

So wird der Verkehrsknotenpunkt am Damaskheplatz gestaltet werden. Auffahrt- und Abfahrtrampen sichern den niveaufreien Anschluß der Westtangente an das vorhandene Straßennetz.

Zeichn.: Meinecke

Die Westtangente

Neue Verkehrsader Magdeburgs

Fakten und Zahlen

14,8 Kilometer lang ist die Westtangente.

29 Brückenbauwerke und Tunnel sind auf der Trasse zu bauen.

1460 Meter beträgt insgesamt die Strecke, die als Brücken- bzw. Hochstraße ausgebaut wird.

Etwa 400 000 Quadratmeter Hauptfahrbahn und etwa 160 000 Quadratmeter Straße als Anschlüsse, Auffahrt- und Abfahrtrampen haben die Straßenbauer

Seit fast zwei Jahren sind die Straßenbauarbeiter vom VE Straßen- und Tiefbaukombinat Magdeburg dabei, das Projekt Magdeburger Westtangente Wirklichkeit werden zu lassen. Es ist das größte Straßenbauvorhaben in der Geschichte unseres Bezirkes. Der erste etwa fünf Kilometer lange Bauabschnitt zwischen der Barleber Chaussee und der Albert-Vater-Straße im Norden der Stadt hat Gestalt angenommen. Schon werden im Glacis die Konturen der neuen Trasse sichtbar. Die Straßen und Brückenbauer rücken immer näher in Richtung Stadtzentrum und damit stärker in das Blickfeld der Öffentlichkeit...

Die Skizze auf dieser Seite zeigt den Verlauf der Westtangente durch Magdeburg. Eingezeichnet sind die

— Anschluß Westtangente.

— Südtangente, Straße der DSF, Warschauer Straße, Raiffelsenstraße, Hermann-Matern-Straße, Anschluß Westtangente.

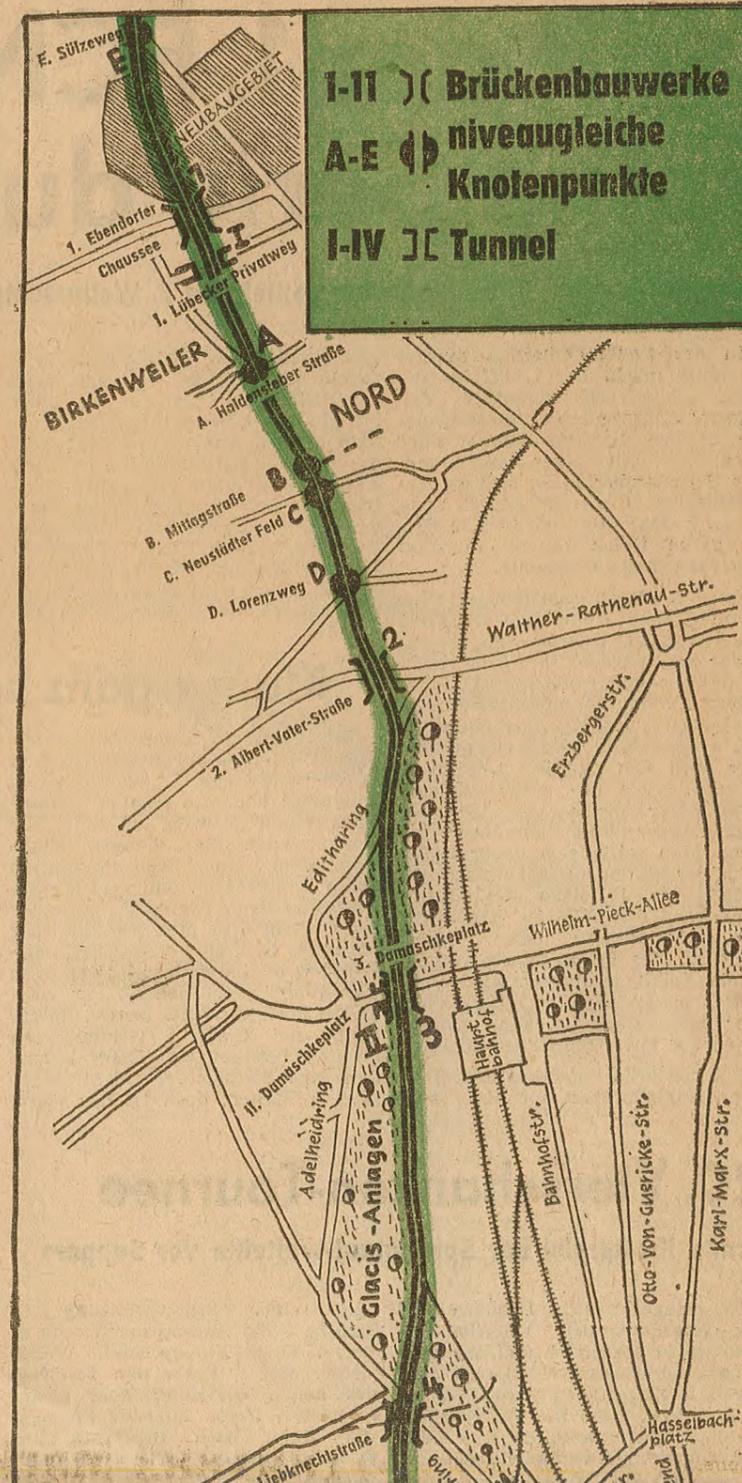
Der Westtangente kommt bei der Bewältigung der Verkehrsprobleme größte Bedeutung zu, so daß sie auch zuerst voll ausgebaut wird. Sie hat die Aufgabe, den weiter steigenden innerstädtischen Verkehr und den Durchgangsverkehr von Nord nach Süd und umgekehrt aufzunehmen. So wird die neue Verkehrsader die stark befahrenen und in ihrer Kapazität erschöpften Nord-Süd-Trassen Lübecker Straße, Otto-von-Guericke-Straße, Hasselbachplatz, Halberstädter Straße, Leipziger Straße spürbar entlasten. Für den Personerverkehr ergeben sich daraus kürzere

arbeitet die Deutsche Bauakademie zu Berlin und Dresden gegenwärtig an einem Maßnahmenplan zur Eindämmung der Lärmeinwirkung durch die Westtangente entsprechend den Forderungen des Lärmschutzgesetzes. Ihre Ergebnisse werden beim Bau der Trasse berücksichtigt.

Neues Bett für die Schrote

Da die neuen Wohngebiete Magdeburgs schnell wachsen, soll die Westtangente bis zum Ende des Fünfjahrplanzeitraumes in dem auf unserer Skizze dargestellten Ausbau wirksam werden.

Der nördliche erste Teil der Westtangente führt im wesentlichen



fertigzustellen.

Rund 800 000 Kubikmeter Erdstoffe werden für den Bau der Westtangente benötigt.

Rund 360 000 Tonnen bituminöses Mischgut werden für die 27 Zentimeter dicke obere Straßendecke verbraucht.

So zieht sich die neue Verkehrsader durch die Elbestadt: Barleber Chaussee - Ebendorfer Chaussee - Milchweg - Lübecker Privatweg - Lorenzweg - Albert-Vater-Straße. Nach Überführung dieser Straße zwischen der Viktor-von-Unruh-Straße und dem Editharing schwenkt die Trasse über den Editharing in die Glacis-Anlagen ein, führt östlich des Damaschkeplatzes über die Wilhelm-Pieck-Allee und verläuft direkt entlang dem Stadtgraben weiter bis zum Sachsenring. Im Bereich der Liebknechtstraße verläßt die Westtangente das Glacis, trifft auf den Schlachthofweg. Über die Anlagen der Deutschen Reichsbahn, die Sudenburger Wuhne geht es unmittelbar westlich der Gebäude der Rechtspflegeorgane vorbei über die Halberstädter Straße zur Hellestraße. Im weiteren Verlauf durchstößt die Trasse die Bückauer Straße und trifft auf die Ackerstraße. Südlich dieser folgt die Westtangente dem Klinkelauf über die Brenneckestraße bis zur Okerstraße am südlichen Stadtrand. Dann mündet sie in einem leichten Bogen südlich von Ottersleben in die Halberstädter Chaussee.

Je zwei Richtungsfahrbahnen hat die Westtangente bis zur Albert-Vater-Straße. Von hier bis zur Hermann-Matern-Straße werden je drei Fahrspuren wegen der höheren Verkehrsdichte im Stadtzentrum gebaut. Dann werden es wieder bis zum Endpunkt je zwei Fahrbahnen.

15,50 Meter breit ist die Trasse bei vier und 22,15 Meter bei sechs Fahrspuren.

Die Westtangente wird aus Gründen einer hohen Durchlässigkeit und der Verkehrssicherheit nur für Kraftfahrzeuge zugelassen sein. Fußgänger und Radfahrer werden die Trasse an Knotenpunkten über bzw. unterqueren können. Weiterhin werden an Schwerpunkten des Fußgänger- und Radverkehrs wie z. B. in den Glacis-Anlagen, an der Bückauer Straße, gesonderte Über- bzw. Unterführungen gebaut. Am Knotenpunkt Wilhelm-Pieck-Allee/Damaschkeplatz werden Unterführungen unter der Wilhelm-Pieck-Allee zu den vorgesehenen Haltestelleninseln der Straßenbahn führen.

200 Millionen Mark beträgt der Aufwand für dieses Bauvorhaben.

geplanten Knotenpunkte, wo durch Auf- und Abfahrtsrampen der Anschluß an das vorhandene innerstädtische Verkehrsnetz hergestellt wird.

Tangentenviereck zur Entlastung

Charakteristisch für Magdeburg ist die Nord-Süd-Ausdehnung der Stadt entlang der Elbe. Die Neubaugebiete Hundisburger Straße, Fernersleber Weg, Schillbreite bzw. die entstehenden in Magdeburg-Nord beiderseits der Barleber Straße und Magdeburg-Reform im Süden der Stadt haben diesen Charakter der Stadt weiter ausgeprägt. Die Folge sind Verkehrsströme, die unser gegenwärtiges Straßennetz einfach nicht mehr fassen kann. Verkehrsprobleme einer neuen Größenordnung standen auf der Tagesordnung, mußten eine akzeptable Lösung finden. Die Verkehrsexperten sahen sie im Ausbau eines Tangentenvierecks zu einem Schnellstraßensystem entsprechend dem Generalverkehrsplan:

— Westtangente
— Osttangente, etwa parallel zur Westtangente entlang der Elbe mit Anschluß an die Autobahn (Teil dieser Tangente ist die neuerbaute Elbuferstraße).

Dazu als Querverbindungen von Ost nach West die

— Nordtangente: die F 1 aus Richtung Heyrothsberge, Berliner Chaussee, über die Wilhelm-Pieck-Brücke, Kreuzung Osttangente (Elbuferstraße) — Walther-Rathenau-Straße

Fahrzeiten von und zur Arbeitsstätte, zum Einkauf ins Zentrum der Stadt usw. Der Straßenbahnverkehr kann flüssiger gestaltet werden. Der Durchgangsverkehr von Norden nach Süden wird praktisch über die Westtangente reibungslos durch die Stadt geführt.

Verkehrsplaner und Architekten arbeiten eng zusammen, um die neue Verkehrsader sinnvoll in die Gesamtkonzeption der Stadt einzuordnen. Sie wurde nach Möglichkeit über unbebautes Gelände geführt. Dennoch ist es natürlich bei einem Straßenbau solchen Ausmaßes in einer Großstadt nicht zu vermeiden, daß Wohnraum der Westtangente weichen muß. Das trifft vor allem zu im Gebiet zwischen der Liebknechtstraße und dem Fernersleber Weg. Man ist natürlich bestrebt, für jeden Betroffenen einen befriedigenden Ersatz zu finden.

Ein weiteres Problem: Es läßt sich nicht umgehen, daß die Westtangente durch die Glacis-Anlagen führt. Verschiedene Varianten lagen zur Diskussion auf dem Tisch. Dabei schenken die Experten dem Erhalt der Anlagen besondere Aufmerksamkeit. So wurde die für die Westtangente in Anspruch genommene Fläche auf das Minimum von 1,2 Hektar begrenzt. Die Trasse wurde unmittelbar am Stadtgraben entlanggeführt, um den wertvollen Baumbestand des Glacis weitgehend zu erhalten. Weiterhin werden die gegenwärtigen Ödlandflächen der Anlagen für die Bevölkerung erschlossen.

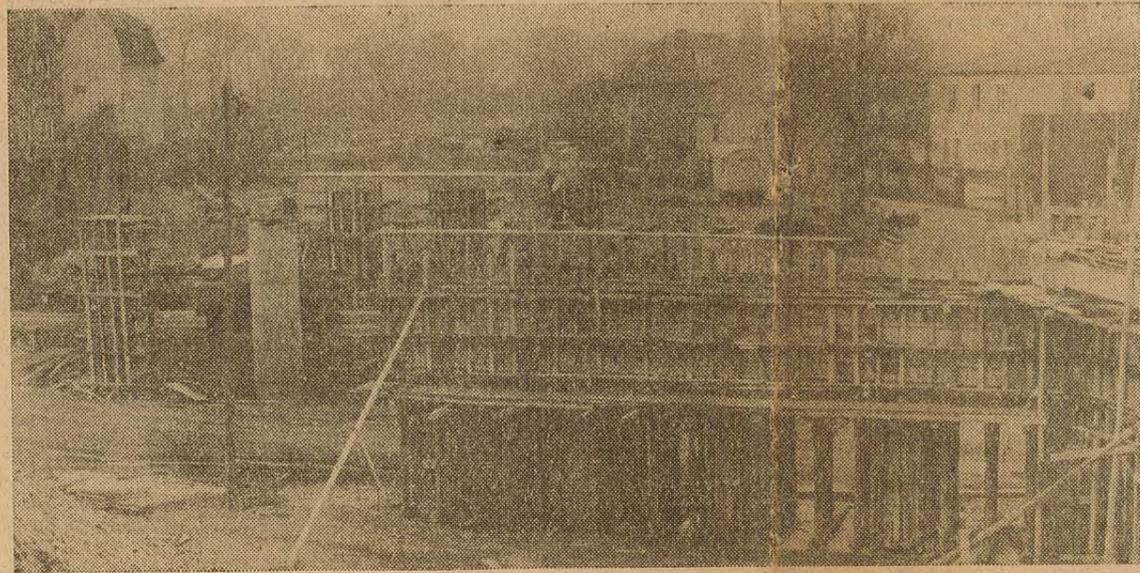
Im Auftrage des Rates der Stadt

über landwirtschaftliche Nutzfläche durch Kleingartenanlagen. Fünf Brückenbauwerke gehören zu diesem Teilstück. Neue Entwässerungsleitungen wurden verlegt, weil die alten, von der neuen Trasse überdeckt, außer Betrieb gesetzt werden mußten. Es wird u. a. auch notwendig, der Schrote an der Albert-Vater-Straße ein neues Bett zu geben.

Die Bauarbeiten konzentrieren sich gegenwärtig am Knotenpunkt Albert-Vater-Straße. Hier entstehen Auf- und Abfahrtsrampen. Durch ein etwa 46 Meter langes und 23 Meter breites Brückenbauwerk wird diese Straße überquert. Betonpfeiler werden errichtet, Tausende Tonnen Kies für die zukünftige Trasse aufgeschüttet.

Was wird im kommenden Jahr an der Westtangente getan? Parallel zur Fertigstellung des ersten Abschnittes wird 1972 der zweite Bauabschnitt, die 2,1 km lange Trasse von der Albert-Vater-Straße bis zum Schlachthofweg, in Angriff genommen. So beginnen die Bauarbeiten an den Straßenüberführungen Wilhelm-Pieck-Allee, Liebknechtstraße und im Bereich des Knotenpunktes Hermann-Matern-Straße / Fuchsberg. Zahlreiche Versorgungsleitungen und -lager sind zu verlegen, zu verlagern oder neu zu schaffen. Durch die Glacis-Anlagen soll laut Bauablaufplan 1972 die Ostfahrbahn bis zur Wilhelm-Pieck-Allee herangeführt werden. Das ist notwendig, um die Baufreiheit zu schaffen für den Brücken- und Tunnelbau am Damaschkeplatz.

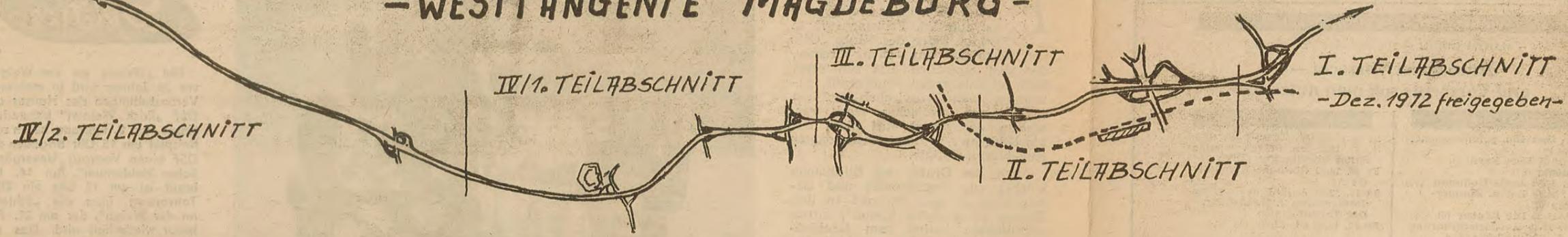
Heinz-Dieter Krüger



Bauarbeiten an der Westtangente in Magdeburg. Blick auf die entstehende Brücke über die Albert-Vater-Straße in Richtung Editharing. Aufn.: Ritter



- WESTTANGENTE MAGDEBURG -



Planobjekt 73 Westtangenten

Das Jahr 1972 war hauptsächlich der Fertigstellung des 1. Teilabschnittes der Westtangente vorbehalten. Es wurden außerdem umfangreiche Vorleistungen für die nachfolgenden Teilabschnitte II bis IV erbracht. Hier insbesondere im 2. Teilabschnitt, im Bereich des Damaschkeplatzes, der Glacisanlagen und an der Liebknechtstraße/Schlachthofweg, im 3. Teilabschnitt an der Hermann-Matern-Straße.

Die meisten Kraftfahrer haben gewiß den 1. Teilabschnitt der Westtangente im Bereich des Editharinges bis zur Anbindung Barleber Chaussee seit der Freigabe benutzt und konnten dabei feststellen, daß das letzte Teilstück im Bereich der Albert-Vater-Straße nur mit je einer Fahrspur befahren werden kann. Auch die Abfahrtsrampe vom Editharing ist als Plattenstraße nur ein Provisorium. Der Ausbau der kreuzenden Straßen und die komplette Begrünung in diesem Teil der Tangente, gehören zu den Restarbeiten im Jahre 1973.

Die planmäßigen Schwerpunkte jedoch liegen im 2. Teilabschnitt, welcher vom Editharing bis zum Schlachthofweg verläuft und im IV/1. Teilabschnitt vom Fermersleber Weg bis Kirschweg.

Wenden wir uns dem 2. Teilabschnitt zu und dabei besonders den Arbeiten an der Wilhelm-Pieck-Allee beziehungsweise dem Damaschkeplatz.

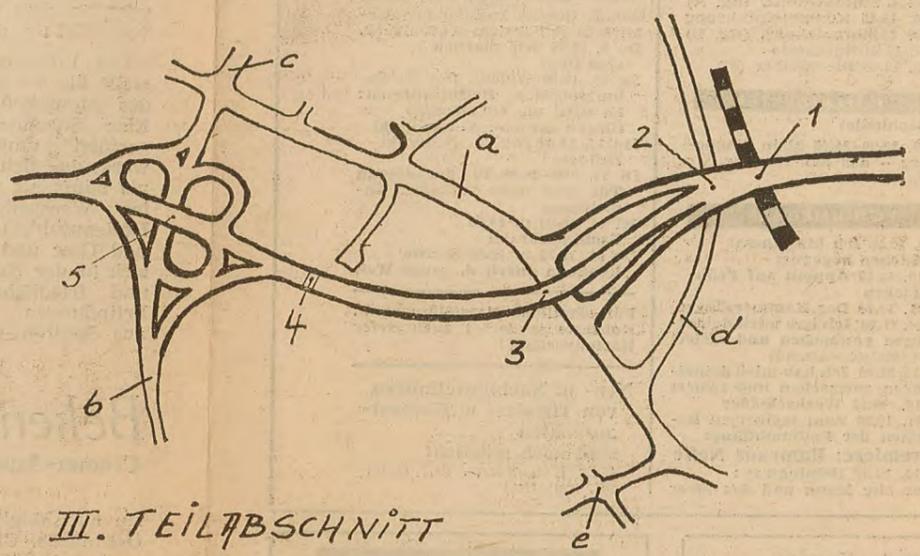
Gebaut wird der Fußgängertunnel, der östliche Fahrbahnüberbau der Brücke, mit der Verbreiterung und Absenkung der Wilhelm-Pieck-Allee wird begonnen, ein neues Gleisbett mit zwei von drei Gleisen wird hergestellt, und die Nord-Ost-Rampe zur Tangente wird bauseitig abgeschlossen und vorerst für den Umleitungsverkehr genutzt. Die Arbeiten dazu begannen - wie in der Zeitung schon angekündigt - in dieser Woche am Hauptwerk, dem Fußgängertunnel mit der 1. Schachtung der Baugrube.

An dieser Stelle sollte bereits darauf hingewiesen werden, daß ab Juli die Haltestellen am Damaschkeplatz und unter den Brücken am Platz der Volkssolidarität während der Bauzeit aufgehoben werden. Die Umsteigemöglichkeiten müssen bereits an den Haltestellen am Hauptbahnhof beziehungsweise an der Weinarkade wahrgenommen werden.

Mit der Schachtung für die zweite Tunnelhälfte wird im Juli begonnen. Bis dahin sind die Arbeiten am neuen Gleisbett abzuschließen und die Demontage der alten Gleisanlage vorzunehmen. Die Straßenbahn fährt ab diesem Zeitpunkt auf den neuverlegten Gleisen und bekommt einen projektgemäßen, provisorischen Anschluß an das Gleis der Olvenstedter Straße für die stadtauswärtsfahrende Bahn, weil das dritte Gleis erst 1974 verlegt werden kann. Die Nord-Ost-Rampe wird dem Verkehr übergeben und damit kann trotz Sperrung der nördlichen Fahrbahn der Verkehr in Richtung Stadtfeld/Olvenstedt aufrechterhalten werden.

Dieser Bauzustand erlaubt nun auch das Einrüsten des Brückenüberbaus, und danach kann mit den Spann- beziehungsweise Betonarbeiten begonnen werden. Zum Ende des Jahres ist der Tunnel rohbaufertig, und am ersten Brückenüberbau sind die Arbeiten abgeschlossen.

Für die meisten Magdeburger unsichtbar, werden die Erd- und Straßenbauarbeiten zwischen der Brücke Wilhelm-Pieck-Allee und Liebknechtstraße im Bereich der Glacisanlagen vorgenommen. Anders dagegen verhält es sich mit den Arbeiten am Ende des 2. Teilabschnittes im Bereich der Liebknechtstraße. Es kann hier beobachtet werden, wie die Brücken im Glacis und die Brücke über die abgeschwenkte Liebknechtstraße fertiggestellt werden. Ab Juli wird auch ein besonders emsiges Arbeiten auf dem letzten Teilstück des Damms zu sehen sein. An dieser Stelle wird mit der Vormontage der Stahlbrücke, die nun bereits im 3. Teilabschnitt die Gleise der Deutschen Reichsbahn überspannt, begonnen. Zur gleichen Zeit wird auch an der Brücke über die Suden-



III. TEILABSCHNITT

- 1 DR-Brücke
- 2 Brücke über die Sudenburger Wuhne
- 3 Hochstrasse
- 4 Fußgänger u. Radfahrer tunnel
- 5 Knoten H.-Matern-Str. (Endzustand)
 - a Halberstädter Str.
 - b H.-Matern-Str.
 - c Westring
 - d Sudenburger Wuhne
 - e Leipziger Str. / Helle str.

burger Wuhne gearbeitet. Die Arbeiten an dem Knotenpunkt Hermann-Matern-Straße gehen dann ihrem Ende entgegen, und dieser Bereich wird im Oktober ohne Einschränkungen in der unteren Ebene dem Verkehr übergeben.

Im IV/1. Teilabschnitt werden im Jahre 1973 die Brücken über den Fermersleber Weg und der Brenneckestraße rohbaufertig gestellt. Zur Überführung am Kirschweg werden die Widerlager errichtet.

Die Klinker muß gleich dreimal ein neues Bett erhalten, damit die Erd- und Straßenarbeiten ab Juli vom Fermersleber Weg bis Kirschweg begonnen werden können. Die damit notwendig werdende neue Klinkerbrücke im Fermersleber Weg muß bis Juni fertiggestellt sein.

Alle diese Arbeiten müssen 1973 abgeschlossen werden, denn dieser Bautenstand

ist Voraussetzung für die Verkehrsfreigabe der Westtangente im beschriebenen Bereich zum 31. Dezember 1974. Es wird 1975 der Verkehr voll über den 1. und 2. Teilabschnitt rollen. Gleichzeitig wird eine Weiterfahrt über die Brücken der Gleise der DR und der Sudenburger Wuhne mit Auf- und Abfahrt zur Halberstädter Straße möglich sein. Auch die Bewohner des Neubaugebietes Reform können über die Tangente vom Kirschweg bis Fermersleber Weg/ Hermann-Matern-Straße den Stadtkern erreichen.

Vollständigkeitshalber sei hier noch erwähnt, daß das letzte Teilstück im Bereich Halberstädter Straße bis Hermann-Matern-Straße (teilweise Hochstraße) und der IV./2. Teilabschnitt vom Kirschweg bis Anbindung an die Halberstädter Chaussee bis Ende 1975 abgeschlossen sein sollen.

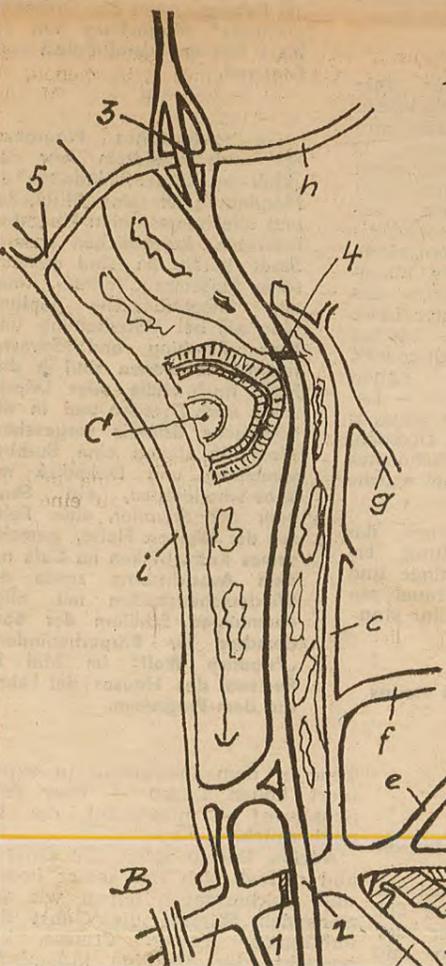
Werner Krüger

II. TEILABSCHNITT

- 1 Fußgängertunnel
- 2 Brücke W.-Pieck-Allee
- 3 Brücke Liebknechtstr.
- 4 Glacisbrücke
- 5 Künnettenbrücke

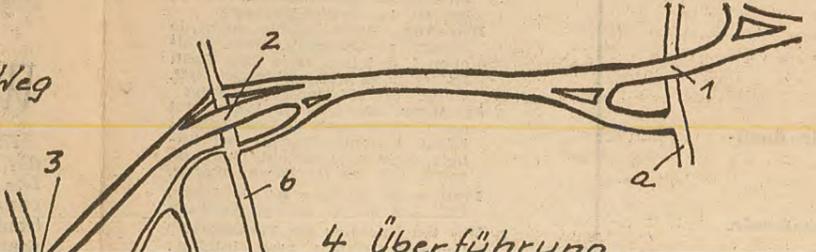
- A Rat d. Bezirkes
- B DR-Brücke (Hbf)
- C Bastion

- a W.-Pieck-Allee
- b Editharing
- c Adelheidring
- d Olvenstedter Str.
- e Maxim-Gorki-Str.
- f Gr.Diesdorfer-Str.
- g G.-Hauptmann-Str.



IV/1. TEILABSCHNITT

- 1 Brücke Fermersleber Weg
- 2 Brücke Brennecke str.
- 3 Fußgängerbrücke
- Wernigeröder Str.



In der Fußballkreisklasse:

Nur noch zwei

Aufbau Börde und SG Handwerk nun o

Bei Beginn der II. Halbserie in der 1. Fußballkreisklasse gab es noch eine starke Spitzengruppe, die auf den Kreismeistertitel Anspruch erheben konnte. Heute sieht die Situation schon wesentlich anders aus. Zwar liegt Motor Südost I noch immer an der Spitze, gefolgt von Motor Süd, mit zwei Minuspunkten mehr belastet. Dann wird der Abstand jedoch schon bedeutend größer. Lok Südost an dritter Stelle, hat bereits sechs Punkte Rückstand zum Tabellenführer, obwohl die Spieler das letzte Spiel gegen SG Handwerk, schon 0:3 zurückliegend doch noch mit 4:3 gewinnen konnten.

Bei der SG Handwerk und bei Aufbau Börde macht sich nun wohl doch bemerkbar, daß die Kollektive überaltert sind, denn sie sind stark zurückgefallen. Allein mit Erfahrung und Routine kann man auch heute in der Kreisklasse auf die Dauer nicht mehr bestehen. So werden die durch schlechte Witterungs- und Bodenverhältnisse ausgefallenen

Was machen Kanuisten in den Wintermonaten?

Wissen Sie, lieber Leser, diese Frage ist in unserem Falle gar nicht so leicht zu beantworten. Von den Eskimos ist bekannt, daß sie zu jeder Jahreszeit auf ihr Kanu, etwa wie wir Magdeburger auf die Straßenbahn, angewiesen sind. Aber hier bei uns ...

Ich versuchte einmal der Sache nachzugehen und landete im Kanuheim der BSG Aufbau Börde. Das ist ein prächtiges Haus, es zählt sicher zu den schönsten Heimen dieser Art in unserer Republik. Sie kennen es nicht?

Kein Problem, es liegt auf der Cracauer Seite der Alten Elbe direkt am Wasserfall.

Was machen die Kanuten nun im Winter?

Zunächst muß man hier unterscheiden. Es gibt nämlich die Aktiven, das sind die Rennkanuten, außerdem aber noch die sogenannten Wanderfahrer. Meistens sind diese Wanderfahrer nicht mehr so ganz jung, aber trotzdem noch ganz schön aktiv. Ein Beispiel für viele ist der nun schon 76 Jahre alte Sportfreund Paul Grellmann. Auch Fritz Koppius sollte man erwähnen. Er ist mit seinen 64 Lenzen eigentlich noch ein junger Mann, fuhr 1972 laut Tagebuch genau 1 860 Kilometer. Ist das nichts?

Aber nun zu den Aktiven, die an Wettkämpfen teilnehmen, regelmäßig trainieren und sich im Kanuheim nicht nur auf einen Schnack treffen.

Die 27 Aktiven der BSG haben viermal in der Woche Krafttraining. Sie sind im hoffnungsvollen Alter von 9 bis 18 Jahren und erschreckten, natürlich ungewollt, schon manchen Fußgänger oder auch manches Liebespaar.

Natürlich beim Lauftraining. Auf dem Damm in Prester und einsamen Wegen in der Kreuzherrenlaufer