming bei Burg. Die erstgenannten Höhenzüge entstanden im Drenthestadium, die übrigen im Warthestadium der Saale-Eiszeit.

Sie bestehen aus dem Material, welches der jeweilige Gletscher bei seinem jahrtausendwährenden Weg aus Skandinavien über weite Strecken vor sich hergeschoben hat. Darunter befinden sich Kies, Sand, Schluff und Ton sowie große Steine (Findlinge). Wie Girlanden ziehen sich heute die Eisrandlagen als Endmoränenzüge durch die Landschaft.

Die Entstehung der Lößablagerungen wird auf folgende Weise erklärt:

Die Kälte der Eismassen überträgt sich auf die darüberliegende Luft, die stark abkühlt und daher absinkt. Über dem Eis bildet sich so ein Hochdruckgebiet aus, das ständig schwere kalte Luft an die Umgebung des Eisschildes abgibt. Folglich wird das Vorland des Gletschers von sehr kalten Fallwinden durchströmt, die das feine leichte Material der Sanderflächen ausblasen und in den entfernteren Grasländern des Vorlandes ablagern. Auf diese Weise können sich vor den Eisschilden mit der Zeit mächtige Ablagerungen von Gesteinsstaub bilden. Solche eiszeitlichen Sedimente werden Löß genannt. Löß ist heute von Nordost-Frankreich über Mitteleuropa bis nach Asien verbreitet. Ebenso wird er in Nord- und Südamerika angetroffen.





Geologisches Blockbild des Mittelbebegebietes von Meißen bis Magdeburg und des Gebietes der Untereibe bis Wittenberge. Das Breslau-Magdeburger Urstromtal ist gelb dargestellt. Es verläuft von Magdeburg weiter über Haldensleben und Wolfsburg in Richtung Bremen.

## Löß und Landwirtschaft

In Norddeutschland liegt die obere Grenze der Lößverbreitung bei 300 bis 400 Metern über Normalnull. Lößböden sind sehr fruchtbare Ackerflächen. Bekannte Lößgebiete sind neben der Magdeburger und Hildesheimer Börde die Querfurter Börde, die Soester Börde in Westfalen sowie die Zülpicher und Jülicher Börde westlich von Köln.

Im Laufe der mindestens 150 000 Jahre seit dem Ende der Saaleiszeit wurde die Magdeburger Region großräumig überformt. Die Gletscher der letzten Weichseleiszeit überschritten nicht mehr die Elbe bei Havelberg. Die Wassermassen jedoch, die bei dem allmählichen Abtauen der Gletscher während aller Eiszeiten einen Weg zum Meer suchten formten - neben der normalen Erosion durch Niederschlag und Wind - in erheblichem Maße das "weiche" Moränenmaterial. So formte sich damals das 8 bis 14 Kilometer breite Magdeburger Urstromtal.

Die Schmelzwässer bahnten sich parallel zum Eisrand einen Weg in nordwestlicher Richtung zur Nordsee. Diese Urstromtäler prägen bis heute das Landschaftsbild Norddeutschlands. Allerdings verlaufen darin die heute eher verschwindend erscheinenden warmzeitlichen Flüsse wie Elbe, Aller und Weser. Auf ihrem Weg zum Meer arbeiten sie sich gewissermaßen von Urstromtal zu Urstromtal vor. Besonders bemerkenswert ist der Lauf der Elbe nördlich von Magdeburg, wo sie am Weinberg bei Hohenwarthe einen Moränengürtel durchbricht, um von Havelberg bis zur Nordsee dann wieder einem Urstromtal zu folgen.

Nicht nur aus den von Eis und Frost geprägten Landschaften, sondern auch aus den Ablagerungen der Sander- und Schmelzwasserseen und der Urstromtäler wirbelte der Wind große Mengen an Sand und Staub auf. Der Sand wurde, weil er schwerer als Ton und Staub ist, nur über kürzere Entfernungen verblasen. Der Wind häufte ihn zu Dünen auf, zwischen denen flache Ausblasungsmulden entstehen konnten. Den leichteren feineren Staub wehte der Wind weiter weg und deponierte ihn in den Senken zwischen den Gebirgssträngen. Daraus wurde Löß. Lößdecken entstanden vor den Moränen auch in den Senken Mitteldeutschlands. Im gelben feinkörnigen Löß sind vielfältige Mineralstoffe enthalten, die sich nach dem Ende der Eiszeit die Pflanzen nutzbar machen konnten. Die Lößlandschaften gehören heute zu den fruchtbarsten Landschaften.

Als uraltes Kulturland ("Altsiedelland") gehören Lößlandschaften zu den Gebieten, die seit des Beginns der Jungsteinzeit vor rund 7.000 Jahren kontinuierlich besiedelt und landwirtschaftlich bearbeitet wurden und werden. Der daraus resultierende Wohlstand der Landwirte der Bördegemeinden ist bis heute sprichwörtlich. Traditionell wird der bis zu 50 km breite Streifen mit einer Mächtigkeit von 0,5 bis 2 m entlang der Mittelgebirgslinie Löß genannt.

Schon den Römern waren ertragreiche Lößböden in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung bekannt. Auch unter den späteren Dynastien des frühen Mittelalters spielten die fruchtbaren Lößböden eine wichtige Rolle. So war für das Empor-



Das Foto entstand während der archäologischen Ausgrabungen auf dem Friedensplatz April 1999. Jetzt befindet sich dort eine Tiefgarage.

streben des sächsischen Kaiserhauses der Ottonen zur Jahrtausendwende mitentscheidend, daß ein Großteil des Familienbesitzes im Bereich der Lößböden um den Harz lag. Dadurch konnten zu jener Zeit der "Reisekaiser" dort problemlos Reichstage abgehalten werden und die Abordnungen aus allen Reichsteilen konnten versorgt werden.

Bei den Baumaßnahmen im Magdeburger Stadtgebiet wird unter der Kulturschicht der gelbe Löß aufgeschlossen. In dem Lößhorizont ist ein Eiskeil ausgebildet.

Der Eiskeil (siehe Detailaufnahme) weist auf die ursprünglichen klimatischen Verhältnisse im Magdeburger Stadtgebiet hin. Ein Eiskeil entwickelt sich aus einer mit Eis gefüllten Frostspalte im Boden von Dauerfrostgebieten.

Nach dem periodischen Abschmelzen des Eises sinken die oberen Bodenschichten nach und bilden eine keilartige Ausfüllung. Demzufolge wird sich dieser Eiskeil gegen Ende



Detailaufnahme eines unter dem Friedensplatz aufgeschlossenen Eiskeils

der Lößablagerung, also gegen Ende der Weichseleiszeit vor etwa 10 bis 18 000 Jahren gebildet haben. Mit jüngeren eingeschwemmten Lockermassen gefüllt, bilden Eiskeile wichtige periglaziale Relikte des früheren eiszeitlichen Dauerfrostbodens in Mitteleuropa.

### Findlinge in der Landschaft

Überall in der Landschaft fanden sich große Steine, "Findlinge" oder "erratische Blöcke" genannt. Diese "verirrten" Steine haben die Menschen schon in frühester Zeit beschäftigt. In der Jungsteinzeit wurden sie unter erstaunlichem Aufwand an Kraft und mechanischen Techniken aus der Landschaft zusammengetragen, um daraus die Grabkammern der Großsteingräber zu errichten, die von einem Erdhügel überdeckt wurden. In diesen Gräbern fanden über Generationen Bestattungen statt. Diese Grabanlagen, die bis ins 19. Jahrhundert in noch relativ großer Zahl vorhanden waren, regten die Phantasie unserer Vorfahren der vergangenen Jahrhunderte an, die sich nicht vorstellen konnten, dass Menschen derartige Steine bewegt haben könnten. Nach deren Auffassung konnten diese Leistung nur vorgeschichtliche Riesen vollbringen, weshalb man diese Gräber Hünengräber nannte.

Ein markantes Hünengrab aus eiszeitlichen Findlingen befand sich bis 1970 am Kroatenberg, in Magdeburg-Sudenburg. Es wurde zwischen dem 7. und dem 9. November 1970 bei Baumaßnahmen zerstört. Die einzelnen Findlinge liegen seit dieser Zeit ungeordnet auf dem Wäscheplatz eines Wohnblocks an der Astonstraße.

In vielen anderen Orten sind solche Findlinge inzwischen landschaftsgestalterisch eingebunden. Eine solche Maßnahme bietet sich für das im Planungsstadium befindliche zukünftige Wohngebiet "Feld am Kroatenberg" an.

In unserem Alltag umgeben uns häufig Erinnerungen an das Eiszeitalter, die in der Eiszeit über hunderte von Kilometern herbeitransportiert und unter der gewaltigen Kraft des Eises ihren "letzten Schliff" bekommen haben, um heute als Symbol der Erdgeschichte interpretiert und aufgestellt zu werden.



18 Findlinge eines ehemaligen Hünengrabes liegen ungeordnet auf dem Wäscheplatz Astonstraße/Bundschuhstraße. Sie erinnern an das Gedicht „der erratische Block“ von Josef Viktor Scheffel (1870).

*Einst zierte ich, den Älther durchspähend  
Als Spitze des Urgebirgs Stock.  
Ruhm, Hoheit und Stellung verschmähend,  
Ward ich zum erratischen Block.*

*Doch als ich mit Poltern und Lärmen  
Abstürzend aufs Firnfeld mich hub,  
Verbüßlich mein jugendlich Schwärmen  
Mit tausendjährigem Schub.*

*Plim plum da ging ich zugrunde  
lag elend versunken und schlief,  
Bis zu erlösender Stunde,  
sich Wasser und Sintflut verlief.*

*Den entwässerten Seegrund verklärte  
Die Sonne mit wärmendem Strahl.  
Und mit der Rhinocerosherde,  
Spazierte das Mammut durchs Tal.*

*Nun lagern wir Eiszeitschubisten  
Nutzbringend als steinerne Saat,  
Und dienen den Heiden wie Christen  
Als Baustoff für Kirche und Staat.*

### **Magdeburgs Festgesteinsuntergrund am Beispiel der ehemaligen Baugrube der Tiefgarage am Friedensplatz**

Nach Durchführung der archäologischen Ausgrabungen auf dem Friedensplatz waren unterhalb der eiszeitlichen Ablagerungen ältere Formationen der Erdgeschichte kurzzeitig aufgeschlossen. Dabei handelte es sich um Grünsande aus dem Tertiär und um Festgesteinsablagerungen des Rotliegenden.

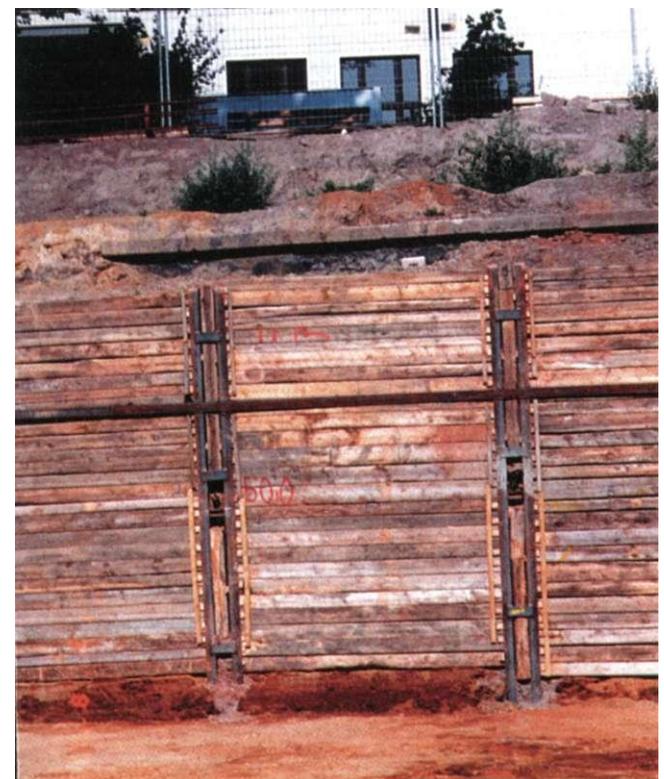
Auf dem nebenstehenden Foto ist unter der Holzverschalung die Hochlage des Rotliegenden sichtbar. Sie zieht sich quer über den Domplatz zu den Kammerspielen. Man beachte die 50 m Höhenmarke in der Bildmitte. Sie bildet die Furt in der Elbe.



Die Auffahrtrampe auf der linken Seite besteht aus eiszeitlichen Ablagerungen



Auf der Baugrubensohle ist tertiärer Grünsand aufgeschlossen



## Vom Grünsand zum Rotliegenden

### Ein geologisches Profil vom Kroatenberg zum Domplatz

Im Stadtgebiet von Magdeburg trifft man in der Richtung vom Kroatenberg in Sudenburg bis zum Domplatz in Tiefen unterhalb von 12 m die Oberkante von Festgesteinsablagerungen des Buntsandsteins, des Zechsteins, und des Rotliegenden an. Der Verlauf dieses Profiles wird durch die Karl-Liebkecht-Str. oder durch die Halberstädter Straße beschrieben.

Die Profildarstellung zeigt, daß die von Geologen so bezeichnete Weferlingen-Schönebecker-Triasplatte in Höhe des Kroatenberges unterhalb der tertiären Ablagerungen aus Schichten des Unteren Buntsandsteins besteht. Bei den Ablagerungen des Buntsandsteins handelt es sich um Wechsellagerungen von Sandsteinen, Rogensteinen, Kalksteinen und Schiefer-tonen. Diese Schichten überlagern die älteren Gesteine. Die Grenze vom Buntsandstein zum Zechstein wird unterhalb des Südringes angetroffen.

Die geologischen Festgesteinsstrukturen werden durch eiszeitliche bis rezente Lockergesteinsbildungen (Geschiebemergel, Hochflächensande und Löß) überdeckt. Zum Teil sind dabei tertiäre Ablagerungen (Grünsand) zwischengeschaltet

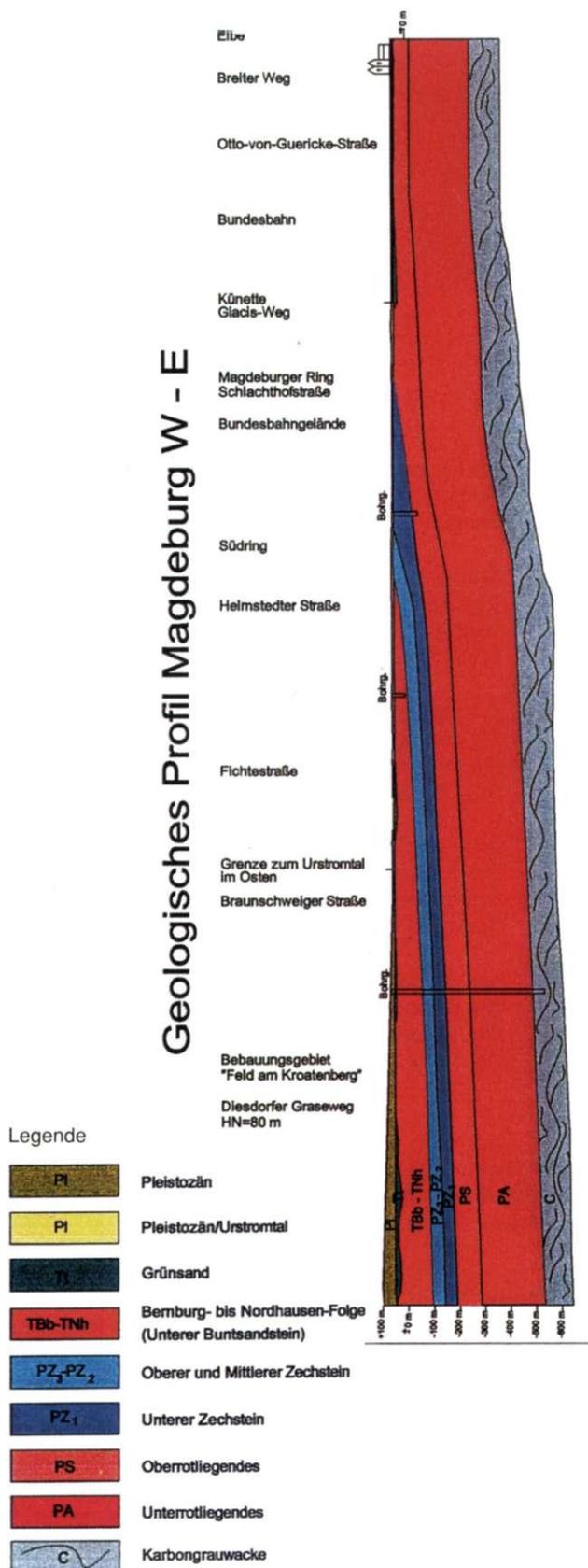
### Das Pleistozän

Zu den eiszeitlichen Bildungen gehören Geschiebemergelablagerungen, sandige Bildungen und der Löß. Geschiebemergelbildungen sind im Gebiet von Ottersleben zwischen Eulenberg und Kroatenberg anzutreffen. Die Grenze zum saalezeitlichen Breslau - Magdeburger - Urstromtal befindet sich etwa an der Ambrosiuskirche. Das Urstromtal ist ein etwa 10 km breites Band glazialer Bildungen. Dieses war in den zurückliegenden 5 Jahren bei den Baumaßnahmen im Gebiet des Bahnhofsvorplatzes, des Zentralen Platzes, des Domplatzes, des Friedensplatzes und an der Leipziger Straße/Ecke Halberstädter Straße zu beobachten. Oberhalb dieser Ablagerungen wurde nach Abklingen der Eiszeit Löß angeweht, der z. B. am Friedensplatz aufgeschlossen war.

Im anschließenden Holozän, d.h. in der "Jetztzeit", im Übergang von der Eiszeit zur Gegenwart sind vor allem folgende geologische Veränderungen im Magdeburger Stadtgebiet festzustellen:

Die Ablagerungen der Elbe in geschichtlicher Zeit, d.h. der Schlick, die Auelehme und -tone und die umgelagerten Sande sowie der abgetragene und umgelagerte Löß, der als Schwemmlöß bezeichnet wird. Auch ehemalige Tongruben und Ziegeleien an der Elbe, am Cracauer Anger, an der Berliner Chaussee sowie zwischen Elbenau und Plötzky erinnern an das frühere Vorhandensein dieser Lagerstätten. Die Dünenbildungen bei Heyrotsberge stehen zeitlich an der Grenze zwischen Pleistozän und Holozän. Wahrscheinlich handelt es sich um ehemalige Wanderdünen, die erst im

Holozän zum Stillstand gekommen sind. Spuren der Gegenwart sind u.a. die abgedeckte Mülldeponie auf dem Cracauer Anger



## Das Tertiär

Tertiäre Ablagerungen im Magdeburger Gebiet sind der Septarien- oder Rupelton und der Grünsand.

Oligozäne Grünsande waren zwischen 1991 und dem Jahr 2000 im Stadtgebiet von Magdeburg in größerem Umfang am City-Carré, am Allee-Center und am Domplatz aufgeschlossen.

In Baugruben in Neu-Olvenstedt, am Lorenzweg, am Krökentor/Schroteplatz/Universitätsplatz wurde in den letzten beiden Jahrzehnten eine interessante 35 Millionen Jahre alte Lebewelt geborgen. Dabei fanden sich auf ehemaligen Grauwackeklippen gut erhaltene Austernbänke sowie Muscheln und Schnecken.



Gut erhaltene Exemplare der Jacobsmuschel (*Pecten stettinensis* KOENEN) (bekannt durch das Gemälde von Botticelli „Die Geburt der Venus“), wurden 1990 bis 1993 im Grünsand einer Baugrube am Lorenzweg gefunden.

## Der Buntsandstein

Die Formationen des Buntsandsteins waren vor 80 Jahren auf dem Gebiet der geologischen Karte Groß - Ottersleben aufgeschlossen, so auf dem Steinbruch der ehemaligen Seilerschen Gärtnerei nördlich der Salbker Chaussee in der Nähe des neuen Bördeparks. Auch im Wasserlauf der Klinke bei Benneckenbeck wurde 1920 bei der geologischen Landesaufnahme zur Erstellung der geologischen Karte von Fritz Wiegers Buntsandstein erkannt und beschrieben. Der Magdeburger Ring schneidet an der Abfahrt Salbker Chaussee/Ottersleben in die Schichten des Buntsandsteins ein.

## Der Zechstein

Die geologischen Bezeichnungen Zechstein und Rotliegendes haben sich vor etwa 500 Jahren im Mansfelder Land und in Thüringen entwickelt. Sie sind dann zu internationalen Formationsbezeichnungen geworden: Auf dem Zechstein standen die Zechen zum Abbau des Kupferschiefers. Dieser begrenzt und kennzeichnet den Übergang vom Zechstein zum roten (und tauben) Liegenden, dem Rotliegenden. Der Grenzstreifen zwischen Zechstein und Rotliegendem verläuft vom Kloster-Berge-Garten zum Magdeburger Ring, Abfahrt Liebknechtstr. Er wird durch den Verlauf der Klinke im Mündungsbereich zur Elbe markiert (Auslaugung). In einer Linie vom Mündungsbereich der Klinke zum Magdeburger Ring / Liebknechtstraße legt sich der Zechstein allmählich auf das Rotliegende. Die Salzquelle im Stadtpark ist ein deutlicher Hinweis auf diese geologische Formation.

Beim Bau der 1945 zerstörten Sternbrücke wurde Zechstein aufgeschlossen. Auch die Fundamente der Eisenbahnbrücke sind im Zechstein gegründet.

## Das Rotliegende

In einer Linie, die sich von der Nordspitze des Kleinen Werders, an der ehemaligen Katharinenkirche (späteres Haus der Lehrer) vorbei zur Elbeschwimmhalle verläuft, legt sich das Rotliegende auf das Karbon auf. Diese Linie fällt mit einer markanten geologischen Störung zusammen.

Die Pfeiler der Strombrücke stehen auf den Gesteinen des Rotliegenden. Unterhalb des Domes ist der Domfelsen bei Niedrigwasser der Elbe ein markanter geologischer Aufschluß. Im Juli 2000 war bei den Gründungsarbeiten der NORD/LB am Domplatz der anstehende, geklüftete und tektonisch beanspruchte Fels gut zu beobachten.

Die Festgesteine des Buntsandstein, des Rotliegenden und des Karbon sind überwiegend rot gefärbt. An zahlreichen Stellen werden sie von grünem Sand, dem Magdeburger Grünsand aus dem Tertiär überlagert. Möglicherweise erklären sich die Magdeburger Stadtfarben grün/rot aus dieser an geologischen Aufschlüssen charakteristischen Färbung.

## Das Karbon

Die Karbonformation ist im nördlichen Teil Magdeburgs von Bedeutung, der durch dieses Profil vom Kroatenberg zum Domplatz nicht angeschnitten wird. Straßennamen wie "Steinkuhlenweg" am Baudezernat weisen auf ehemalige Steinbrüche hin, die auch aus alten Stadtplänen zu erkennen sind. In den Jahren seit 1980 waren diese Gesteine zeitweise an den Baustellen in Neu-Olvenstedt, am Universitätsplatz, am Schroteplatz, am Krökentor, sowie am Lorenzweg und am Veilchengrund/Fliegergrund aufgeschlossen. Der Nordbrückenzug mit der neuen Jerusalem-Brücke und die Herrenkrugbrücke sind auf Gesteinen dieser Formation gegründet. Auf dem BUGA-Gelände und im Bereich des Pumpwerkes am Cracauer Anger abgeteufte Bohrungen trafen die karbonischen Festgesteine bei 16,5 m unter Gelände an.

## Geologie und Verkehrswege - Der Verlauf der Gesteinsfurten in der Elbe

Während der Bauarbeiten für die Tiefgarage der NORD/LB am Domplatz trat der Rotliegendfels zeitweise zutage. Dieser Aufschluß war aus folgenden Gründen von Interesse:

1. Lassen sich die Gesteinshochlagen als Schichtrippen bei Niedrigwasser in der Elbe weiter nach Osten verfolgen? Läßt sich in der Verlängerung dieser Felsen die ehemalige Furt bzw. lassen sich die ehemaligen Furten in der Elbe rekonstruieren?
2. Lassen sich evtl. Aussagen über die Gründung des Magdeburger Domes ableiten?
3. Inwieweit wirkte der Gesteinsuntergrund des Magdeburger Gebietes bei der Modellierung des Oberflächenreliefs und bei der Talbildung bestimmend? D.h. ist das Relief des Untergrundes noch heute an der Oberfläche erkennbar?

Der Magdeburger Wissenschaftler Werner Priegnitz (1896-1979) stellte seine in den Nachkriegsjahren von 1945 bis 1960 gesammelten und aufgezeichneten Beobachtungen in einer aufschlußreichen Karte zusammen.

Die Karte zeigt den mittelalterlichen Stadtgrundriss und die wahrscheinliche Uferlinie der Elbe in mittelalterlicher Zeit. Die Höhen kennzeichnen die Höhen des anstehenden Felsgesteins. Es besteht bis zur Linie der Elbe-Schwimmhalle-Petrikirche aus Gesteinen des Rotliegenden. Nach Norden schließen sich Ablagerungen des Karbon an, die als Grauwacke bezeichnet sind. Die Schnitte AB entlang des Breiten Weges, CD unmittelbar östlich des Domes und der Johanniskirche und EF am westlichen Elbufer zeigen die Festgesteinsoberkante und die Geländeoberfläche. Der felsige Untergrund der Stadt besteht aus mehreren Rücken, zwischen denen muldenartige Vertiefungen liegen:

Für den Elbübergang ist das Profil E - F entscheidend.

In diesen Profilen heben sich drei Höhenlagen heraus: Die Furt A am Domfelsen, die Furt B zwischen Strombrücke und Petriförder und eine weitere Erhebung im Bereich des jetzigen Hafengeländes. Die südlichste Felsrippe des Domfelsens erstreckt sich etwa von der Mitte des Domplatzes bis zur Keplerstraße. Sie sperrte in früher Zeit die Strom- oder Kleine Elbe vollständig für den Schiffsverkehr.

Vergleicht man die Höhenangaben mit der Angabe für das gegenwärtige Mittelwasser von 42 m, so kann man daraus ableiten, daß es im frühen Mittelalter möglich war, die Elbarme auf diesen Furten auf Pferdewagen zu überqueren oder im fußtiefen Wasser zu durchschreiten.

Geht man nun von einem um etwa 2 m niedrigeren mittleren Wasserspiegel in den Profilen aus, d. h. von etwa 40 m, so konnte man die Furten am Domfelsen und am Petriförder im 10. Jahrhundert gefahrlos überqueren. Ein niedrigerer

Wasserspiegel ist wahrscheinlich, da das Elbbett damals nicht eng begrenzt war, sondern sich über eine große Fläche verteilen konnte. Erst im 19. Jahrhundert wurde der ältere Lauf der sogenannten Großen Elbe, jetzt die Taube Elbe, von der Schifffahrt verlassen, als durch teilweise Sprengung des Domfelsens am Ostufer eine Fahrtrinne in der Stromelbe geschaffen wurde.

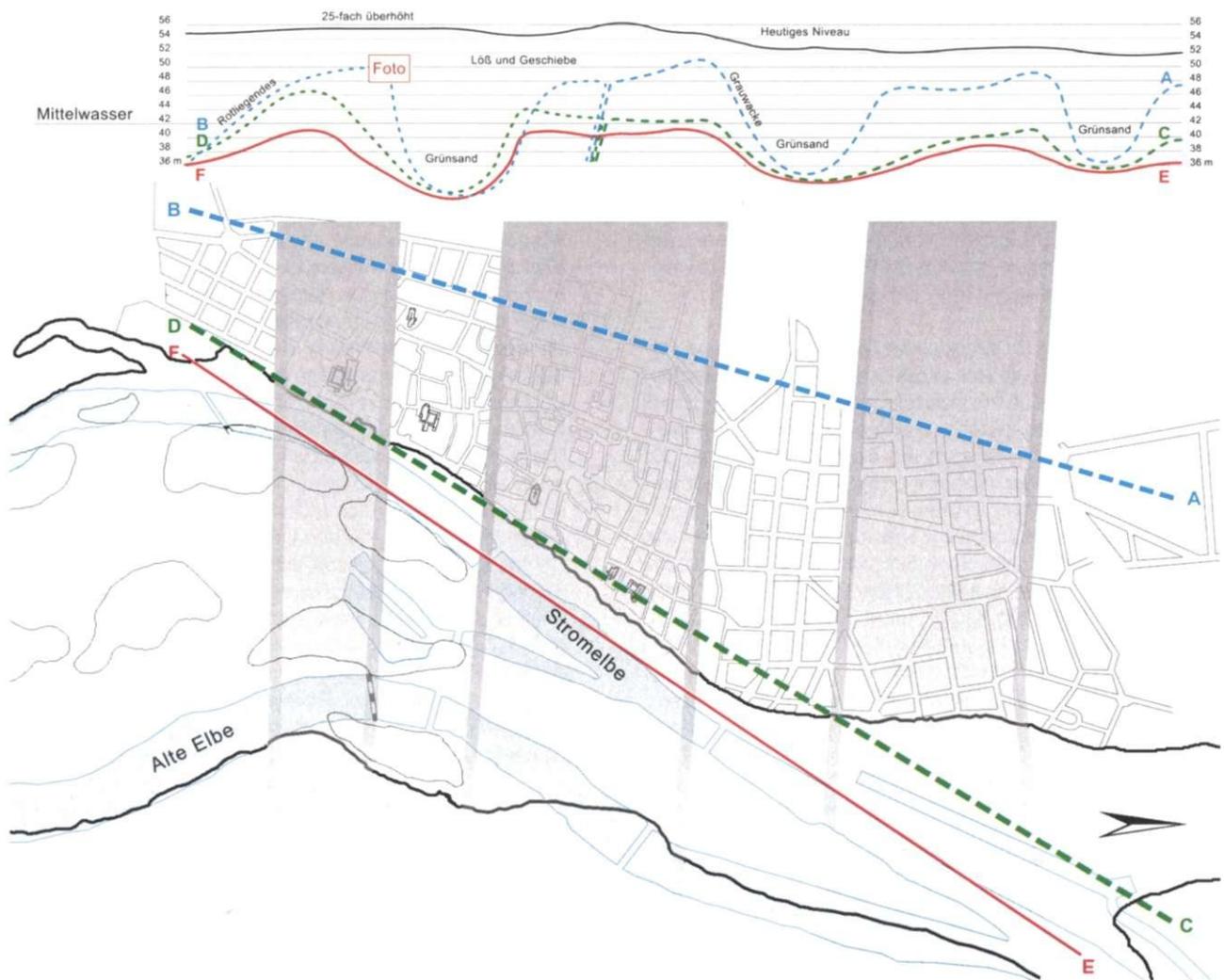
Wie das Lichtbild zeigt, war der nördliche Abfall dieser Felsrippe im Juli 2000 in der Baugrube der NORD L/B in seinem oberen 2 Metern aufgeschlossen. Aus dem Profil von PRIEGNITZ kann abgeleitet werden, dass sich der Abfall nach Norden um 10 m in der Tiefe fortsetzt.

Der mittlere Rücken führt im nördlichen Teil seiner Breite vom Universitätsplatz zum Petriförder. Er besteht aus karbonischen Gesteinen. Etwa in Höhe ehemalige Katharinenkirche/Ratswaageplatz geht das Karbon an einer markanten geologischen Tiefenstörung in das Rotliegende über, das den ersten Rücken bildet. Diese Felspartie ermöglicht auch gegenwärtig in heißen Sommern die Alte Elbe nördlich der Anna-Ebert-Brücke trockenen Fußes zu überschreiten. Dieser Felsrücken hat eine Breite von etwa 100 Metern. Der nördlichste dieser drei Rücken bildet einen Teil des Untergrundes der Alten und Neuen Neustadt. Im Elbbett erscheint er als ein Felskamm, auf dem die Pfeiler der Eisenbahnbrücke oberhalb des Herrenkruges und der Herrenkrugsteg gegründet sind. So erklären diese Elbübergänge an den nördlichsten Elbfurten die Entstehung der Stadt im 10. Jahrhundert auf die auch WOLFROM in seinem Magdeburger Heimatbuch hinwies.

Die Hafenbecken, Teilabschnitte des Umflutkanals und die abgedeckte Deponie am Großen Cracauer Anger sind anthropogen, d.h. vom Menschen angelegt; diese Eingriffe haben die Landschaft entscheidend verändert; Eisenbahndämme und Verkehrswege wie die Berliner Chaussee haben ebenfalls Spuren in der Landschaft hinterlassen und diese gestaltet. Ebenso wie im Laufe der Entwicklung in den letzten 250 Jahren die Kulturlandschaft (Wörlitzer Park, Magdeburger Stadtpark) in die Urlandschaft eindrang, ist um die Mitte des 19. Jahrhunderts in die Kulturlandschaft die Maschinenlandschaft eingedrungen. Diese Entwicklung läßt sich auch im Magdeburger Stadtgebiet verfolgen. Dadurch ist die Erinnerung an die einstigen Elbfurten verloren gegangen. Diese Furten gehören zu einem wirklichen Begreifen der Lage der Stadt Magdeburg an der Elbe.

Zur Frage der Gründung des Magdeburger Domes ist festzustellen, daß die bisher insbesondere im Bereich der Westtürme und des Kirchenschiffes und des Kreuzganges durchgeführten Bohrungen wie auch der markante Aufschluß in der Baugrube der NORD/LB den Nachweis erbrachten, dass die Fundamente des Magdeburger Domes in den eiszeitlichen Ablagerungen, vereinzelt auch im Grünsand, und damit nicht auf dem Domfelsen gegründet sind. Für den ältesten Teil, den Bereich der ottonischen Krypta stehen diese Untersuchungen noch aus.

Die Festgesteinsrücken modellierten auch das Kleinrelief am Ostrand der Magdeburger Altstadt z.B. am Gouvernementsberg und am Johannisberg.



Das Höhenrelief des Felsrückens im Untergrund von Magdeburg bildete die Elbfurten unterhalb des Domes, unterhalb des Alten Marktes am Petriförder und im Gebiet des Handelshafens. Die Höhenreliefs werden oben durch drei Profilschnitte dargestellt. Der Elblauf der mittelalterlichen Zeit ist mit den Konturen der Uferlinie dargestellt. Die sich damals ständig verändernden Inseln sind in Umrissen gestrichelt dargestellt. Bearbeitet und Gezeichnet von J.W. Hubbe und D. Klimpel nach Untersuchungen von W. Priegnitz (1896-1979).



Alte Straßenbezeichnungen wie Krügerbrücke und Goldschmiedebrücke verweisen darauf, dass im Mittelalter Brücken über die Senken zwischen den Festgesteinsrücken geführt haben müssen.

Das nebenstehende Foto zeigt den Rotliegendeaufschluß unterhalb des Grünsandes an der Ostseite der Baugrube der NORD L/B am 07.07.2000.

Norden ist auf der linken Bildseite, Süden ist rechts. Die Oberkante des Festgesteins wurde mit 48,30 m eingemessen.

Die Geländeoberfläche am Domplatz liegt bei 55 m HN. Dieser Abfall der Rotliegendenoberkante liegt 85 Meter von der Nordostecke des Gebäudes der Landeszentralbank entfernt.

## Verkehrswege und Geländere relief

Als Elbübergang und als geistiger und wirtschaftlicher Bezugspunkt errang Magdeburg seit dem 10. Jahrhundert große Bedeutung. Zur Anlage einer städtischen Siedlung oder eines Kastells wählte man den hochwassersicheren Steilhang oberhalb der Elbe als Siedlungsplatz. Wege mussten in die Stadt hineinführen. Wege aus dem nahen und fernen Umland auf denen Stadt und Kastell von außen mit Wasser, Nahrung, Baustoffen, Heizmaterial u. a. versorgt werden mussten waren notwendig. Von Natur aus bestehende Versorgungswege waren die großen Flüsse.

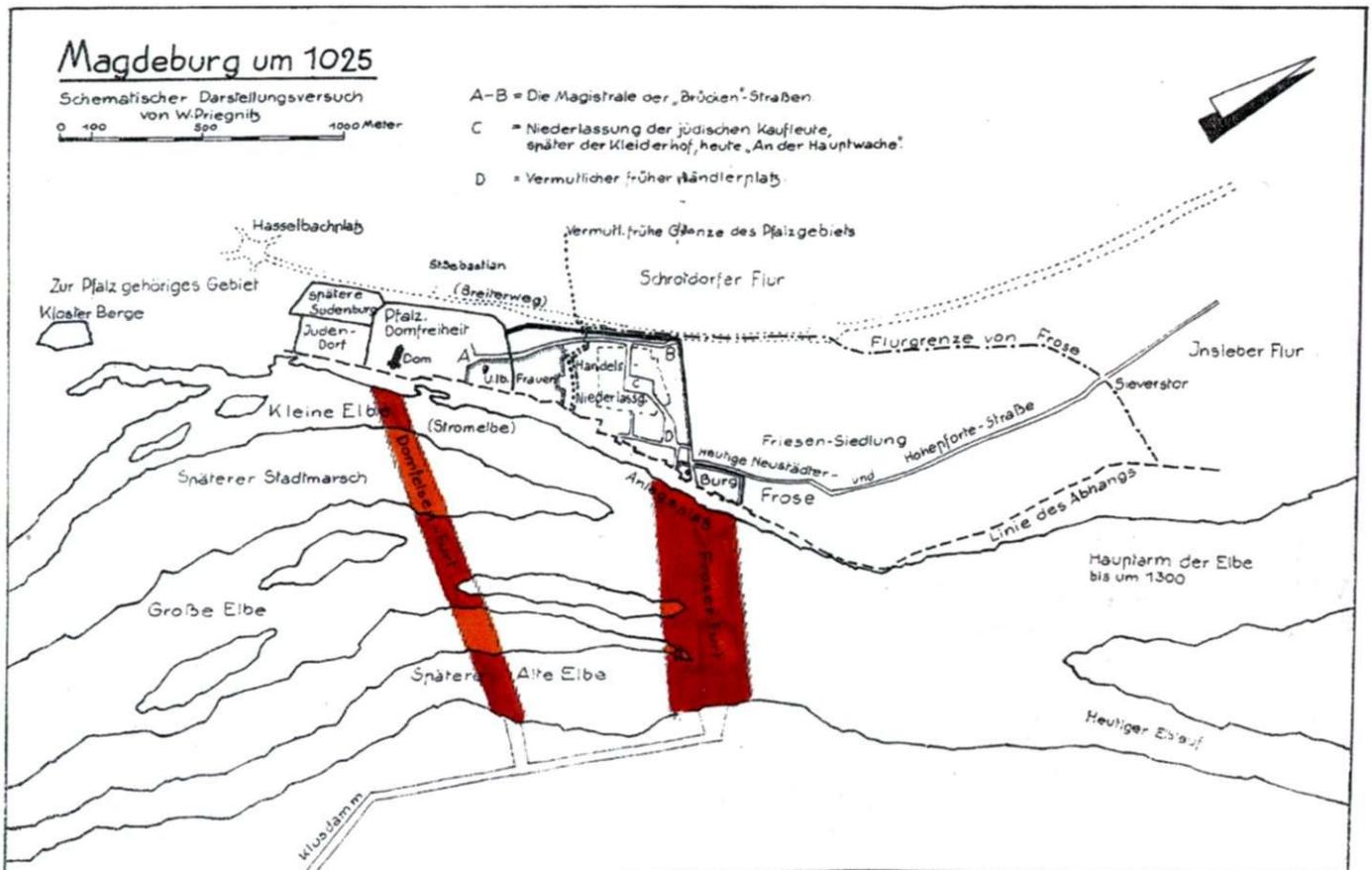
Wo Güter durch Schiffe angelandet wurden, musste es flache Gestade geben. Wo der Fluss, wie östlich von Magdeburg, sich in mehrere Arme spaltete, war die Lage für Stadt und Hafen besonders günstig. Dort ließ sich der Fluß infolge der vorhandenen Felsfurten am besten überqueren. Es war dann im Mittelalter einfacher, mehrere kurze Brücken über die anschließenden Inseln zu legen. Die Strömung in den verschiedenen Flussarmen ließ sich beeinflussen. Die stadtartige Siedlung entwickelte sich also idealerweise über dem Fluss, aber direkt in seiner Nähe und möglichst dicht bei einem Hafen an Stromspaltungsgebieten.

Die meisten Ansiedlungen des Mittelalters lagen wie schon in den Jahrtausenden zuvor am Rand eiszeitlicher Urstromtäler oder der Luchlandschaften, am Rand der Lößplatten, Talflanken und Terrassenkanten. Sie entstanden immer nur an einer Talseite, und wenn sich heute eine Stadt über beide

Talflanken ausdehnt, so geht dies auf die Geschichte der letzten 100 Jahre oder auf Verschmelzung von ehemals zwei oder mehr Siedlungen zurück. Während des Mittelalters war also neben einem unvollständigen Handelsnetz auf Wasserwegen ein flächendeckendes Straßennetz entstanden. Das Straßennetz setzte sich eigentlich aus verschiedenen ursprünglich unabhängigen Wegenetzen zusammen, aus Wegen des lokalen Transportes, des überregionalen Handels, aus Heer- und Pilgerwegen.

**Magdeburg entstand an den geologisch vorgeprägten Elbfurten, der östlichen Fortsetzung des Hellweges.**

Nicht alle Siedlungen liegen an Flüssen. Güter mussten auch über Land transportiert werden. Ein Straßennetz war notwendig, das einerseits die Geländesituation optimal ausnutzen, andererseits Wege umfassen sollte, die militärische und zivile Zentren verbanden. So führten Straßen am Rand breiter eiszeitlich geformter Täler entlang, dort, wo die Kante des Hochufers verlief und wo niemals Hochwasser zu erwarten war. So folgten die Straßen wiederum geologischen Strukturen. Gemieden wurden einerseits die Höhenzüge der Gebirge, die den Unbilden der Witterung in besonderem Maße ausgesetzt waren und zudem Gefahren von Räubereien heraufbeschworen, und andererseits die Flusstäler und weiten Ebenen, die vor allem im Winter und Frühjahr naß und unwegsam wurden. So führte der Hellweg, die spätere Reichsstraße 1, entsprechend der Gegebenheiten des geographischen Reliefs entlang der Nordseite der Höhenzüge oberhalb der sumpfigen norddeutschen Ebenen.



Darstellung der um 1025 benutzten Elbfurten nach einer Darstellung von W. PRIEGNITZ (1965)

In südlicher Richtung sollten die Straßen die Gebirge mit minimalen Steigungen überwinden. Sie wurden daher über möglichst flache Sättel geführt. Dabei lassen sich bis in die Gegenwart drei Hauptwege von Norden nach Süden anhand der geologischen Verhältnisse und der kulturellen Einflüsse erkennen: Ein Weg verlief von Frankfurt a.M. über den Oberrhein über Kaiseraugst/Basel. Die Frankenstraße verlief über Bamberg, Nürnberg und über den Brennerpaß und ein dritter Weg verlief über Schlesien und Wien oder Aquincum / Budapest.

Bei der Schaffung des mittelalterlichen Straßennetzes folgte man sicherlich oft dem Verlauf von Vorgängerwegen, die vielleicht schon seit Jahrhunderten gab. Sie machten aus nur gelegentlich verbundenen Einzelwegen ein Verkehrsnetz, das in seinen Grundzügen in vielen Fällen Jahrhunderte überdauerte. Seine Grundideen wurden wieder aufgegriffen, als in Mitteleuropa Eisenbahnen gebaut wurden. Besonders anschaulich sind diese Verhältnisse in einer Karte aus den Jahren zwischen 1880 und 1890 dargestellt: Auf der westlichen Blathälfte nutzen die Straßen und die Eisenbahnstrecke nach Braunschweig die vorhandenen Kleinreliefformen. Östlich der Elbe ist kein Relief vorhanden. Die neue Eisenbahnstrecke nach Berlin wird deshalb durch den Herrenkrug über Biederitz und Gerwisch nach verkehrstechnischen Gesichtspunkten auf Dämmen errichtet. Die Berliner Chaussee war bereits 1820 - geradlinig auf die Stadtkrone - den Magdeburger Dom -ausgerichtet- auf einem Damm entlang geführt worden.

Wenn man heute allgemein den Landschaftswandel beklagt, sollte man nicht stets mit den Begriffen "früher" und "heute" und mit dem sich vollziehenden Strukturwandel operieren. Vielfach finden sich die Spuren alter Landschaften nicht geschichtet im Boden, sondern nebeneinander an der Erdoberfläche. Wir sind auf Schritt und Tritt mit den Folgen der Geschichte der Landschaft und ihres Strukturwandels konfrontiert. Dabei scheinen die Spuren der jüngsten Vergangenheit deutlicher erkennbar zu sein, also die Folgen von Industrialisierung und Flurbereinigung. Die älteren Abschnitte der Geschichte bestimmen aber in Wirklichkeit unser Leben stärker als uns oft bewußt ist.

„Verstandenes zu schauen ist ein viel größerer Gewinn, als Unverstandenes anzustaunen“, lehrt ein Geologenspruch, der auch beim Nachdenken über die Lage Magdeburgs am Übergang von Mittel- nach Norddeutschland zutrifft.

Dr. Jürgen W. Hubbe  
ÖHMI Consulting Magdeburg GmbH

## Aus den Lebenserinnerungen des 86-jährigen Geologen Professor Konrad Keilhack

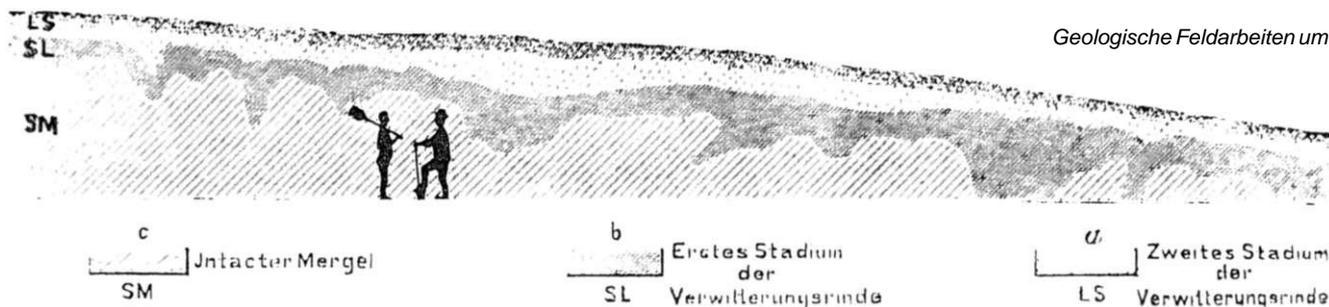
Die Erarbeitung der umseitigen in französischer Sprache ausgeführten Reliefkarte von Malte-Brun aus der Zeit um 1880 ist im Zusammenhang mit dem deutsch/französischen Krieg von 1870/71 zu sehen. Auch für die französischen Militärs waren Kenntnisse über die geographischen Verhältnisse am Elbübergang bei Magdeburg von Bedeutung. Ein von Dr. Quitzow/Krefeld übermittelter Auszug aus den Lebenserinnerungen seines Großvaters, des aus der Börde gebürtigen Geologen Konrad Keilhack (\*1858 in Oschersleben +1944 in Berlin) beleuchtet schlaglichtartig diese Situation lange vor dem 1. Weltkrieg:

*„In das Jahr 1889 fiel der erste Beginn einer Reihe von Auslandsreisen der Jahre 1889 bis 91, die mich dreimal in die Schweiz, nach Österreich und Italien, zweimal nach Dänemark und Norwegen führten.*

*Weitaus ausgedehnter waren die Reisen, die sich an den nächsten Geologenkongreß 1897, in dem damals noch zaristischen Rußland angeschlossen. Die Hauptexkursion ging von Moskau nach Nishni-Nowgorod, von dort zu Schiff die Wolga abwärts nach Zarizyn, das heutige Stalingrad, von da mit der Eisenbahn an den Fuß des Kaukasus bei Wladikawkas. Dann am Elbrus vorbei, nach Tiflis in das Ölgebiet von Baku und schließlich endete die etwas abenteuerliche Fahrt in Odessa. Vor Antritt der Dampferfahrt auf der Wolga hatte der Magistrat von Nishni-Nowgorod die Fahrtteilnehmer zu einem Bankett eingeladen, welches in dem hoch über dem Strom gelegenen Rathaus stattfand. Ich darf daran erinnern, daß 1897 das Jahr war, in dem der Besuch des französischen Präsidenten Fauré in Moskau den Grund zum Bündnis der beiden Nationen legte. Ein junger französischer Paläontologe unseres Kreises war von diesem Ereignis so begeistert, daß er während des Banketts, bei dem eine von einem Wiener Kapellmeister geleitete Wiener Damenkapelle aufspielte, ohne Rücksicht auf die Anwesenheit zahlreicher Deutscher, in einer begeisterten Ansprache der Alliance Franco-Russe gedachte und mit einem Hoch auf diese schloß. Wir Deutsche saßen alle etwas betreten da, aber der Kapellmeister löste in einer für uns äußerst erfreulichen Weise die Spannung; denn während der Redner nun erwartete, daß die Musik mit der Marseillaise oder den wundervollen Klängen der russischen Hymne einfallen sollte, brausten plötzlich die Töne des Deutschlandliedes auf, in welches wir Deutschen als Antwort auf die Taktlosigkeit des Franzosen begeistert einstimmten. Der Vorfall hatte das Gute, daß auf diesem Kongreß politische Reden nicht wieder gehalten wurden.*

(Konrad Keilhack, 1944)

Geologische Feldarbeiten um 1880

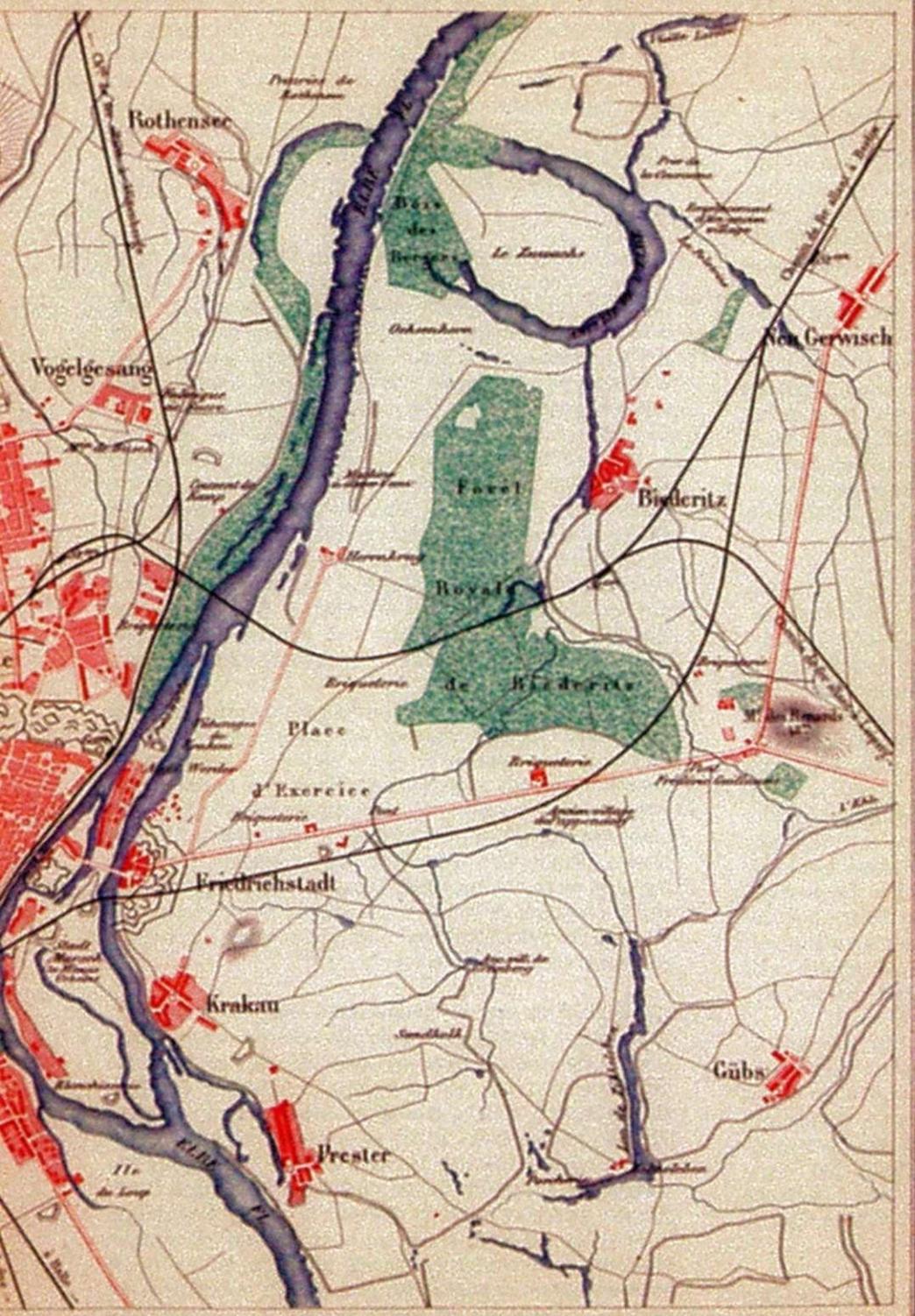




LES ENVIRONS

BRUN

Planche 24



entre S<sup>t</sup>Barthé Paris

Milles Allemands

Léop. Richard

## Zur Geschichte der Bundesstraße 1

Die längste Straße Deutschlands war früher bekanntermaßen die „Reichsstraße 1“ und führte von Aachen über Berlin nach Königsberg. Heute durchquert diese nunmehr 'europäische' Straße drei Länder: Deutschland, Polen, Rußland.

Die Geschichte dieser Straße führt weit in die graue Vorzeit zurück; mündliche Überlieferung und schriftliche Quellen berichten von ihr als 'Hellweg'. Das Mittelhochdeutsche bezeichnet einen Weg zur Unterwelt als Hellweg bzw. als einen Weg, auf dem Tote gefahren werden. Hellweg steht in alten Zeiten auch als Bezeichnung für große Durchgangsstraßen und kennzeichnet wichtige Königs- und Heerstraßen, deren Breite der Länge eines Speeres entspricht. Diesem frühgeschichtlichen Hellweg folgt über weite Strecken die heutige Bundesstraße 1.

Der Verlauf alter Straßen muß sich zwangsläufig an natürlichen Gegebenheiten orientieren. Gemieden werden einerseits die Höhenzüge der Gebirge, die den Unbilden der Witterung in besonderem Maße ausgesetzt sind und zudem Gefahren von Räubereien heraufbeschwören und andererseits die steilen Flußtäler und weiten Ebenen, die vor allem im Winter und Frühjahr naß und unwegsam werden. So führt der Hellweg entsprechend der Gegebenheiten des geographischen Reliefs entlang der Nordseite der Höhenzüge oberhalb der sumpfigen norddeutschen Ebenen.

Archäologische Funde belegen, daß der Hellweg schon in urgeschichtlicher Zeit von Kaufleuten, Kriegerern und wandernden Volksstämmen als Verkehrsweg benutzt wird. Auf diesem Verkehrsweg kommt es seit dem 2. Jahrtausend v.Chr. zu verstärktem kulturellem Kontakt in dem Gebiet von Niederrhein und Westfalen bis zum Lüneburger Gebiet. Dieser durch längere frühgeschichtliche Zeiten anhaltende Austausch einer Bevölkerung, die teilweise auch von Handel und Handwerk lebt, führt zu einer sozialen Umstrukturierung der Bevölkerung und Herausbildung einer Adelsschicht sowie zu kleineren Orten von zentraler Bedeutung. Der eigentliche Anstoß zur Weiterentwicklung aus einer bäuerlich-dörflichen, Sippen- oder stammesgebundenen Gesellschaft kommt dabei von Süden aus der keltischen Zivilisation, sei es im Wege allgemeiner kultureller Diffusion, sei es im Wege einer neuen Macht- und Wirtschaftsorganisation durch einzelne, nach Norden vorstoßende keltische Fürsten mit ihrer Klientel.

In jener Zeit bildet sich (ab dem 6./5.Jh. v.Chr.) von Jütland bis nach Nordböhmen, mit einem Kerngebiet in Nordost-Niedersachsen, West-Mecklenburg, im westlichen Brandenburg und der Magdeburger Börde eine einheitliche Kultur aus, die wesentlich zum Entstehen des Germanentums beigetragen, die sogenannte Jastorf-Kultur. Die Träger dieser Kultur gelten später als die aus der Geschichte bekannten Elbgermanen (Langobarden, Sweben, Thüringer).

Das Hellweggebiet ist eine um die Zeitenwende von den römischen Geschichtsschreibern 'germanisch' genannte Einheit von verschiedenartigen Stammesräumen, bei denen sich unschwer das Münsterland (Bukterer), das Wesergebiet (Angrivarier und Cherusker), das Hellweggebiet und

Sauerland (Marser und Chatten) unterscheiden lassen.

10 v.Chr. ruft ein Aufstand der Chatten den römischen Feldherrn Drusus Claudius Nero ins Hellweggebiet und 9 v.Chr. stößt er schließlich siegreich gegen cheruskischen, swebischen und markomannischen Widerstand gen Osten vor, sicherlich auf dem Hellweg als alter Heerstraße; die Grenze wird nach der Niederlage der Römer unter dem Feldherrn Varus im Teutoburger Wald' (9 n.Chr.) endgültig bis an die Donau und den Rhein zurückgenommen. Germanen nach unserem heutigen Wortverständnis sind die Bewohner des Hellweggebietes erst nach der Zeitenwende, als in den ersten Jahrhunderten trotz regionaler Dialekte die sprachliche Einheit und auch die in archäologischen Relikten faßbare kulturelle Gemeinsamkeit klar sichtbar wird.

Mit dem Abzug der Römer hört die schriftliche Quellenüberlieferung wieder auf und für ein halbes Jahrtausend versiegen alle sicheren geschriebenen Nachrichten aus dem Gebiet des Hellweges; in diese Zeit gehört allerdings der Zusammenschluß der historisch bekannten germanischen Großstämme (Alamannen, Franken, Bayern, Thüringer). Ein weiterer, ganz wichtiger Vorgang ist die Herausbildung des sächsischen Volksstammes. Woher die Sachsen kommen, ist noch nicht eindeutig geklärt. Ihrer eigenen mythischen Volkslegende nach empfinden sich die Sachsen als ein versprengter Heerhaufen des Heeres Alexanders des Großen. Die Vermutung spricht allerdings dafür, daß sie von Holstein und dem Gebiet der östlichen Unterelbe aus kämpferisch nach Südwesten vorrücken und dabei die ansässigen germanischen Stämme unterwerfen. 531 erringen die Sachsen durch harten Kampf das ehemals thüringische Gebiet südwestlich sowie östlich des Harzes bis zur Elbe.

Sachsen war damals in drei Herrschaftsgebiete (principatus) geteilt, nämlich die der Austreleudi (Ostleute bzw. Ostfalen), der Angrarii (Engern) und der Westphalaores (Westfalen). Diese in Norddeutschland von Norden nach Süden langgestreckten 'Herrschaften' standen in jener Zeit unter der Führung führender Adliger (Statthalter), z.B. des Hassio, Bruno und Widukind; Könige hatten die alten Sachsen nicht. Die typische sächsische Siedlungsform war das Haufendorf; es umfaßte eine kleine Zahl von Höfen mit etwa 40 bis 50 Einwohnern. Die Dörfer lagen nur wenige Kilometer von einander entfernt.

Die Jahrzehnte des 8. Jahrhunderts sind mit zahlreichen Kriegszügen der Franken gegen die Sachsen erfüllt. Damit beginnt zwischen Franken und Sachsen der Kampf um die Vorherrschaft unter den germanischen Völkern. Die Entscheidung fällt in etwa dreißig Jahre währenden Kämpfen. Für den Franken Karl (d.Gr.) kommt als Weg nach Osten kommt nur der Hellweg in Betracht. Der Hellweg als die strategisch wichtigste Straße muß daher militärisch durch Burgen gesichert werden. Außerdem ist der Nachschub sowohl für die Königshöfe als auch für die fränkischen Soldaten sicherzustellen. Deshalb geht Karl daran, in der Hellwegregion umfangreichen Grundbesitz zu konfiszieren und für das fränkische Reich nutzbar zu machen. Alle bedeutende Orte von Duisburg bis Paderborn, die sich später zu Städten entwickelten, sind in karolingischer Zeit als Reichs- oder Königshöfe anzusehen.

Die Eroberung Sachsens verlegt die Reichsgrenze weit nach Osten. Damit treten die Franken in Beziehung zu einer anderen heidnischen Völkerschaft, den Slawen. Im Jahre 780 errichtet Karl der Große an der Ohre-Einmündung ein Kastell, vielleicht Wolmirstedt; Magdeburg wird zu diesem Zeitpunkt noch nicht erwähnt. Erst im Jahre 805 wird der Name Magdeburg zum erstenmal im Cronicon Moissiacene erwähnt: 'Das vierte Heer schiffte auf einer großen Flotte die Elbe aufwärts und kam nach Magedoburg und verheerte die Gegend Genewara.' Und im gleichen Jahr heißt es im Diederhufener Capitular: *De negotiatoribus, qui partibus Sclavorum et Avarorum pergunt, quousque procedere cum suis negotiis debeant; id est partibus Saxoniae usque ad Bardaenovic, ubi praevideat Hredi; ... et ad Magadoburg praevideat Aito.* Dieser Aito war ein kaiserlicher Beamter, der u.a. seine Aufmerksamkeit auf den funktionierenden Grenzhandel mit den (feindlichen) Slawen und Awaren zu richten hatte. Seligenstadt (Osterwiek) und Halberstadt verloren dadurch schnell an strategischer Bedeutung. Die neue strategische Achse verlief in der Verlängerung des Hellweges von Hildesheim über Braunschweig nach Magdeburg.

Der Verlauf der fränkischen Reichsgrenze an Elbe und Saale wird 805 also bestätigt und Magdeburg, das damals bereits eine mit Wall und Spitzgraben befestigte Siedlung ist, als Grenzort genannt. Unter Ludwig dem Deutschen wird die Grenze bis über die Mulde hinaus nach Osten vorgeschoben und eine breite Pufferzone zu den slawischen Stämmen geschaffen (Limes sorabicus/Thüringische Sorbenmark).

In jener Zeit ist Liudolf der Herzog der Sachsen; mit ihm beginnt das Geschlecht der Liudolfinger, aus denen die Ottonen hervorgehen. Die Schöppenchronik berichtet folgendermaßen über den Herzog: *Na godes gebort achtehundert und 42 jar was ein hertoch to Sassen Ludolf heit de, sin vruwe heit Oda. de togen to Rome und beden hilligdom sunte Anastasii und sunte Innocentii, dat gaf on pawes Sergius, do hertoch Ludolf und de hertochinne to lande quemen van Rome, do stichteden se Brunstehusen, und Gandersem. dar na aver ver jar als se wedder kemen ...In dem achtehundert und 52 jare gaf hertoch Ludolf edder Luder sine dochter Hedewige to Gandersem in dat closter. de was de erste ebbedische. disse hertoch Luder was van hertoge Wedekindes geschlechte der Sassen, de so lange wedder Karl was, er he cristen wart, als vorgeschreven steit ... Disse hertoge Ludolf hadde twene sone. ein heit Brun, de buwede Brunswik, de ander heit Otte.* Dieser Otto, von der Geschichte 'der Erlauchte' genannt, hat einen Sohn Heinrich, der 919 zum ersten deutschen König aus dem Stamm der Sachsen gewählt wird. Das Zentrum des Reiches verlagert sich nun nach Sachsen, eine Entwicklung, die für den Hellweg von außerordentlicher Bedeutung ist. Auf ihrem Weg von Sachsen in die westlichen Teile des Reiches benutzen die Könige fortan stets den Hellweg für den 'Umritt' (Zug von Königspfalz zu Königspfalz durch das Reich). Diese Schwerpunktverlagerung des Reiches in das Kernland des ottonischen Herzoggeschlechts bewirkte für den Raum der mittleren Elbe eine epochale Zäsur. Mit Heinrichs Vorstoß über den Strom in das Land der Heveller (928) deutet sich zum erstenmal das Bemühen an, die Elbe nicht mehr nur als Grenzfluß zu interpretieren, sondern zu einem Rückgrat sächsischer Macht auszubauen. Sein Sohn

Otto wählt Magdeburg als Hauptort für seine 'Ostmission' aus. Damit wird ein neues Zentrum aufgebaut und mit festen Funktionen versehen.

Vom karolingisch-ottonischen Wegenetz rund um Magdeburg soll an dieser Stelle nur der verlängerte Hellweg (B 1) betrachtet werden, der von Alt Olvenstedt (St. Laurentius-Kirche) kommend auf die Schrote zuführt. Im Bereich Goethestraße/Freiligrathstraße wird die Schrote gequert; wenige hundert Meter weiter mündet die ebenfalls sehr alte Diesdorfer Straße in die Olvenstedter Straße ein. Es scheint nach Ausweis der Karten einiges dafür zu sprechen, daß beide Straßen auf den Alten Markt bei der Johaniskirche zulaufen (Schöne Eck Straße, Judengasse, Drei Bretzel Straße). Vom Alten Markt führt der Weg die Johannisfahrtstraße zur Elbe hinab (Reste eines Knüppeldammes wurden nach dem 2. Weltkrieg entdeckt). Er durchquert an seichter Stelle den Flußlauf. Der Weg durch die morastige Elbaue nach Osten folgt zunächst dem Klusdamm bis Pechau. Dort sorgt der Burgward von Pechau für einen sicheren Übergang. Hinter Pechau teilt sich der Weg einmal nach Südosten hin zu den fernen Märkten von Süd-Polen und Kiew und andererseits nach Nordosten über Brandenburg zu den lukrativen Häfen an der Ostsee (Wollin).

Der Hellweg bzw. die B 1 durchquert heute noch Magdeburg, allerdings wurde die Trasse entsprechend den zeitgenössischen Erfordernissen verändert: Südlich von Olvenstedt verläuft die B 1 als Neuer Rennweg bis zur Olvenstedter Chaussee und schließt dort an die Albert-Vater-Straße an. Nach Unterquerung des Magdeburger Ringes führt die Walter-Rathenau-Straße zu den Elbbrücken und weiter zur Berliner Chaussee, welche 1820/21 als Ersatz für den Klusdamm errichtet wurde. Auch wenn die B 1 heute keine 'Königstraße' mehr ist, so hat sie dennoch über Jahrtausende ihre Bedeutung behalten.

Dr. Günther Korbelt  
Stadtplanungsamt der Landeshauptstadt Magdeburg

## Die Entwicklung der Straßenverkehrsinfrastruktur der Stadt Magdeburg

### Vorbemerkungen

Zur Geschichte der Stadt Magdeburg und in diesem Zusammenhang mal intensiver, mal mehr oder weniger beiläufig auch über ihre Verkehrswege, ist in jüngster zurückliegender Zeit in vielen Büchern, Bildbänden und Broschüren geschrieben worden. In dem folgenden Beitrag sind nun die wichtigsten verkehrlichen Aspekte der Stadtentwicklung daraus komprimiert dargestellt, ohne für bestimmte Zeitabschnitte neue Quellenforschung betrieben zu haben. Der Autor hat dabei seine eigenen Schwerpunkte gesetzt und aus seiner Erfahrung von fast 40 Jahren Beschäftigung in der Stadt- und Verkehrsplanung der Stadt Magdeburg seine persönliche Sicht und Wertung einiger Verkehrsprojekte eingebracht. In der Kürze der Zeit und des zur Verfügung stehenden Umfangs konnten längst nicht alle Ideen, Konzepte, Planungen der Verkehrswege der Stadt und ihre Beziehungen nach draußen erfasst bzw. ausführlich dargestellt werden. Ein Anspruch auf Vollständigkeit ist also nicht gegeben. Da mit Sicherheit für den Leser die Zeit nach 1945, die große Anzahl realisierter Verkehrsprojekte und auch die nicht realisierten Planungen von Interesse sind, ist der Schwerpunkt der Ausführungen auch auf diesen Zeitraum gelegt. Es sind auch Zeitzeugen befragt worden, die mit der Planung oder auch Durchführung von Projekten seinerzeit befasst waren, denen hiermit für ihre Auskünfte gedankt sein soll, so Herrn H. Heinemann, Herrn H. Rieke, Herrn K. Langer, Herrn D. Buschmann u.a. Klaus Eschke

### Magdeburg - Stadt in der Mitte Europas

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist heute besser denn je **verkehrsgeografisch in der Mitte Europas** gelegen. Die Stadt kreuzen oder tangieren unmittelbar aus allen Himmelsrichtungen bedeutsame europäische Verkehrswege, ob Straßen, Eisenbahnen, Schifffahrtswege und bedingt auch Radwege. Nebenstehende Abbildung zeigt anschaulich, wie zentral die Lage der Stadt Magdeburg in Europa ist.

Einige Entfernungen zu den weitesten Metropolen Europas als Beleg: im Osten Moskau 3.100 km, im Westen Lissabon 2.700 km, im Norden Stockholm 1.100 km, im Süden Rom 1.500 km.

Die geografischen Koordinaten Magdeburgs sind (Fußpunkt nördliche Domspitze):

11 Grad, 38 min., 8 sec. östliche Länge

52 Grad, 7 min., 35 sec. nördliche Breite.

Wichtiger als die geografische ist jedoch die **verkehrsgeografische** Lage. In allen geschichtlichen Beschreibungen wird der Stadt Magdeburg immer eine hervorragende günstige verkehrsgeografische Lage bescheinigt. Am Mittellauf der Elbe liegend stoßen die von Westen kommenden Hauptverkehrslinien auf den Fluss, um am anderen Ufer wieder fächerförmig auseinander zu laufen. Landwege und Fluss schneiden sich hier, zwangen zum Umstapeln von Waren und waren somit frühzeitig wichtige Voraussetzungen für die Bildung einer Siedlung höchsten Ranges - Handelsort, Verwaltungsort und letztlich auch Industrieort.



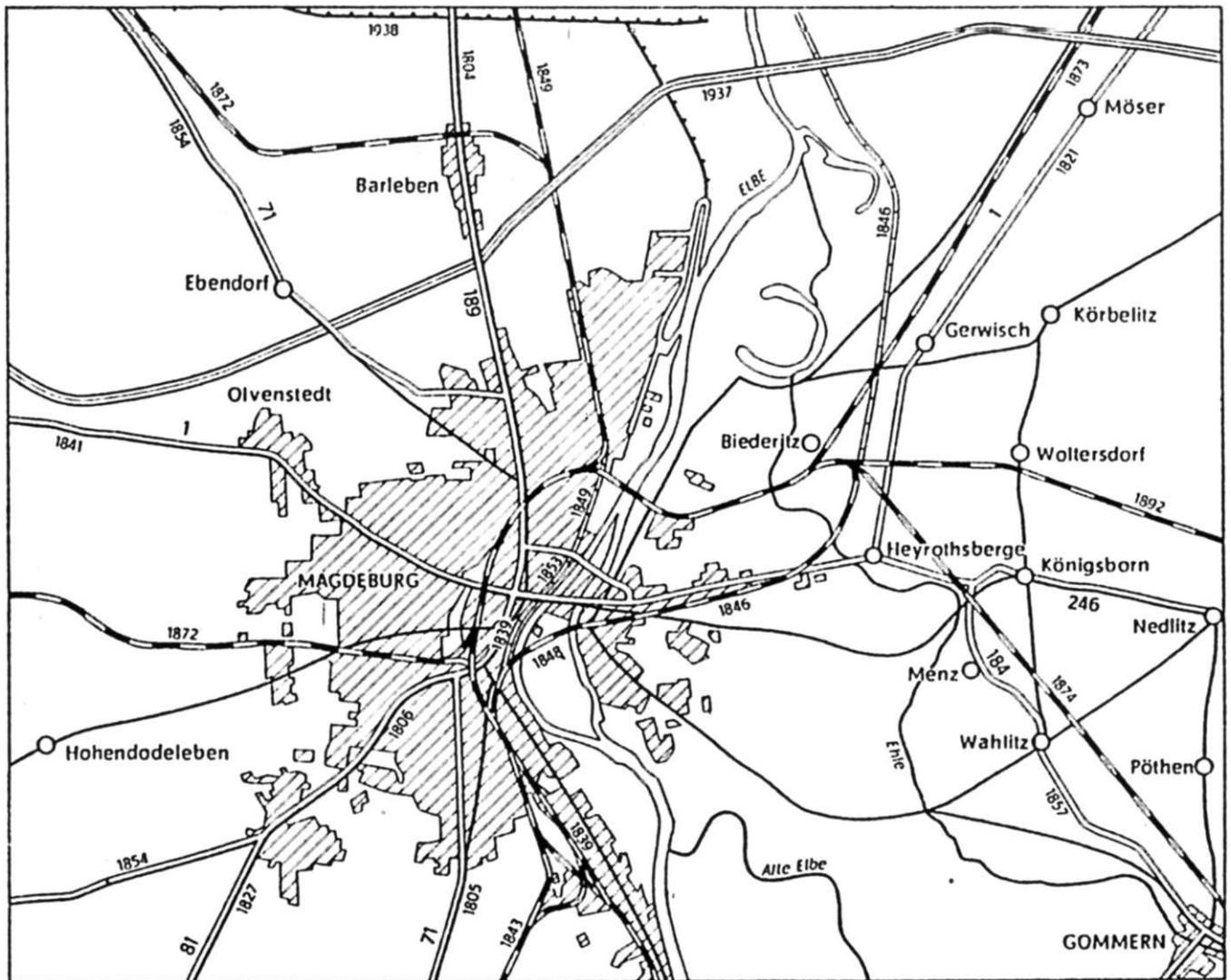
Magdeburg - Lage in Europa

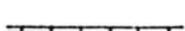
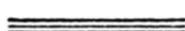
In der wechselvollen Geschichte Europas und Deutschlands hat auch die Lage der Stadt häufig "gewechselt", nämlich von einer östlichen bis hin zu einer westlichen Grenzlage und verschiedenen mittigen Lagen. Heute liegt die Stadt in **der Mitte eines zukünftig vereinigten Europas**, was im Zuge der Osterweiterung der Europäischen Union, der Globalisierung der Wirtschaft und einer hochentwickelten Verkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung ist.

Chronologisch lässt sich die wechselvolle Lage der Stadt wie folgt kurz skizzieren:

Die Stadt Magdeburg verdankt ihre Entstehung und spätere wirtschaftliche und politische Entwicklung und Bedeutung vor allem ihrer **verkehrsgeografischen Lage an der Elbe**.

Im Diederhofer Kapitular Karls des Großen wird Magdeburg erstmals **805** genannt und zwar **als Grenzhandelsplatz zwischen Franken und Slawen**. Unter Otto I. entwickelte sich Magdeburg zum Verwaltungszentrum des sich herausbildenden deutschen Reiches und zum **Handelsmittelpunkt**. Durch die **Mitgliedschaft in der Hanse** (nachgewiesen seit 1296) erschlossen sich für die Stadt weitere ausgedehnte Wirtschaftsverbindungen. Magdeburg galt als **Fernhandelsort** mit eigenem Gepräge entsprechend den westlichen großen Handelsstädten wie Brügge, Gent oder Köln. **Die Handelswege führten von Westen wie von Osten fächerförmig auf die Stadt zu**. Magdeburg wurde also **im Laufe des Mittelalters zu einem der wichtigsten deutschen Verkehrsknotenpunkte**. In der brandenburgisch-preußischen



|   |  |  |                                |
|---|--|--|--------------------------------|
|  | hoch- bis spätmittelalterliche Straßen |  | Eisenbahn                      |
|  | mittelalterliche Straßen, z. T. heute  |  | Eisenbahn, abgebaut            |
|  | Fernverkehrsstraßen                    |   | Jahr des Chaussee- bzw. Eisen- |
|  | Fernverkehrsstraßen                    |  | bahnbaus                       |
|  | Autobahn                               |  |                                |

Verlauf der mittelalterlichen Wege um Magdeburg mit Jahreszahlen des (Aus-) Baus [1]

Zeit nach 1666 erhielt Magdeburg die Bedeutung eines **nach Westen vorgeschobenen Posten**. Im Königreich Westfalen nach 1806 galt es für kurze Zeit wieder als **Ostfestung**.

Für die städtebauliche, wirtschaftliche und **verkehrliche** Entwicklung war der **Ausbau der Stadt als Festung** (von 1679 - 1912) sehr hemmend. "Schuld" war auch hieran wiederum Magdeburgs günstige verkehrsgeografische und damit wichtige strategische Lage innerhalb des preußischen Staates. Die verkehrliche Entwicklung bestimmenden Ak-

tivitäten waren u.a. der **Bau der Zitadelle zur Sicherung des östlichen und wichtigsten Elbüberganges** (1679 - 1706), **der 1839/40 einsetzende preußische Fernbahnbau**, der sich zunächst mit großen Aufwand zwischen Elbe und Festungsmauern etablieren musste, ehe erst später um 1870 nach Festungsumbauten Flächen westlich der Altstadt freier wurden und hier die Anlage des heutigen Hauptbahnhofes ermöglichte. **Die Industrie entwickelte sich im 19. Jahrhundert außerhalb der Festung in den Vororten**, wobei hierfür die Elbe und der Eisenbahnbau die wichtigen verkehrlichen Voraussetzungen und Impulsgeber

waren. Magdeburg wurde trotz Festung ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands. Auch der Chaussee-Ausbau macht in diesem Jahrhundert wichtige Fortschritte.

In den 30-er Jahren des 20. Jahrhunderts kamen mit dem Bau der Reichsautobahnen (heutige A2 wurde 1937 gebaut) und des **Mittellandkanals** (1938 Bau bis Magdeburg einschließlich Schiffshebewerk Rothensee) und der Anlage des **Magdeburger Flugplatzes** an der Leipziger Chaussee (vor dem 2. Weltkrieg) überregional und bis in die heutige Zeit bedeutsame Verkehrswege und -anlagen hinzu. **Magdeburg war verkehrlich zentral gelegen**, die Industrie, leider auch stark vertreten die Rüstungsindustrie, entwickelte sich enorm, wie die Stadt überhaupt, was mit über 300.000 Einwohnern und großem städtebaulichem Wachstum zum Ausdruck kam.

Im Ergebnis des 2. Weltkrieges geriet Magdeburg **40 Jahre lang wieder in eine Grenzlage, diesmal wieder nach Westen**. Magdeburg war Bezirkshauptstadt des Grenzbezirkes und westlichste Großstadt der DDR. Die Autobahn A2, der Mittellandkanal, die Elbe und auch die Eisenbahnlinien nach Westen waren in der Hauptsache nur Transitstrecken zwischen der BRD und Westberlin. Die Verkehrsbedeutung Magdeburgs litt darunter. Selbst die innere Verkehrsstruktur der Stadt hatte dem Umstand der nahen Grenze mit militärischen Aspekten in der Verkehrsplanung Rechnung zu tragen, was mit der veränderten Trassenführung der Autobahn A14 östlich an Magdeburg vorbei anstatt wie ursprünglich westlich geplant u.a. belegt ist.

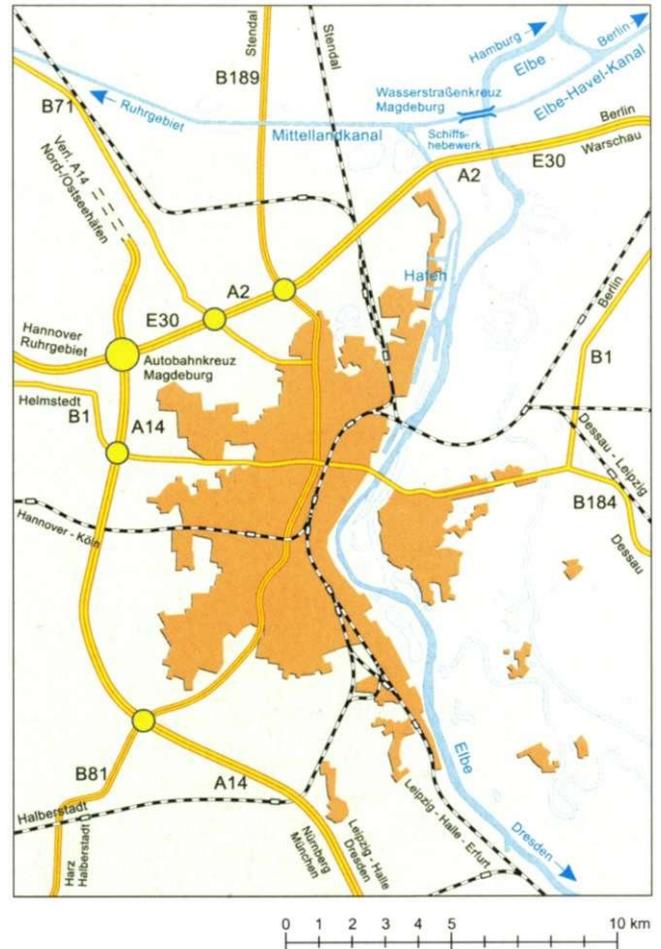
Mit der **Wiedervereinigung Deutschlands** und dem Zusammenbruch des sozialistischen Weltsystems hat sich die verkehrsgeografische Lage der Stadt Magdeburg schlagartig verändert. Die Landeshauptstadt Magdeburg ist wieder **verkehrsgeografisch in die "Mitte" Deutschlands und Europas** gerückt und stellt heute einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt (fast) aller Verkehrsträger dar.

Die Landeshauptstadt Magdeburg liegt an der **wichtigsten europäischen West-Ost-Autobahn A2 bzw. Europastraße E30, die von Den Haag über das Ruhrgebiet, Berlin, Warschau bis nach Moskau führt**.

Die jetzt realisierte und westlich an Magdeburg vorbeiführende **Autobahn A14 stellt die Verbindung über Leipzig - Dresden zu den südosteuropäischen Staaten** und über den Anschluss an die A9 nach Süddeutschland und Südeuropa her. Die **geplante Verlängerung der A14 nach Norden zu den Häfen der Nord- und Ostsee** wird für Magdeburg und ihre Region weiteren Bedeutungszuwachs bringen.

Mit der Fertigstellung des **Wasserstraßenkreuzes Magdeburg im Jahre 2001** sind die Bedingungen für die Schifffahrt optimal gestaltet. Ähnliche günstige Voraussetzungen sind für den **Eisenbahnverkehr** in alle Richtungen gegeben, auch wenn gegenwärtig der Ferngüter- und Fernpersonenverkehr auf der Schiene für die Landeshauptstadt Magdeburg nicht optimal gestaltet ist (siehe Abbildung).

Die verkehrsgeografische Mitte Deutschlands oder gar Europas werden andere Städte mit ähnlichen oder z. T. sogar besseren Bedingungen bezogen auf einzelne Verkehrsträger auch beanspruchen. **Magdeburg jedoch hat mehrere**



Verkehrswege um die Landeshauptstadt Magdeburg

**Vorteile auf einmal, allen voran die Elbe und die Autobahnen** und es ist zu dem im "Aufbruch befindlichem Osten" gut gelegen. Die verkehrsgeografische Lage hat der Stadt in vielen geschichtlichen Etappen Vorteil gebracht, so wird es auch zukünftig sein.

## Magdeburgs „alte“ Straßen

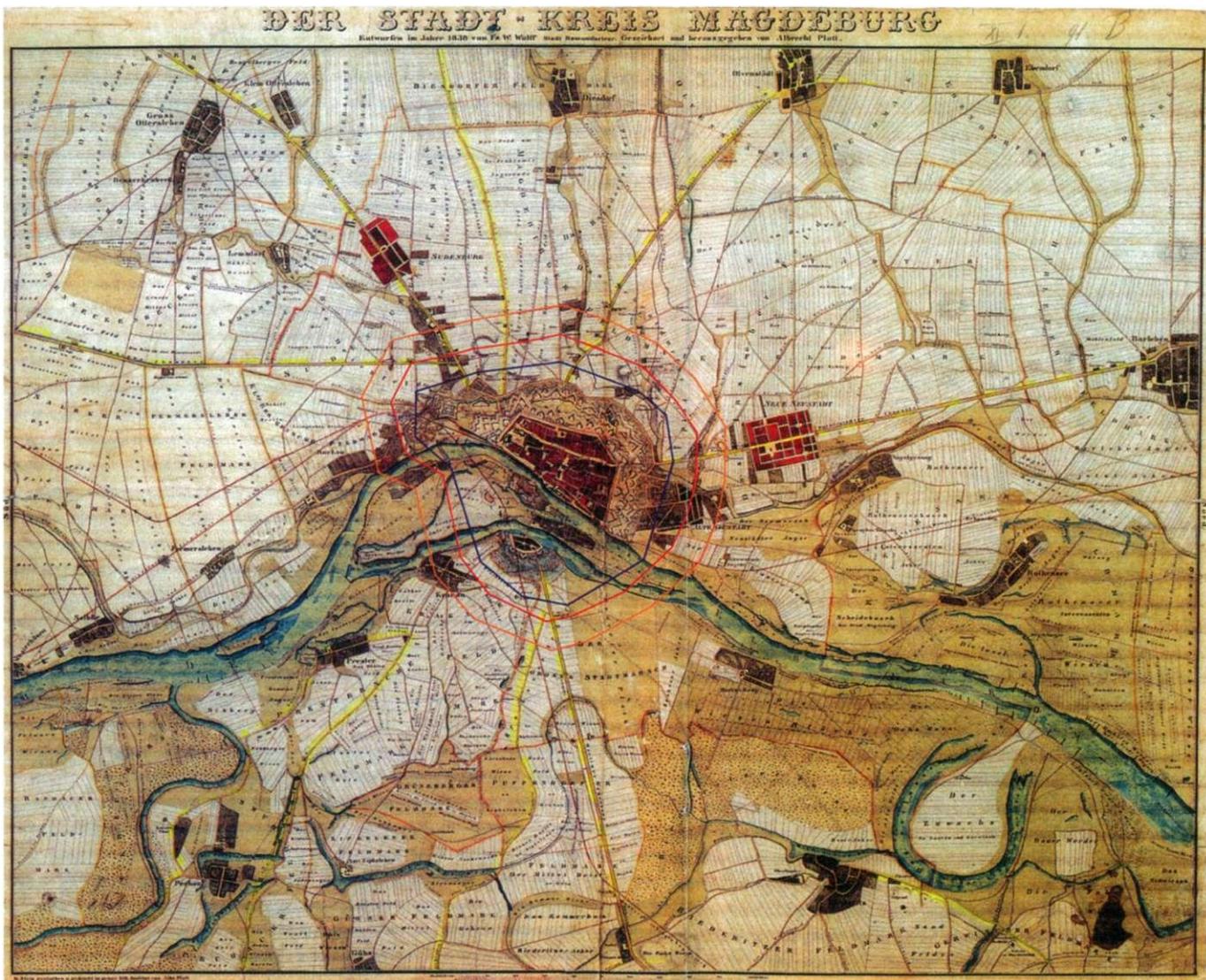
In der Landeshauptstadt Magdeburg sind heute noch viele Spuren alter Straßen vorhanden - manche vor langer, langer Zeit angelegte Verkehrswege erfüllen, in anderem Ausbau natürlich, noch heute wichtige Verkehrsaufgaben, wie die Halberstädter-, Leipziger-, Olvenstedter-, Lübecker Straße u.a.m.; andere sind "verkümmert" und nur noch in ihrem ursprünglichen Ansatz erkennbar, wie z.B. der Hohendodeleber Weg, der Gübser Damm, der Klusdamm u.a. (siehe Seite 30/31 und unten stehend)

Im Mittelalter war Magdeburg schon ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, aus allen Himmelsrichtungen führten Fernstraßen auf Magdeburg zu.

Aus dem niederrheinischen Gebiet im Westen führten die Fernstraßen über Hameln und Hildesheim oder Minden, Schöningen, Seehausen und **Hohendodeleben** nach der Sudenburg unmittelbar südlich des Doms. Ebenfalls aus dem Rheinland und Westfalen kam eine sehr alte Straße über Halberstadt, **Ottersleben**, wo sie sich mit dem von

Quedlinburg kommenden Königsweg vereinigte und in die Sudenburg führte. Hier endeten auch die Straßen von Erfurt und Eisleben über Staßfurt oder Bernburg und von Südosten von Halle über Calbe, **Schönebeck**. Straßen aus dem Nordwesten (Lüneburg, Bardowick, Ülzen, **Haldensleben**) und dem Norden (Tangermünde, **Wolmirstedt**) erreichten ebenfalls Magdeburg [1]. Hervorzuheben, weil auch schon weit vor dem Mittelalter und besonders heute wieder von Bedeutung, ist der **Hellweg**, die spätere Reichstraße 1.

Für den Verlauf der Straßen war von jeher ihre Ausrichtung auf den 104 m hohen Dom als wichtige Landmarke typisch. Dafür stehen als Beispiele heute noch der Hohendodeleber Weg, jetzt z.T. Liebknechtstraße, die Halberstädter Straße und die Berliner Chaussee. Auch später bei der Bebauung Stadtfelds wurde mit der Külzstraße, früher Kleine Diesdorfer Straße der Domblick beachtet, was Bruno Taut mit der Grünachse in der Beimssiedlung Richtung Westen fortgesetzt hat.



Der Stadtkreis Magdeburg um 1838



Domblick von der Liebknechtstraße, vormals Hohendodeleber Weg

Leider wurde diesem Aspekt des Domblicks in der Neuzeit bei Straßentrassierungen weniger oder gar keine Beachtung mehr geschenkt, die verpasste Chance beim Anlegen des Rastplatzes an der Autobahn A14 ist dafür nur ein belegtes Beispiel.

Einige alte Straßen sollen hier beispielsweise noch einmal ins Gedächtnis gebracht werden: der schon genannte **Hohendodeleber Weg** war Endstück der Straße Rheinland-Magdeburg und führte geradlinig von Hohendodeleben auf den Magdeburger Dom zu. Heute besitzt er an der Peripherie der Stadt keine Bedeutung mehr (Feldweg), da schon im 19. Jahrhundert eine Straße nach Klein Ottersleben angelegt wurde, die nun die Ortsverbindung zwischen Magdeburg und Hohendodeleben darstellt. Innerhalb der Stadt ist der Teilabschnitt, welcher heute Liebknechtstraße heißt, Bestandteil des Straßenhauptnetzes. In der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg wird jedoch die alte Trasse, wie andere auch, als Radwegeverbindung ins Umland aufrechterhalten.

Die beiden **ältesten Straßen von Magdeburg nach Osten** (auch als Fortsetzung des Hellweges) nahmen in den ersten Jahrhunderten unserer Zeitrechnung ihren Weg durch das Elbtal in **Richtung Alt Königsborn**. Die nördlichste Straße verlief in Höhe des **Gübser Dammes**, einige Elbarme überschreitend, nördlich am Ort Gübs vorbei. ... Die zweite Straße nahm ihren Ausgangspunkt an einem bedeutenden Fundplatz im Südteil von Prester. Sie benutzte einen alten hochgelegenen Elbuferrand in **Richtung Zipkeleben**, wo am jenseitigen Ufer des Zipkeleber Sees auf einem Horst eine kaiserliche und eine slawische Siedlung lagen. Von hier verlief die Straße in nordöstlicher Richtung an einem alten Flusslauf entlang über Gübs und die alte 1185 erstmals genannte Dorfstelle Wilnitz auf Königsborn zu. Von Alt Königsborn ging der Handelsweg weiter nach Norden... In späterer Zeit bevorzugte man die Verbindung von Alt Königsborn aus nach Osten in Richtung Nedlitz - Möckern - Ziesar - Brandenburg. 1161-1168 erscheint dies als "strata publica" in Urkunden (Reischel 1931). 1684 wird allein diese Route zur Benutzung vorgeschrieben, um die Einnahme der Zölle zu sichern. Im 18. Jahrhundert wurde die Straße Brandenburg - Ziesar - Königsborn - Magdeburg -



Domblick von der Berliner Chaussee

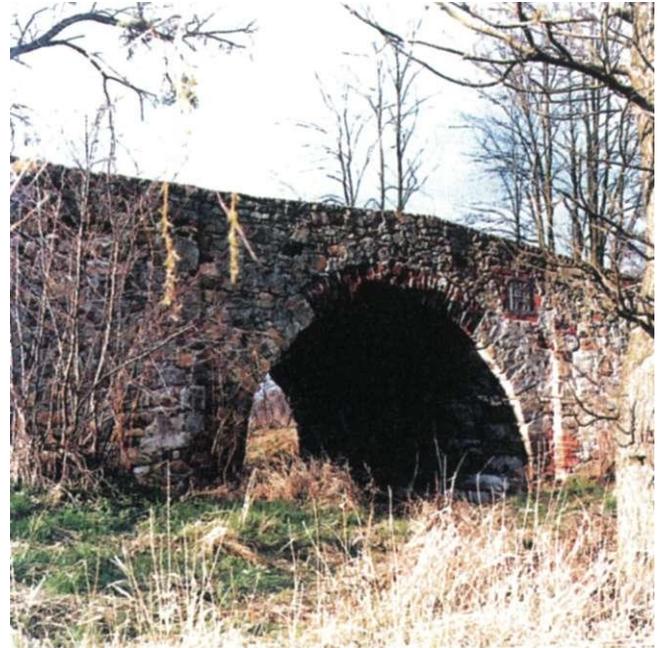
Halberstadt unter dem Namen "der große clevische Cours" bekannt. Friedrich II. ließ ihn pflastern. Mit dem Chaussee- und Bahnbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verlor die Straße ihre Bedeutung [1].

Besonders der **Klusdamm** gehört zu den frühgeschichtlichen Straßen Richtung Königsborn. Der Klusdamm zwischen Cracau und der Klus war 7,6 km lang und knapp 6 m breit und seit dem 15. Jahrhundert als Steindamm aus Sandsteinen aus dem Gommerschen Gebiet ausgeführt. 1753 führten 32 Brücken über die alten Elbarme. Die längste von ihnen, die lange Brücke bei Pechau, besaß 8 große Gewölbe mit insgesamt 80 m Länge und bestand schon seit 1571. ... Bis heute erhielten sich noch zwei steinerne Brückenbögen über die Ehle, wovon der eine das Magdeburger Stadtwappen mit der Jahreszahl 1712 zeigt. ... Bei der früheren Försterei an der Klus gabelte sich die Straße über Wahlitz - Nedlitz nach Brandenburg und war wohl auch Teilabschnitt der "strata publica" bzw. des "clevischen Kurses". Die andere Straße verlief über Gommern nach Zerbst [1]. (folgende Abb. und Bilder)

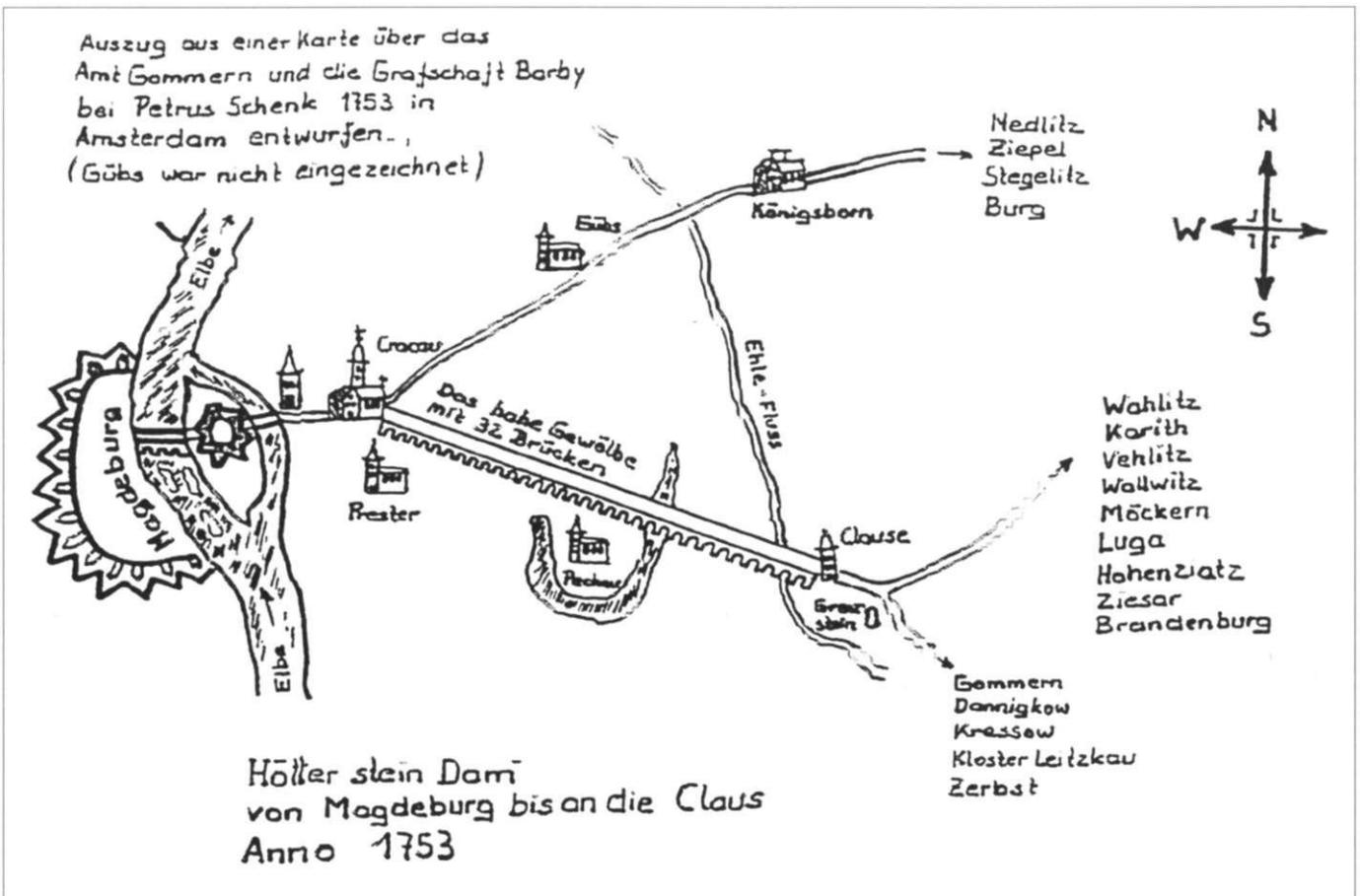


Klusdamm - einzige erhaltene und rekonstruierte Brücke

Die **Alte Burger Straße** von Magdeburg nach Burg verlief, im 18. Jahrhundert mit Umweg über das Cracauer Tor, durch die Elbniederung zum Herrenkrug. Auf der **Hohen Brücke** überquerte sie die Elbe, führte weiter über das Dünengelände bei Gerwisch ... und am Wirtshaus "Hungriger Wolf" in der Nähe vom Bahnhof Möser... vorbei. Ihr Verlauf ist streckenweise heute noch vorhanden. An der Hohen Brücke zweigte eine zweite Straße ab, die die Postrinne auf der Schweinsbrücke überschritt und dann über Körbelitz weiterging. ...Da die Wegeverhältnisse jenseits von Burg oft sehr schlecht waren, benutzten seit dem 16. Jahrhundert die Fuhrleute die bessere südliche Straße Magdeburg - Königsborn - Ziesar. Aber erst Anfang des 19. Jahrhunderts verlor die Alte Burger Straße mit dem Bau der Chaussee Magdeburg - Burg, heutige Berliner Chaussee in Magdeburg, endgültig ihre Bedeutung [1].



Klusdamm - Rundbogenbrücke 1712 mit Stadtwappen



Klusdamm - Aus einer Karte des Amtes Gommern 1753

## Meilensteine der Entstehung und Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur der Stadt

Über die frühgeschichtlichen und mittelalterlichen Verkehrswege, die Elbe und die auf Magdeburg zu- bzw. von Magdeburg wegführenden Straßen ist in den vorherigen Punkten berichtet worden.

Noch bis zum Ende des 19. Jahrhunderts war das Erreichen, besser das Hineinkommen in die Stadt erschwert, weil nur über die Stadttore, das Krökentor, die Hohe Pforte, das Brücktor, das Sudenburger Tor und das Ulrichstor möglich. Außerdem war das Passieren der Festungsanlagen und der Stadttore mit ihren engen Durchfahrten und der langen gewundenen Zugänge nicht leicht. Als Beispiel sei hier das Sudenburger Tor an der Hallischen Straße angeführt:

*Bis 1896 waren hier Durchlässe durch den Festungswall für Wagen- und Fußgängerverkehr gegeben. Nach Abbruch der Gewölbe übernahm eine gewundene Passage von nur 11 m Breite durch das Glacis den gesamten Wagen- und Straßenbahnverkehr. Erst 1908 wurde die jetzige 32 m breite Straße angelegt [1].*

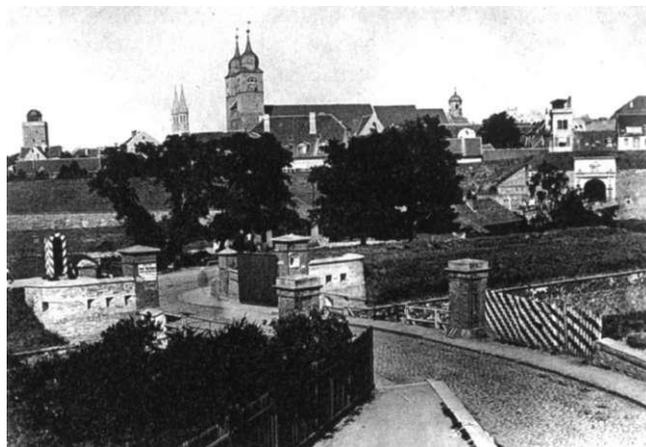
Noch treffender werden in dem Buch "Der Breite Weg - Magdeburg, Geschichten einer Straße" [2] die schwierigen

Verhältnisse durch einen ehemaligen Pferdebahnkutscher geschildert: *Das Krökentor war eine Art Engpass, wo die Pferdebahn eingleisig fuhr. Wir Neustädter hatten das Vorfahrtsrecht und die Wagen von Sudenburg und Buckau mussten halten. Die Schaffner mussten vorlaufen und pfeifen, damit wir Neustädter zuerst durchfahren.... Hinter dem Krökentor war ein Wallgraben mit einer einfachen Holzbrücke, über die wir fahren mussten. Wenn nun ein Perron überlastet war, dann kippte der andere Perron hoch und wir fuhren neben den Schienen. Hatten wir die Brücke hinter uns, dann konnten wir den Wagen wieder in die Schienen bringen, wobei die Fahrgäste tüchtig halfen.*

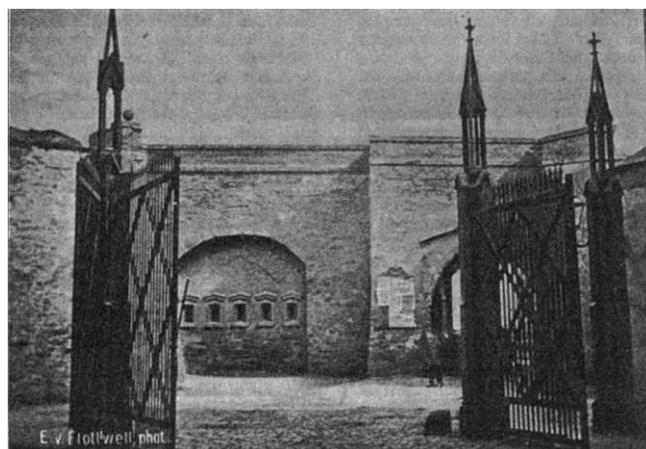
Innerhalb der befestigten Stadt war neben dem "großzügig" angelegten Breiten Weg ein sehr kleinteiliges Straßennetz mit sehr engen Straßen und Gassen entstanden. Um 1800 gab es innerhalb der Festungsmauern insgesamt 165 Straßen und Plätze [3], heute sind es auf einer weitaus größeren Fläche der Magdeburger Altstadt noch ganze 92 Straßen.

Als erstem kommt **Otto von Guericke** (von 1646 bis 1676 Bürgermeister der Stadt) der Verdienst zu, dieses enge und verwinkelte Straßennetz aufbrechen zu wollen und es den Anforderungen seiner Zeit bzw. darüber hinaus gemäß umzugestalten. Im Frühjahr 1632 **zeichnete er seinen legendären Stadtplan** "Geometrisches Grundverzeichnis der abgebrannten Stadt Magdeburg wie dieselbe mit ihren Wällen, Mauern, Straßen, Märkten und anderen Plätzen gelegen und beschaffen" im Maßstab 1:2088.

*Dieses kartografische Meisterwerk war ein in seiner Art einmaliges zeitgenössisches Dokument. Zugleich charakterisierte es die Fähigkeiten, die Kenntnisse und die Sorgfalt des Mannes, der es angefertigt hatte: Erfahrungen in der Vermessungstechnik, Präzision im Detail, Markierung der*



Sudenburger Tor - Zufahrt von außen



Das alte Krökentor (Innenansicht)



Ulrichstor



Plan der Stadt Magdeburg um das Jahr 1740



Stadtplan von Otto von Guericke von 1632

zerstörten Stadtgebiete, Verzweigungen und Verästelungen des Straßennetzes, Standorte bedeutender Bauten.... Doch er begnügte sich nicht, das Abbild der Stadt maßstabgerecht zu Papier zu bringen. In seine Gedanken flossen Vorstellungen von dem Werdenden ein, Überlegungen, die den Neuaufbau der Trümmerwüste anstreben und mit diesen **Veränderungen der bisherigen Struktur ... Verkehrsmagistralen, nicht nur wie ehemals parallel zur Elbe in Nord-Süd-Richtung, sondern auch am Strom und dessen Brücken beginnend, von Ost nach West.** ... In die Tat umsetzen konnte Guericke seine weit voraus blickenden Pläne allerdings nicht. Ihre Verwirklichung scheiterte an den nach wie vor dominierenden verworrenen Kriegsverhältnissen und den nicht umzustößenden Grundstücksrechten [4].

Diese Hauptidee Otto von Guericke, die Schaffung einer großzügigen Ost-West-Magistrale, wurde Anfang der 30-er Jahre des 20. Jahrhunderts von Göderitz wieder aufgegriffen, aber auch er konnte sie nicht verwirklichen. Dies war erst nach 1945 der sozialistischen Wiederaufbauphase mit dem Bau der Wilhelm-Pieck-Allee, heute Ernst-Reuter-Allee, vorbehalten.

Als nächster wichtiger Meilenstein in der Entwicklung der Stadt und ihrer Verkehrsinfrastruktur soll das **19. Jahrhundert** herausgestellt werden mit der **industriellen Entwicklung** zu Beginn des Jahrhunderts, dem **Eisenbahnbau** und der explosionsartigen Stadterweiterung zu Ende des Jahrhunderts.

Die **Eisenbahn** hat wie kein anderes Verkehrsmittel so einschneidende und bis heute bestimmende Stadt- und Verkehrsstrukturen geschaffen, sowohl der Eisenbahnbau in den Jahren 1838-1849 als auch und insbesondere der in den 70-er Jahren mit der Anlegung des neuen Hauptbahnhofes (Zentralbahnhof).

Solange der Festungsstatus die Entwicklung der Stadt hemmte, fand sie, die industrielle wie die Bevölkerungsentwicklung, in den Vororten wie Sudenburg, Neustadt, Buckau u.a.m. statt. Erst nach zähen und langwierigen Verhandlungen mit dem preußischen Staat und dem Militär gelang es, den Festungsring im Süden und im Westen zu beseitigen bzw. zu verschieben, um Flächen für die längst fällige Stadterweiterung zu erhalten. Auch die "Lockerung" der Baubestimmungen ermöglichte Entwicklungen außerhalb des Festungsbereiches, wie die Bebauung der Nordfront und von Stadtfeld. Die Stadterweiterungen und die Eingemeindungen von Sudenburg (1867), Neustadt (1886), Buckau (1887), später Rothensee (1908) sowie Cracau, Fermersleben, Lemsdorf, Prester, Salbke und Westerhüsen (alle 1910) führten dazu, dass Magdeburg im Jahre 1900 schon 200.000 Einwohner hatte.

Bezüglich der Straßeninfrastruktur fallen in diesen Zeitraum:

- der **Bau der Ringstraße** (1816) zwischen dem Sudenburger Tor und dem Krökentor entlang der Festungsanlagen, deren Abschnitte später **Sachsenring, Adelheidring, Editharing** heißen, und die als Straßenzug bis zum Bau des Magdeburger Ringes wichtige Verkehrsfunktionen, u.a. Führung des Fernverkehrs, zu erfüllen hatten;
- der **Ausbau der Chausseen**, z.B. der Berliner Chaussee (1818), der Halberstädter Chaussee (1827), der Olvenstedter Chaussee (1841) u.a.;
- der Neubau von **Strombrücke** (1862), **Zollbrücke** und **Lange Brücke** (1880-82), heute Anna-Ebert-Brücke ; ab 1870 die **Stadterweiterungen** mit der Anlegung **neuer Straßensysteme**, wobei hier nur die **südwestliche Stadterweiterung** näher beschrieben wird, die anderen nach ähnlichen Prinzipien angelegten Straßensysteme bei der Bebauung von Stadtfeld oder der Nordfront können aus der Abb. abgelesen werden.

Für die **südwestliche Stadterweiterung** stand die Fläche zwischen der neuen westlichen Bahntrasse, den neuen Festungswerken im Süden, der Elbe bzw. den Bahnflächen im Osten und der Altstadt im Norden zur Verfügung. Sie wurde sehr rationell durch ein gerastertes Straßennetz in relativ kleine Baufelder aufgeteilt. Bemerkenswert ist, dass dieses Rasternetz durch Hauptverkehrsstraßen, dem aus der Alt-



Gründerzeitliche Stadterweiterung an der Süd- und Nordfront um die Jahrhundertwende

Stadt kommenden **Breiten Weg** und der neu auf dem ehemaligen Hauptwallgraben der Festung angelegten **Kaiserstraße**, ab 1922 Otto-von-Guericke-Straße, überlagert wurde, und dass sie mit den von den Stadttoren (Sudener und Buckauer Tor) kommenden **Hallischen- und Sternstraße** zusammentrafen. Im Kreuzungspunkt dieser Hauptverkehrsstraßen, der bewusst durch das Abknicken von Breitem Weg und Kaiserstraße hergestellt wurde, wurde der **Hasselbachplatz** als Kreisplatz (Sternplatz) angelegt. Auf ihm wurde zu Ehren Hasselbachs, der sich als Bürgermeister große Verdienste um diese Staderweiterung erworben hatte, 1890 der Hasselbachbrunnen aufgestellt. Hervorzuheben ist schon die Weitsicht seinerzeit bezüglich der Bedeutung des Verkehrs. So heben sich die genannten Hauptverkehrsstraßen nicht nur durch ihre Führung (geradlinig und auch gegen das Rasternetz diagonal verlaufend), sondern auch durch ihre Breite vom gerasterten Nebennetz ab. Der Breite Weg mit 30,60 m und die Kaiserstraße mit

33,90 m unterschieden sich deutlich von den mit durchschnittlich 15 m breiten Nebenstraßen. Natürlich gab es auch aus anderen Motiven andere Straßenbreiten, so für die

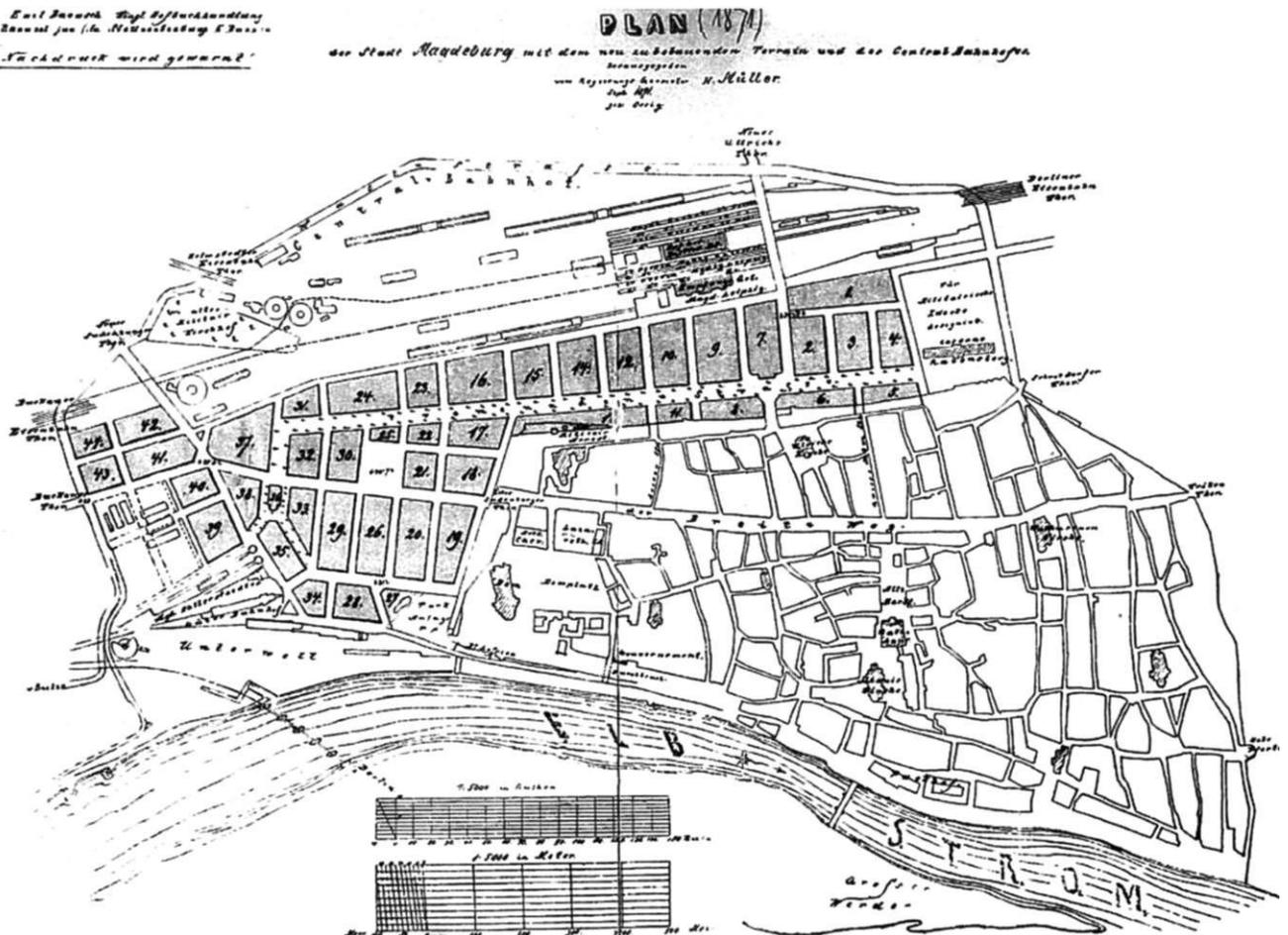
repräsentative Augustastraße, heute Hegelstraße, oder die Tauenzienstraße, heute Liebigstraße, die als Verbindung zur Augustastraße als "Baum- und Promenadenstraße" z. B. 26,36 m breit angelegt wurde. Auch die Gestaltung der Straßen war gemäß ihrer jeweiligen Funktion unterschiedlich. Bürgersteige erhielten in der Regel einen Asphaltbelag und waren von Granitborden zum Fahrdamm, der mit gleichmäßig behauenen Plötzkyer Grauwackensandstein gepflastert war, abgegrenzt. Als besonderes Gestaltungselement und zur Heraushebung in ihrer Bedeutung wurden die vom Hasselbachplatz abgehenden Straßen, der Breite Weg, die Kaiserstraße, die Tauenzienstraße und der Platz selbst mit Bäumen bepflanzt.

Auch wenn sich im Ergebnis Straßennetzgestaltung, Anbindungen, Straßen breiten u.a.m. als recht schlüssig und logisch und im Wesentlichen den heutigen Anforderungen an den Verkehr auch noch gewachsen zeigen, so waren dem viel Änderungen der Pläne vorausgegangen.

Der Entwurf des Staderweiterungsplanes von 1871 (siehe unten) ist eine solche Vorstufe.

Die Bilder auf der nächsten Seite zeigen die Kaiserstraße, den Hasselbachplatz zu dieser Zeit [5].

Verlag von Carl Neuenh. Hof-Buchhandlung  
Leipzig bei E. Neumann jun. (in Halle-Verlagung E. Neuenh.)  
Der Buchdruck wird gemacht



Plan der Stadt Magdeburg mit südlicher Staderweiterung von 1871



Kaiserstraße um 1880



Hasselbachplatz um 1880

In diese Zeit, 1877, fiel auch die Geburtsstunde der Straßenbahn, zunächst als **Pferdestraßenbahn** durch den Breiten Weg, um den Hasselbachplatz (Gabelung) herum und in der Hallischen- und Sternstraße weiterführend, später (1889) auch in der Kaiserstraße.

Bemerkenswert an **Straßenbauten** in der Altstadt zum Ende des 19. Jahrhunderts sind noch folgende:

Aus dem Verkauf des Baulandes für die Stadterweiterung hatte die Stadt beträchtlichen Gewinn geschlagen, wovon sie (dann schon unter Bürgermeister Bötticher) einen Teil für die Lösung dringender Verkehrsprobleme einsetzte. Aus [6] sei hier zitiert: **Unter den Straßenverbreiterungen gedenken**



Johannisberg vor 1945

wir der **Berliner Straße** der **Johannisbergstraße**, der **Verbindungsstraße zwischen dem Breiten Weg und dem Alten Markt**; ganz besonders hervorzuheben ist aber die in die Jahre 1882/84 fallende Anlage der **neuen Jakobstraße**, welche gegenwärtig den Thränsberg unmittelbar mit dem Alten Markt und dem Johanniskirchhof verbindet. Die Herstellung dieser Straße ist eine große geniale Tat, welche die Idee Otto von Guericke, der in seinem Wiederbebauungsplan von 1632 auch einige neue, jedoch nicht zur Ausführung gekommene Straßen projektierte, in Wahrheit übertrifft. Otto von Guericke war es leicht, bei Entwerfung des Bebauungsplans der in Trümmern liegenden Stadt statt der vielen krummen und winkligen einige

neue, zweckmäßiger Hegende Straßen in Vorschlag zu bringen, viel schwieriger war es, einen bis daher anerkannt vernachlässigten Stadtteil durch eine neue, der ganzen Stadt zur Zierde gereichende Straße unendlich gehoben zu haben. Diese vom Oberbürgermeister Bötticher angegangene Idee ist eine originale und wird ihrem Schöpfer, dem auch das Verdienst gebührt, in dem Fürstenufer der Stadt eine zweite schöne Straße gegeben zu haben, zu dauerndem Ruhme gereichen.

Für die neue Jakobstraße mussten Häuser auf der Westseite derselben beseitigt werden und ein Durchbruch des

Häuserkomplexes zwischen Spiegelbrücke und Petersstraße gemacht werden, um die direkte Verbindung zum Alten Markt herzustellen. Auf diese Weise ist eine 20 m breite, mit stattlichen Häusern bebaute Straße entstanden. Durch diese fuhr dann auch die Straßenbahn. Nach der Zerstörung Magdeburgs im 2. Weltkrieg wurde die Jakobstraße nochmals neu und zwar in einer Breite von 31,5 m gebaut. Die Wiederhineinlegung der Straßenbahn ist geplant. Abb. unten zeigt die Kleinteiligkeit der Straßen- und Grundstücksstruktur der Altstadt und auch den neuen Verlauf der Jakobstraße.



Jakobstraße um 1884



Jakobstraße um 1962



Magdeburg Altstadt - Grundstücksstruktur vor 1945

Das erste Drittel des 20. Jahrhunderts war in der Hauptsache vom **Siedlungswohnungsbau** bestimmt, der mit dem Wirken von **Bruno Taut, Conrad Rühl** und **Johannes Göderitz** aufs Engste verbunden ist und auf der Grundlage des von Taut und Rühl **1923 aufgestellten Generalsiedlungsplans der Stadt Magdeburg** fußte. Göderitz entwickelte ihn 1928 im Detail aber auch prinzipiell weiter. Die in diesem Plan ausgewiesenen Bauflächen sollten der Stadt eine Entwicklung auf 700.000 Einwohner ermöglichen.

Wichtige noch in die heutige Zeit wirkende bzw. beibehaltene Grundzüge des Planes waren u.a. die **besondere Beachtung des Verkehrs**. Conrad Rühl schrieb 1927 dazu: *In dem Generalsiedlungsplan haben die heute geltenden städtebaulichen Anschauungen ihren Niederschlag gefunden, die fordern, dass alles örtlich begrenztes Geschehen im Stadtbild sich der grundlegenden Gesamtorganisation der Stadt ohne Störung einfügt Die Industriestätten sollen künftig im Norden zusammengefasst werden, wo sie Häfen, Bahnanschlüsse und alle modernen Einrichtungen für den Gütertransport vorfinden. Die **Heranführung des Mittel-landkanals an die Elbe bei Magdeburg** gibt der Stadt eine ganz neue Bedeutung, die es ihr zur Pflicht macht, sich nach*

*jeder Richtung auf die erhofften wirtschaftlichen Auswirkungen dieser Tatsache vorzubereiten. ... **Alles beherrschend, aber auch allem dienend macht der Verkehr der Großstadt seine Rechte in diesem Gesamtplan geltend; denn erst wenn er die reibungslose Vermittlung zwischen den Wohn-, Arbeits- und Erholungsstätten gibt, kann eine solche Organisation ihren Zweck erfüllen** [7].*

Natürlich ist nicht alles und immer nach diesem Plan später so geschehen (schon die Einwohnerzahl war eine utopische Größe), aber gerade für die Verkehrsstruktur sind nicht nur mit den neuen Siedlungen, sondern generell Weichen mit Langzeitwirkung gestellt worden. So z. B. taucht in dem Generalsiedlungsplan 1923/24 zum ersten Mal der **südliche Straßening** durchgehend von Hellestraße - Sternbrücke - Stadtpark - Friedrich-Ebert-Straße auf (eine Planungs-idee, die später noch öfter in verschiedenen Konzepten aufgegriffen wurde) und im Plan von 1928 auch die durchgängige Trasse von Südring - Westring (1998 realisiert als Europaring) und im Plan des Stadterweiterungsamtes von 1931 noch weitere Ringstraßen mit Elbequerungen.



Generalsiedlungsplan 1928, letzte Fassung - Ausschnitt



Entwicklungsplan für die Stadt Magdeburg 1931 / Stadterweiterungsamt

Durch die in der Zeit der **Weimarer Republik gebauten Siedlungen** Gartenstadt Eichenweiler, Curiesiedlung, Angersiedlung, Siedlung Cracau, Siedlung Westerhüsen, Gartenstadt Lüttgen Salbke, Siedlung Fermersleben, Gartenstadt Reform, Siedlung Schneidersgarten, Hermann-Beims-Siedlung, Siedlung Westernplan und Gartenstadt Hopfengarten wurde natürlich auch das **Straßennetz enorm erweitert**. Angemerkt werden darf, dass viele Standorte gut zur Straßenbahn lagen und dass die Erschließungsnetze sehr differenziert mit unterschiedlichen Funktionen der einzelnen Straßen gestaltet wurden, was typisch an der Hermann-Beims-Siedlung und der Siedlung Cracau abgelesen werden kann. Die Siedlungen sind alle gut in sich abgeschlossen, was heute die Einrichtung von Tempo-30-Zonen wesentlich erleichtert hat. Von Nachteil bei allen Siedlungen sind die nicht gelösten Probleme des ruhenden Verkehrs, weil gerade die Erschließungsstraßen sehr sparsam bemessen wurden. Sparsamkeit bei der Bemessung von Verkehrsanlagen war nicht nur ein Thema in den 20-er Jahren, dies hat sich permanent wiederholt. So wurde z. B. auch bei der Planung des Wohngebietes Olvenstedt 60 Jahre später nach sehr sparsamen Erschließungsformen gesucht, die u.a. auch in schmalen Straßen endeten und denen genauso praktische Versuche zur minimalen Bemessung vorausgegangen waren wie in den 20-er Jahren.



„Stellversuch“ in der Siedlung Westernplan



Praktische Erprobung zur Bemessung von Verkehrsanlagen 1981

In den Jahren des **nationalsozialistischen Regimes** sind unter anderen Gesichtspunkten (u.a. Wohnungsversorgung für Stammarbeiter von Rüstungsbetrieben) Kleinsiedlungen und sogenannte Volkwohnungsanlagen mit entsprechenden **Erschließungsstraßen** entstanden, von denen das Danziger Dorf, die Siedlungen in Rothensee, die Krupp-, SA- und Lindenhofsiedlung im Bereich Hopfengarten, die Junkerssiedlung (heute Nordwest) und die Erwerbslosensiedlung Birkenweiler beispielsweise hier genannt werden sollen.



Lüneburger Straße vor 1900

Für die "große" Verkehrsinfrastruktur fallen in die Zeit von 1900 bis 1945 solche wichtigen Vorhaben, wie:

- zu Beginn des Jahrhunderts 1901 die **Unterführung der Lüneburger Straße** unter die Eisenbahn und 1903 die Nordbrücke / **Königsbrücke**, 1933/34 die **Herrenkrugbrücke**
- die Fertigstellung der Ebert-Brücke (**Sternbrücke**) 1922 als wichtiges Glied der südlichen Umgehungsstraße
- die Veränderungen (**Höherlegung**) des **Buckauer Bahnhofs** mit der Schaffung von **Unterführungen** für drei wichtige Verkehrsstraßen, der verlängerten Kruppstraße, heute **Raiffeisen- / Warschauer Straße**, der Werner-Fritze-Straße, heute **Erich-Weinert-Straße**, und der **Hellestraße**.

Auch hierzu sei nochmals Conrad Rühl zitiert:

*Die Kruppstraße mit ihrer neu geplanten Einführung in die Schönebecker Straße bringt die notwendige Verbindung der stark besiedelten Arbeitervorstädte Sudenburg und Buckau. Die Werner-Fritz-Straße führt die westliche Elbuferstraße bis zu den südwestlichen Ausfallstraßen durch und entlastet damit erheblich die Innenstadt. Die Hellestraße als Fortsetzung des Elbbrückenzuges ist Teilstrecke der künftigen südlichen Umgehungsstraße. In allen drei Fällen wie auch bei der kürzlich erfolgten Freilegung des Hasselbachplatzes, handelt es sich um grundlegende Schritte zur organischen Gestaltung des Verkehrsnetzes der südlichen Stadtteile. Die Stadt hat nicht unerhebliche Kosten auf sich genommen, um dies in einer Weise zu tun, die auch für die Zukunft vorsorgt [7].*

Dass alle drei Straßen auch heute noch zum Hauptstraßennetz gehören und wichtige Verkehrsaufgaben wahrnehmen, sei angefügt und auch, dass die seinerzeit gebauten Unterführungen (mit Ausnahme Hellestraße / C.-Miller-Straße) zukünftig in ihrem Querschnitt nicht mehr ausreichen werden (neben stehender Plan - oben).

Weiterhin ist in dieser Zeit eine Reihe von **Straßenbahnlinien** neu geschaffen worden, wovon hier die nach Schönebeck 1926 (die auch die Verkehrsverhältnisse auf dem Schönebecker Straßenzug verbessert hat) und die zur Erschließung Cracaus 1928 besonders genannt sein sollen



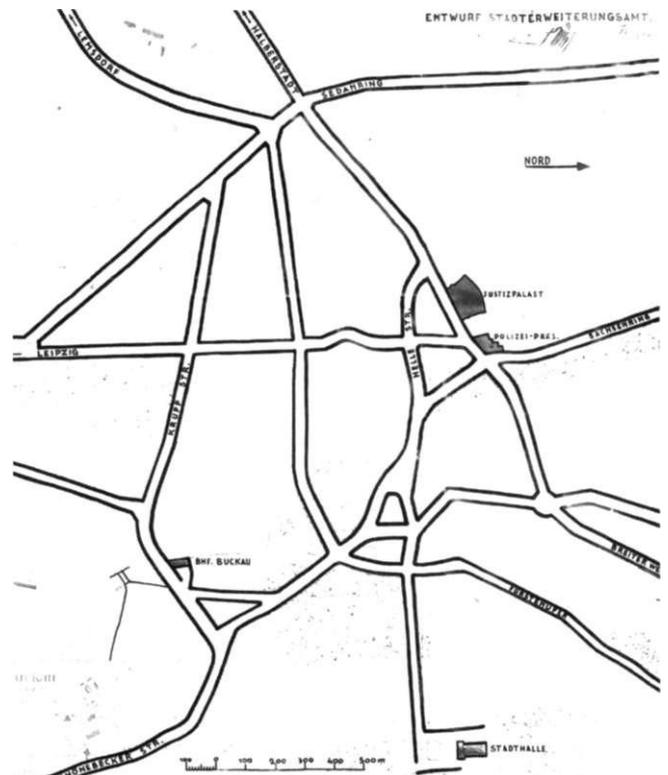
Karte von Magdeburg mit Autobahnnetz 1938

Ein ganz großer Meilenstein in der Entwicklung der Verkehrsstruktur, zumindest der der Innenstadt, war gezwungenermaßen der **Neubeginn nach dem 2. Weltkrieg 1945**. Nach der erneuten totalen Zerstörung der Magdeburger Innenstadt erhielt die **Verkehrsstruktur die gravierendste Veränderung**.

Die immensen Bautätigkeiten der Stadterweiterung von 1870 bis 1940 haben um die Magdeburger Altstadt einen Bogen gemacht - einige Straßenveränderungen zum Ende des 19. Jahrhunderts, wie zuvor beschrieben, waren die Ausnahme. Auch Bruno Taut hat im Wesentlichen nur Kosmetik in der Altstadt betrieben; die Bebauung ("Steinstadt"), ihre Enge fand er scheußlich, weil unmenschliche soziale und hygienische Verhältnisse damit einhergingen. Ausnahme für ihn war der Breite Weg.

- und schließlich waren der **Bau der Autobahn Berlin - Ruhrgebiet** 1937 und des **Mittellandkanal mit dem Schiffshebewerk Rothensee** 1938 für die Stadt weitreichende bedeutsame Verkehrsbauten. Dass infolge des Krieges die Kanalbrücke über die Elbe nicht mehr gebaut wurde und genauso wie die Autobahn nach Halle (A14) erst jetzt mit der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten als **Projekte Deutsche Einheit** realisiert wurden bzw. noch werden, sei abschließend für diese Zeiteppe festgestellt.

Nebenstehende untere Karte zeigt die Lage der Stadt Magdeburg 1938 im Verkehrsnetz Deutschlands.



Verkehrsstraßenplan der südlichen Vororte

Die Kleinteiligkeit der Bebauung und des Straßennetzes zeigen der Plan der Altstadt vor der Zerstörung (siehe Seite 34 weiter vorn) und der Plan der Magdeburger Altstadt mit der Grundstücksstruktur vor 1945 (siehe Seite 37). Die Enge der Straßen, aber dennoch auch die Schönheit mancher Straßen zeigen die Bilder auf der nächsten Seite.

Bruno Taut schreibt in der Magdeburgischen Zeitung vom 26.06.1921: *Der Breite Weg ist für viele Fremde etwas Identisches. Dies ist auch dem Gefühl des Magdeburgers vertraut... und bleibt der Mittelpunkt seiner Empfindungen für die Vaterstadt. ... Hervorzuheben ist, dass man von dieser Straße immer noch von einer Ästhetischen sprechen kann ... es ist gelungen, einen Verkehrszug zu schaffen, der gleichzeitig eine vollkommen räumliche Wirkung hat, was im*



Breiter Weg vor der Zerstörung - Katharinen Kirche



Alte Ulrichstraße 1937

wesentlichen auf dem geschickten Abschluss durch die Verengung auf der Südseite und durch die Katharinenkirche auf der Nordseite beruht [9]

Ein Vergleich zu heutigen Situationen ist kaum möglich, weil es diese Straßen so oder überhaupt nicht mehr gibt. Auch im Breiten Weg gibt es den Engpass und die Katharinenkirche nicht mehr. Die engen Straßen und die Dichte der Bebauung waren natürlich für die Bewohner mit unwürdigen Wohn- und Lebensverhältnissen verbunden und sie wären schon gar nicht den Ansprüchen des modernen Verkehrs gewachsen - es sei denn, man wäre ein fanatischer Vertreter der Verkehrsberuhigung, dann wäre das Problem ohne besonderen Aufwand hervorragend gelöst. Dennoch



Breiter Weg - südlicher Engpass



Fürstenstraße

wird der alten Kleinteiligkeit der Stadtstruktur und der Schönheit alter Barockbauten vielfach nachgetrauert und es mangelt nicht an Versuchen und Vorschlägen, diese zumindest als kleine Insellösungen in analogen Ansätzen wieder zu schaffen, wie jüngst das Beispiel zur Regierungsstraße zeigt. Und auf idyllische Fußgängerbereiche in deutschen Städten, deren alte Bausubstanz und Straßenstruktur erhalten blieb oder wieder so geschaffen wurde, blickt mancher Magdeburger mitunter neidvoll.

Die gravierende Veränderung der Verkehrsstruktur wird optisch sichtbar aus dem Vergleich der Abb. Seite 34 oder 37 mit dem Aufbauplan von 1950 auf der Seite 44.