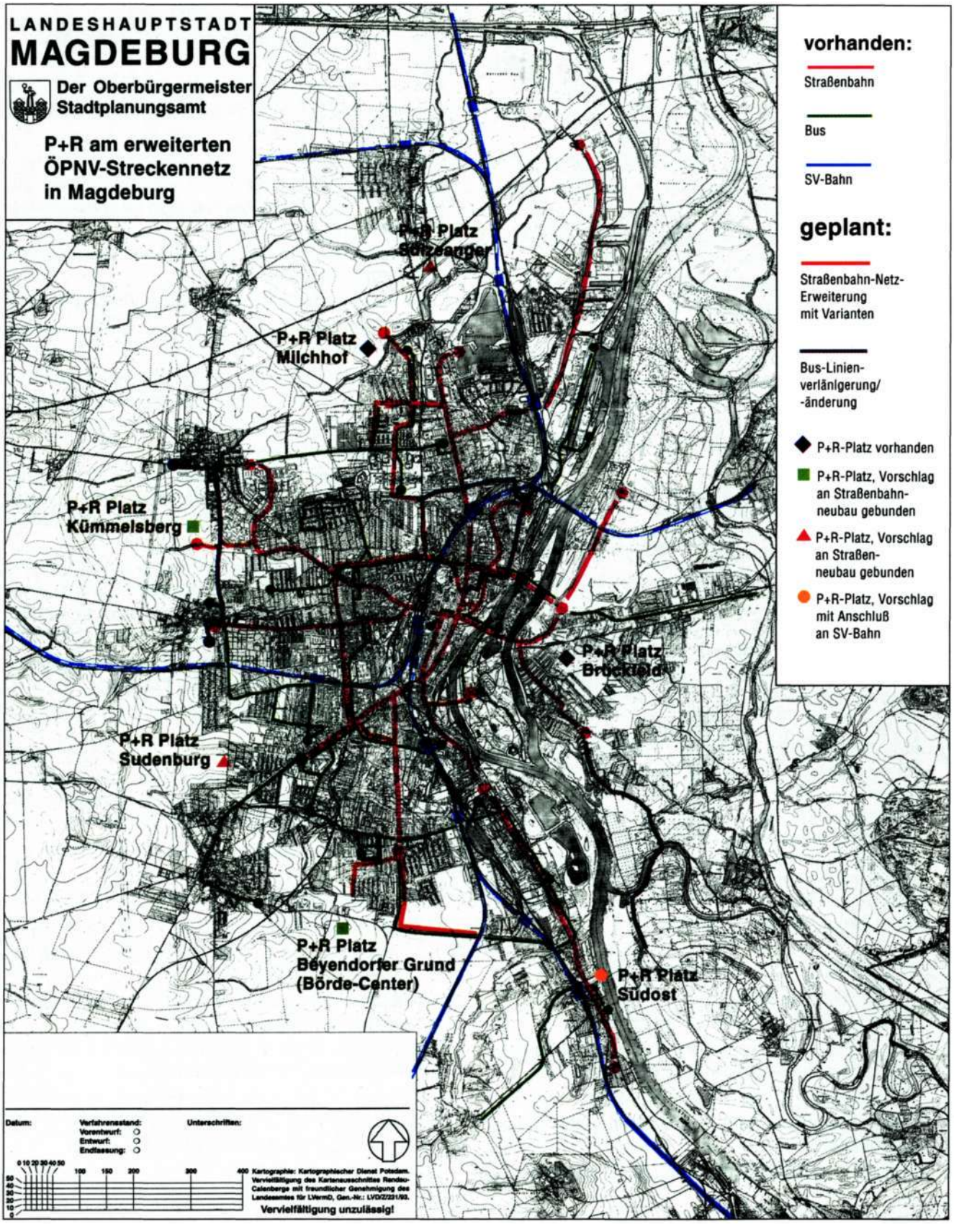

LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
P+R am erweiterten
ÖPNV-Streckennetz
in Magdeburg
vorhanden:
Straßenbahn
Bus
SV-Bahn
geplant:
Straßenbahn-Netz-Erweiterung mit Varianten
Bus-Linien-verlängerung/ -änderung
P+R-Platz vorhanden
P+R-Platz, Vorschlag an Straßenbahn-neubau gebunden
P+R-Platz, Vorschlag an Straßen-neubau gebunden
P+R-Platz, Vorschlag mit Anschluß an SV-Bahn
P+R Platz Schleuse
P+R Platz Milchhof
P+R Platz Kümmelsberg
P+R Platz Buckau
P+R Platz Sudenburg
P+R Platz Beyendorfer Grund (Börde-Center)
P+R Platz Südost
Datum:
Verfahrensstand:
Vorentwurf:
Entwurf:
Endfassung:
Unterschriften:
Kartographie: Kartographischer Dienst Potsdam.
Vervielfältigung unzulässig!

Abb. 53

6.4.1.3. Park and Ride (P+R), Bike und Ride (B+R)

Zur Entlastung des Stadtgebietes (u. a. der Innenstadt) vom aus dem Umland einstrahlenden Verkehr und des Berufspendler-IV wurde P+R-Lösungen untersucht:

1. Stadtrandnahe (ÖV-orientierte) P+R-Angebote und
2. City-nahe (IV-orientierte) P+R-Angebote.

Voraussetzungen für stadtrandnahe P+R-Angebote sind:

- hohes Aufkommen an aus dem Umland einstrahlenden Verkehr
- vorteilhafte ÖPNV-Anbindung der stadtrandnahen P+R-Plätze an die Innenstadt
- restiktive Parkraumbewirtschaftung im Zentrum

Diese Voraussetzungen sind in Magdeburg z. Zt. nicht erfüllt:

- Die ÖPNV-Anbindungen sowohl der vorhandenen als auch der vorgeschlagenen stadtrandnahen P+R-Plätze (Abb. 53) bieten auch unter Berücksichtigung von Erweiterungen des Straßenbahnnetzes und Beschleunigungsmaßnahmen gegenüber dem IV keine Reisezeitvorteile.
- Kostenvorteile gegenüber dem IV sind für die P+R-Nutzer wegen der relativ kurzen Strecken und der guten Anbindung der Innenstadt an die Durchgangsstraßen nicht zu erwarten.
- Die Entwicklung im Umland erforert weitere eingehende Untersuchungen.
- Ansätze für P+R an Straßenbahnhaltestellen sind vorhanden, die weiter ausgebaut werden sollen.
- Die Installation eines P+R-Systems ausschließlich mit stadtrandnahen P+R-Angeboten ist für Magdeburg nicht zu empfehlen.
- Demgegenüber ist eine hohe Akzeptanz citynaher P+R-Angebote bei einer restiktiven Parkraumbereitstellung im Zentrum zu erwarten.
- Sollten im Zuge der künftigen Stadtentwicklung die genannten Voraussetzungen jedoch gegeben sein, ist das in Abb. 53 dargestellte P+R-System als Ergänzung eines im Umland aufzubauenden P+R-Systems (s.: Verkehrliches Leitbild, Abb. 2: Regionales Schienennetz mit P+R) denkbar.

6.4.2. Maßnahmen zur Netzerweiterung

6.4.2.1. Kurzfristige Maßnahmen

- Verlängerung Buslinie 51 in Heyrothsberge
- Übernahme des Verkehrs nach Pechau, Randau und Calenberge durch die MVB AG mit der Linie 56
- Eingemeindung in die Stadt Magdeburg
- Buslinie Neustädter Feld - Bahnhof Magdeburg-Neustadt mit der Linie 70
- Linienführung über neuen Brückenzug Mittagstraße,
- Verkürzung der Wege in die Neustadt,
- Reduzierung von Umsteigenotwendigkeiten Bus Bahn,
- Fahrzeitverkürzungen,
- verbesserte Anbindung zu den Angeboten der Deutschen Bahn AG (Bahnhof Neustadt),
- Buslinie 61 Diesdorf - Olvenstedt - Kümmelsberg
- Erschließung eines durch Gewerbe aufgewerteten Gebietes, was derzeit nur mit dem IV erreicht werden kann,
- künftige Nutzungen werden die Potentiale für einen Nahverkehr steigen lassen,
- Herstellung einer westlichen Tangentialverbindung.

6.4.2.2. Folgemaßnahmen städtebaulicher und verkehrlicher Bauvorhaben

- Neugestaltung der Gleisanlagen Bahnhofsvorplatz
- Verbesserte ÖPNV-Erschließung des Hauptbahnhofes durch veränderte Haltestellenanordnung,
- Verkürzung von Umsteigezeiten,

Linienführung über Hasselbachstraße für die Richtungen Süd-West und umgekehrt mit einer beiderseitigen Haltestellenanlage am Haupteingang des Hauptbahnhofes,

- Haltestellenanlage für die Richtung Nord/Ost-West in der Ernst-Reuter-Allee (Höhe Brandenburger Straße),
- die Maßnahmen werden im Zusammenahng mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes realisiert,
- Rekonstruktion und Erweiterung des Nordbrückenzuges Nordbrücke - Brücke des Friedens
- 1. Stufe = Neubau eines zweiten Brückenkörpers nördlich des jetzigen,
- 2. Stufe = Rekonstruktion des jetzigen Brückenzuges bestehend aus der Nordbrücke und der Brücke des Friedens einschließlich Neubau der Straßenbahnanlagen zwischen Askanischem und Jerichower Platz,
- Bestandteil des Vorhabens: Gleisschleife Jerichower Platz/Nord
  - bessere Erschließung am Jerichower Platz,
  - sichere und kürzere Umsteigebeziehungen,
- Rekonstruktion des Strombrückenzuges Strombrükke Zollbrücke - Anna-Ebert-Brücke
- Anlaß sind die in ihrer Bausubstanz gefährdeten Anna-Ebert- und Zollbrücke
- Erneuerung und Neubau der Gleisanlagen zwischen Strombrücke und Am Charlottentor,
- Umgestaltung des Bereiches Heumarkt mit dem Ziel einer gemeinsamen Haltestelle für die Linien 4 und 5,
- Linienführung über Am Charlottentor,
- Gleisanlagen in Mittellage.

6.4.2.3. Mittelfristige Maßnahmen zur Umsetzung des PO-Falles

• Gleisschleife Diesdorf
- Sichere Betriebsführung,
- Derzeitiger Trassenvorschlag: über die Ummendorfer Straße,

• Streckenverlängerung (SV) Lerchenwuhne - Florapark
- Ca. 800 m Gleisneubau bei Kreuzung mit der B 71,
- Verbesserung der Verknüpfung des Einkaufszentrums Florapark am Lovestedter Graseweg mit dem Netz der MVB,
- Entlastung der Verkehrssituation am Olvenstedter Graseweg,

• 2. Nord-Süd-Verbindung: Neubaustrecke (NBS) verlängerter Westring Wiener Straße
- Maßnahme nur bei Realisierung beider Teilvorhaben sinnvoll,
- Streckenlänge: 0,9 km/ 1 km
- Aufgaben: Schaffung einer Direktverbindung zwischen Stadtfeld Olvenstedt und Sudenburg Leipziger Chaussee, Beseitigung der gebrochenen Verkehre Bus Straßenbahn, Verkürzung der Reisezeiten.

• 2. Nord-Süd-Verbindung: NBS Breiter Weg - Neustädter Feld - Kannenstieg - Sülzegrund
- Streckenlänge: 5,4 km
- Aufgaben: direkte Anbindung der Wohngebiete Kannenstieg, Milchweg, Neustädter Feld und des Komplexes Lorenzweg an die Innenstadtbereiche, Reisezeitverkürzungen, Beseitigung der gebrochenen Verkehre Bus Straßenbahn,

• SV Drosselsteig - Kümmelsberg mit P+R
- heute stark durch den IV belastete Region,

Beachtung künftiger Wohnbebauung östlich des Kümmelsbergs sowie Gewerbeansiedlung westlich des Kümmelsbergs mittels Erschließung durch den ÖPNV,
- Ergänzung zur Versorgung des Raumes durch künftige Linienführung Linie 61 gesichert,
- P+R Platz,
- Streckenlänge: 0,7 km

• SV Leipziger Chaussee - Reform - Salber Chaussee
- Verbesserte Anbindung der Wohngebiete Reform und Planetensiedlung in verschiedenen Varianten,
- Erschließung des Einkaufs- und Gewerbegebietes „Börde-Center" sowie der entstehenden Wohnsiedlung,
- Vermeidung gebrochener Verkehre Bus - Bahn,
- Flexible Angebotsgestaltung,
- P+R Platz,
- Streckenlänge: 2,7 km

• NBS Jakobstraße - J.-Bremer-Straße
- Bessere Erschließung des nordwestlichen Innenstadtbereiches (Wohngebiet Jacobstraße),
- Umleitung des Straßenbahnverkehrs in Havariefällen,
- Baudurchführung im Zusammenhang mit der Schaffung einer Zentralhaltestelle,
- Verbesserte Erschließung behördlicher, kultureller sowie touristischer Einrichtungen,
- Steckenlänge: 1,1 km

• SV Leipziger Chaussee - Flughafen - Ottersleber Chaussee
- Erschließung des künftigen Gewerbegebietes entlang der Ottersleber Chaussee,
- Aufhebung von gebrochenen Verkehren Bus Bahn in den Relationen Stadt - Ottersleber Chaussee,
- Streckenlänge: 2,4 km

• 2. Nord-Süd-Verbindung NBS Albert-Vater-Straße
- Streckenlänge: 0,8 km
- Aufgaben: Verknüpfung des nördlichen Abschnittes der 2. Nord-/Südverbindung mit dem mittleren und südlichen Abschnitt über den verlängerten Westring, Fahrzeitverkürzungen durch Direktverbindungen, Vermeidung von Umwegen über das Stadtzentrum,

• NBS Planckstraße - Stadtpark
- in Abhängigkeit vom Wiederaufbau der Sternbrücke,
- zunächst Teilrealisierung bis Sternbrückenzufahrt möglich,
- verbesserte Erschließung des Naherholungsgebietes mit kulturellen Einrichtungen,
- Streckenlänge: 1,6 km

6.4.2.4 Langfristige Maßnahmen außerhalb des PO-Falles

• 2. Nord-Süd Verbindung bestehend aus folgenden ergänzenden Abschnitt:
- NBS Raiffeisenstraße - Warschauer Straße
- Bestandteil der Standardisierten Bewertung zur 2. Nord-/Südverbindung
- Streckenlänge: 1,0 km
- Aufgaben: Komplettierung einer durchgehenden Verbindung zwischen den Stadtteilen Buckau Leipziger ChausseeSudenburg mit Stadtfeld Olvenstedt bzw. den Wohngebieten im Norden und Westen der Stadt,

Beseitigung gebrochener Verkehre Bus/Bahn, Vermeidung von zeitintensiven Umwegen verbunden mit Fahrzeitverkürzungen,

- NBS Berliner Chaussee
- Verbesserung der Erschließung des östlichen Raumes, vor allem unter Beachtung künftiger Nutzungen wie Bundesgartenschau, Landesregierung, Bördelandhalle,
- Flexible Angebotsgesaltung,
- Verlagerung stark frequentierter Verkehre aus dem östlichen Umland vom IV auf den ÖV,
- Periphere Stadtlage läßt gute Voraussetzungen für eine P+R-Anlage erkennen,
- Streckenlänge: 1,5 km

- Verbindung Alte Neustadt - Rothensee
- Schlüssige Verknüpfung zweier Wohngebiete mit Gewerbeansiedlungen in den Bereichen Rothenseer Straße, Wasserkunststraße, Rogätzer Straße,
- Fahrzeitverkürzungen,
- Qualitätsverbesserung durch Erschließung Rothenseer Straße mit dem OPNV,
- Streckenlänge: 1,7 km

- SV Ottersleben
- Große Bedeutung für die Bedienung der künfrigen Wohnbebauung Frankefeld, Amtsgartenstraße, Wanzleber Chausse, Osterweddinger Straße,
- Beseitigung gebrochener Verkehre Bus Bahn,
- Verkürzung von Reisezeiten,
- Streckenlänge: 4,0 km

- SV Barleber See
- Verkürzung erheblicher Fußwege,
- verbesserter Zugang zum wichtigen Naherholungszentrum im Norden Magdeburgs,
- Trassenfreihaltung im Bereich der A2-Unterführung erforderlich
- Streckenlänge: 1,0 km

6.4.2.5. Weiterer Untersuchungsbedarf

Dringender Untersuchungsbedarf besteht vordergründig für den Bereich der Alten Neustadt, deren Begrenzung im Norden die Mittag-/Wasserkunststraße, im Osten das Hafengelände, im Süden die Walther-Rathenau-Straße und im Westen die Küneburger Straße darstellt. Der Zustand der Gleisanlagen, vor allem zwischen Agnetenstraße und Lostauer Straße sowie die fortschreitende städtebauliche Entwicklung des Gebietes Rogätzer Straße Handelshafen erforert eine baldige Entscheidung über die künftige ÖPNV-Erschließung in diesem Bereich. Planungen für die Linienführung von Bus und/oder Straßenbahn in diesem Verkehrsraum reichen notwendigerweise bis in das Industriegelände (Saalestraße) und in den Raum Jakobstraße hinein.

Von entscheidender Bedeutung für die weitere Entwicklung des ÖPNV in der Landeshauptstadt wird die künftige Rolle der SV-Bahn bzw. des von der Deutschen Bahn AG angebotenen Schienenpersonennahverkehrs im Raum Magdeburg sein. Hierzu wird in Kürze ein Forschungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse in jedem Falle bei der Fortschreibung dieses Konzeptes Eingang finden müssen.

Für alle in diesem ÖPNV-Konzept dargestellten Vorhaben müssen selbstverständlich noch erhebliche Planungsleistungen erbracht werden. Mit diesem grundsätzlichen Entwicklungsprogramm konnten dafür erste Grundlagen geschaffen werden.

6.4.2.6. Liniennetzgestaltung

Abgeleitet aus den vorgesehenen Netzerweiterungen und unter Berücksichtigung der geplanten städtebaulichen Entwicklung wurde ein innerstädtisches Liniennetz für Straßenbahn und Bus als Zielkonzept entwickelt. Darin enthalten sind alle Maßnahmen aus dem PO-Fall, wobei aus heutiger Sicht nicht absehbar ist, in welchem Jahr dieser Zustand erreicht sein wird.

Ausgangspunkt sind die auf Grundlage der Prognose der Strukturdaten für das Jahr 2005 ermittelten Fahrgastströme bezogen auf einen Modal Split von 22 % OV-Anteil gegenüber 78 % motorisierter Individualverkehr. Soweit möglich wurden die ersten Erkenntnisse aus der „Standardisierten Bewertung über den weiterführenden Straßenbahnausbau in Magdeburg" der Intraplan Consult GmbH München in die Betrachtung einbezogen.

Grundsatz der Netzentwicklung war, gewachsene Strukturen und langjährige Verkehrsbeziehungen möglichst weitgehend zu erhalten. Die Dimensionierung erfolgte laut VDV-Richtlinie, die festlegt, daß die Besetzung der Züge im Durchschnitt in der Spitzenstunde 65 % nicht überschreiten darf. Damit wird sichergestellt, daß auch mit dem am stärksten besetzten Zug alle Fahrgäste befördert werden können. Für das Angebot der Straßenbahn und die wichtigsten Buslinien wurde der 10-Takt gewählt. Das vorgeschlagene Liniennetz ist Grundlage für die Ermittlung der Betriebskosten.

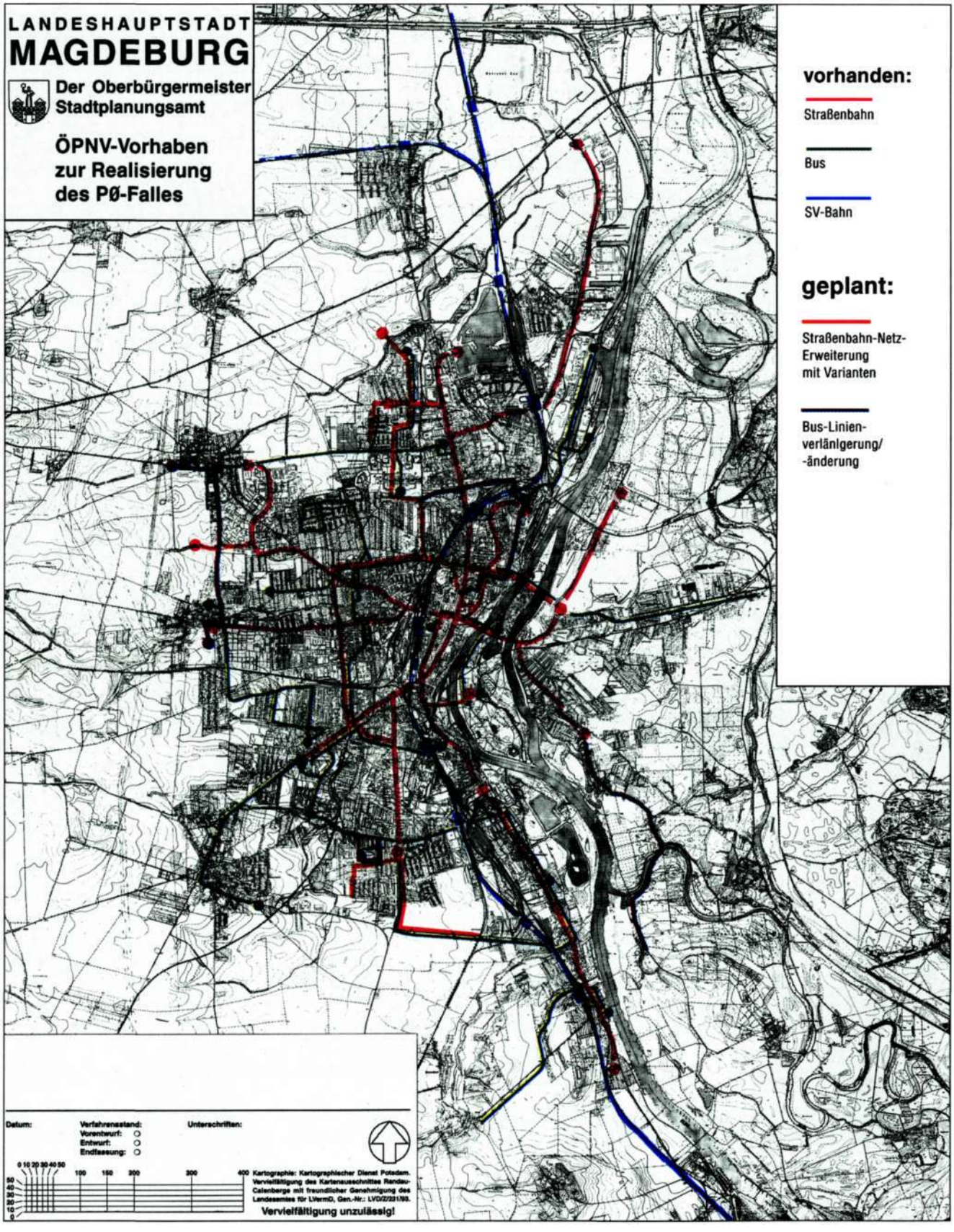

LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
ÖPNV-Vorhaben
zur Realisierung
des PØ-Falles
vorhanden:
Straßenbahn
Bus
SV-Bahn
geplant:
Straßenbahn-Netz-
Erweiterung
mit Varianten
Bus-Linien-
verlänlgerung/
-änderung
Datum:
Verfahrensstand:
Vorentwurf:
Entwurf:
Endfassung:
Unterschriften:
0 10 20 30 40 50
100 150 200 300 400
50
40
30
20
10
0
Kartographie: Kartographischer Dienst Potsdam.
Vervielfältigung des Kartenausschnittes Randau-
Calenberge mit freundlicher Genehmigung des
Landesamtes für LVermD, Gen.-Nr.: LVO/Z/231/93.
Vervielfältigung unzulässig!

Abb. 54

a) Straßenbahn

Linie	Verlauf	Zugfolge
1	Lerchenwuhne - Westring - Sudenburg	10
2	Alte Neustadt - Jakobstraße - Hauptbahnhof - Stadtpark	10
3	Olvenstedt - Hauptbahnhof - Leipziger Chaussee	10
4	Olvenstedt - Cracau	10
5	Diesdorf - Strombrücke - Jerichower Platz	10
6	Diesdorf- Nordbrücke - Herrenkrug	10
7	Kannenstieg - Breiter Weg - Hauptbahnhof	10
8	Neustädter See - Breiter Weg - Kümmelsberg	10
9	Neustädter See - Breiter Weg - Börde-Center	10
10	Barleber See- Breiter Weg - Sudenburg	10
11	Neustädter Feld - A. Vater-Str. - Westring - Ottersleber Ch.	10
12	Olvenstedt - A.-Vater-Str. - Breiter Weg - Westerhüsen	10

Abb. 54, Liniennetzvariante für den Planfall 2010 (22 % ÖV-Anteil)

b) Omnibus

Linie	Verlauf	Zugfolge
51	Jerichower Platz- Heyrothsberge	10
52	Nordwest - Hermann-Gieseler-Halle	10
54	Benneckenbeck - Sudenburg - Buckau (Porsestraße)	10
55	Ambrosiusplatz - Otto-Richter-Straße	20
56	Cracau - Pechau - Randau-Calenberge	40
57	Eichplatz - Sudenburg - Lemsdorf - Reform - Salbke - Welsleber Str.	10
58	Universitätsplatz - Rogätzer Str. - Korbwerder	20
60	Universitätsplatz - Rogätzer Str. - Mittagstraße - Neust. Feld	10
61	Ambrosiusplatz - Diesdorf - Olvenstedt - Lerchenwuhne	10
64	Reform - Buckau (Wasserwerk)	20
71	Alt-Olvenstedt - Kastanienstraße	6

Abb. 55, Liniennetzvariante für den Planfall 2010 (22 % ÖV-Anteil)

Anmerkung:

Der Abschnitt Immermannstraße - Harsdorfer Platz wurde wegen Unterbelegung (je Fahrt in der Spitzenstunde <11 Fahrgäste) eingestellt. Falls die Verbindung trotzdem bestehen bleiben soll, Einsatz eines Kleinbusses möglich.

Querschnitt	Kapazität	Belegung	Auslastung	Linien
Neustädter Platz - Klosterwunne	3.000	1.616	53,9 %	8,9
Kastanienstraße - Rostocker Straße	2.000	931	46,6 %	10
Haldensleber Straße - Mittagstraße	6.000	2.799	46,6 %	1, 8, 9, 10
Kritzmannstraße - Neustädter Feld	2.000	1.088	54,4 %	7
Neustädter Feld - Gagernstraße	3.000	1.627	54,2 %	7, 11
Gagernstraße - Breiter Weg	4.000	2.210	55,3 %	7, 12
Albert-Vater-Straße - Westernplan	3.000	1.262	42,1 %	11, 12
Breiter Weg - Nordabschnitt	7.150	3.328	46,5 %	1, 6, 7, 8, 9, 10, 12
Ebendorfer Straße - Damaschkeplatz	3.000	1.620	54,0 %	3, 4, 8
Rennetal - Olvenstedter Chaussee	5.000	2.526	50,5 %	3, 4, 8, 12
Olvenstedter Chaussee - Westring	1.000	712	71,2 %	11
Eisnerstraße - Westring	2.000	1.153	57,7 %	5, 6
Arndtstraße - G.-Hauptmann-Straße	3.000	1.569	52,3 %	1, 5, 6
Westringbrücke - Südring	2.000	1.031	51,6 %	1, 11
Universitätsplatz -G.-Adolf-Straße	1.900	1.163	61,3 %	6, 58, 60
Askanischer Platz - Gartenstraße	1.000	526	52,6 %	6
Askanischer Platz - Wittenberger Pl.	900	504	56,0 %	58, 60
Ernst-Reuter-Allee- G.-Adolf-Straße	1.000	483	48,3 %	2
Ernst-Reuter-Allee - Zollhaus	2.000	652	32,5 %	4, 5
Hasselbachplatz - Domplatz	6.000	3.634	60,6 %	9, 10, 12
Verkehrsbetriebe - Haeckelstraße	2.000	815	40,8 %	2, 3
Leipziger Straße - Hasselbachplatz	5.000	2.770	55,4 %	3, 9, 10
Südring - Jordanstraße	2.000	1.048	52,4 %	10
Südring - Hertzstraße	1.600	852	53,3 %	11, 54
Raiffeisenstraße - Dodendorfer Str.	600	347	57,8 %	54
Kristallpalast - Halberstädter Straße	3.000	1.726	57,5 %	3, 9
H.-Hauschulz- Str. - Leipziger Ch.	2.000	602	30,1 %	9
Leipziger Chaussee - Lindenhof	1.600	779	48,7 %	11, 57
Flughafen - Ottersleber Chaussee	1.000	702	70,2 %	11
Thiemstraße - Warschauer Straße	2.000	1.279	64,0 %	12

Abb. 56, Überpüfung der Dimensionierung maßgeblicher Querschnitte für Liniennetzvariante Planfall 2010 (22 % ÖV-Anteil, ohne S-Bahn)

6.4.3. Fahrzeugbeschaffung

- Zuführung von neuen Straßenbahnfahrzeugen (Abb. 57)

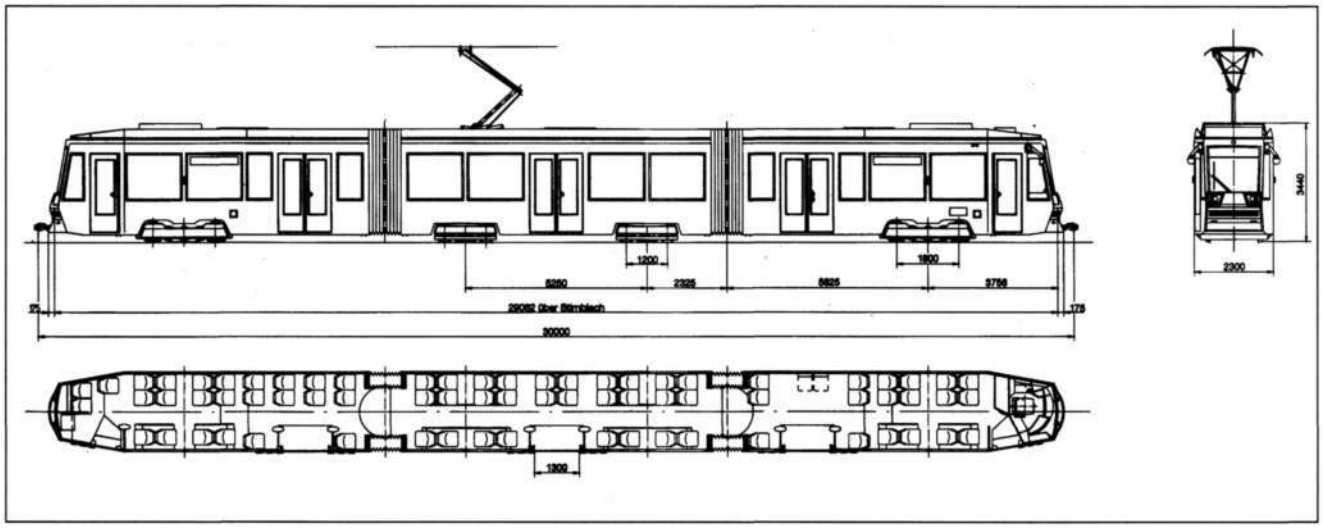


Abb. 57, Neuzuführung von Straßenbahnfahrzeugen

Neuzuführung:	120 Einheiten
davon bis 2000:	40 Einheiten
Länge:	30,0 m
Breite:	2,30 m
Sitzplätze:	65
Stehplätze:	150
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h

Die Beschaffung von Niederfluromnibussen ist vorerst abgeschlossen. Fahzeuge vom Typ Ikarus sind nicht mehr im Bestand.

Auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen ist die Gierfähre Westerhüsen durch eine Motorfähre zu ersetzen.

Relation	Aufkommen Pers./d. Ri	Einsatzbereich für	
		City-Bahn	Regionalbahn
Eilsleben	400		x
Haldensleben	840	x	
Zielitz	970	x	
Burg	670		x
Möckern	240		x
Gommern	450		x
Schönebeck	2.340	x	
Oschersleben	800		x

Abb. 58, Zuordnung der Relationen zu den Produkten des Schienenpersonennahverkehrs

6.4.4. Entwicklung der Stadt-Vorortbahn (SV-Bahn)

Die Einwohnerverteilung und -dichte im Magdeburger Umland rechtfertigt keinesfalls den Ausbau zusätzlicher Eisenbahnstrecken sowie die Einführung eines echten S-Bahn-Betriebes, wohl aber das Anbieten anderer attraktiver Eisenbahn-Leistungen

Dazu zählt die Entwicklung der SV-Bahn zur City-Bahn sowie Regionalbahn. Vorschläge sind der Abb. 58 zu entnehmen.

Unterstützende Maßnahmen sind:

- Errichten von Wohn- und Gewerbestandorten im Einzugsbereich bestehender (geplanter) Haltepunkte
- Einrichten von P+R-Anlagen an Haltepunkten außerhalb der Landeshauptstadt

Die Produktmerkmale der City-Bahn, wie

- linienbezogener Taktverkehr, Grundtakt 60 Min. mit bedarfsgerechten Verdichtungen, vor allem im Berufsverkehr
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit
- Verbesserung des Komforts

stellen in jedem Falle eine deutliche Verbesserung gegenüber dem gegenwärtigen Stand dar.

Auch auf den Relationen, die in der Tabelle der Regionalbahn zugeordnet sind, lassen sich mit der Einführung von rhythmisierten Fahrplänen (möglichst auch Taktfahrplänen) deutliche Verbesserungen desAngebots erzielen.

Darüber hinaus ist zu untersuchen, ob nicht alternative Bedienungsformen wie z.B. Mehrsystemfahrzeuge (Karlruher Modell) zur besseren Erschließung und Anbindung des Umlandes an die Landeshauptstadt beitragen können.

Nahezu unabhängig von den einzuführenden Produkten des ÖPNV sind die Umsteigebeziehungen zum ÖPNV der Stadt zu verbessern.

Bahnhof/Haltepunkt	Umsteigen in	Verbesserung durch
Eichenweiler	Straßenbahn	Verlängerung des Bahnsteiges in südlicher Richtung und Schaffung einer Treppe zum südlichen Fußweg an der Pettenkofer Brücke
Hauptbahnhof	Straßenbahn Bus	Einrichtung einer Straßenbahnhaltestelle am Kölner Platz (Voraussetzung: Brückenneubau mit Erweiterung) Verlegen der Bushaltestelle in den unmittelbaren Vorplatzbereich (Stadtbus)
Buckau	Bus	zusätzliche Haltestelle im Bereich des Bahnhofvorplatzes (für Richtung Raiffeisenstraße) zusätzliche Aussteigehaltestelle Porsestraße ca. 300 - 400 m südlich in Richtung Bahnhof

Abb. 59, Notwendige Verbesserungen der Umsteigebeziehungen zwischen Eisenbahn und dem übrigen ÖPNV

Zur verbesserten Erschließung des Stadtgebietes sind weitere Haltepunkte erforderlich:

- Hp Güterverteilzentrum
- Lage zwischen Hp Rothensee und Hp Barleber See etwa südlich der Autobahn
- Realisierung, wenn Güterverteilzentrum mit ca. 2000 Arbeitsplätzen errichtet wird
- Hp Alte Neustadt
- Lage östlich der Rothenseer und Gewerbegebiet Ohrestraße
- schafft Umsteigebeziehungen zur Straßenbahnlinie 2 und den Buslinien 58 b/72
- erschließt den südlichen Teil des Industriegebietes Ohrestraße und den nördlichen Teil der Alten Neustadt

• Hp Rathenaustraße
- Lage zwischen Virchowstraße und A.-Vater-Straße, unmittelbar südlich der Albert-Vater-Straße
- schafft Umsteigebeziehungen zur Buslinie 51 und zur geplanten Straßenbahnstrecke Krökentor - Kannensteig (2. Nord-Süd-Verbindung)
- schafft eisenbahnseitig den Zugang zum nordwestlichen Randgebiet der City und den umliegenden Wohngebieten

• Hp Westerhüser Park
- Lage östlich vom Volkspark Westerhüsen
- schafft Umsteigebeziehughen zur Straßenbahnlinie 12
- erschließt das künftige Wohn- und Gewerbegebiet südwestlich vom Volkspark und die Naherholungsgebiete an der Elbe und in den Sohlener Bergen

Abb. 60, Hechtwagen Bj. 1943, Einsatz im Linienverkehr bis 1973

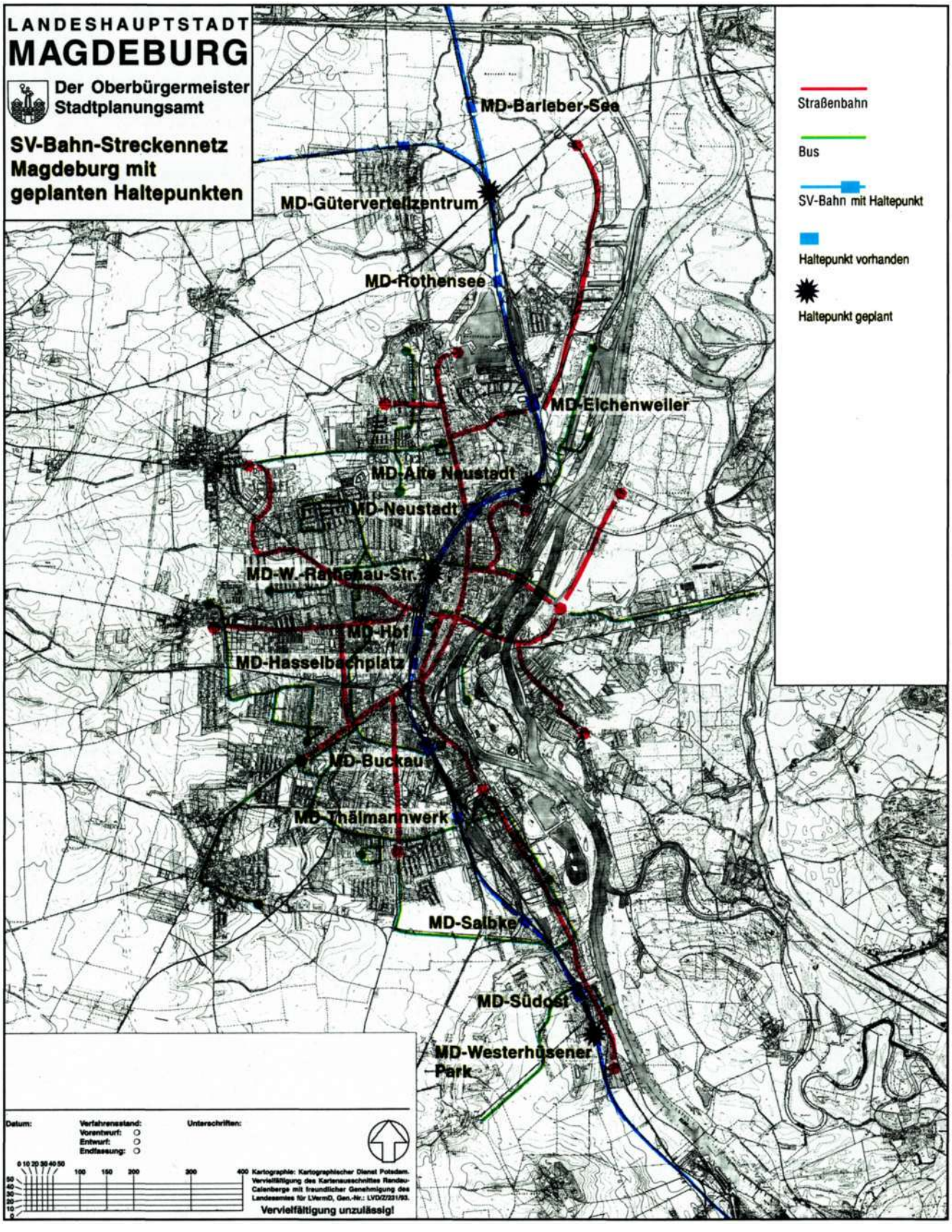

LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG
Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
SV-Bahn-Streckennetz
Magdeburg mit
geplanten Haltepunkten
Straßenbahn
Bus
SV-Bahn mit Haltepunkt
Haltepunkt vorhanden
Haltepunkt geplant
MD-Barleber-See
MD-Güterverteilzentrum
MD-Rothensee
MD-Eichenweiler
MD-Alte Neustadt
MD-Neustadt
MD-W.-Rathenau-Str.
MD-Hbf
MD-Hasselbachplatz
MD-Buckau
MD-Thälmannwerk
MD-Salbke
MD-Südost
MD-Westerhüsener
Park
Datum:
Verfahrensstand:
Vorentwurf:
Entwurf:
Endfassung:
Unterschriften:
Kartographie: Kartographischer Dienst Potsdam.
Vervielfältigung unzulässig!

Abb. 61

6.5 ALTERNATIVE BEDIENUNGSFORMEN

Für die Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses müssen permanent Lösungen gefunden werden. Dazu ist es notwendig, zwischen Angebot und Nachfrage eine größtmögliche Deckungsgleichheit zu erwirken.

Ein erster Schritt auf dem Weg an dieses Ziel ist die Anpassung der Gefäßgröße an das Fahrgastaufkommen, was mit dem linienspezifischen Einsatz von Midi-/Minibussen, auch unter Einbeziehung von Fremdunternehmen, erreicht werden kann. Die MVB AG hat die Beschaffung von 6 MAN-Midibussen mit etwa 45 Plätzen bereits veranlaßt. Der zweite Schritt wäre mit der Integration von Taxi-Leistungen denkbar. Das Taxi im ÖPNV kann als angebotsergänzender bzw. angebotsverdichtender Verkehr eingesetzt werden. In jedem Fall wird sich die Qualität der öffentlichen Personenbeförderung verbessern, weil durch die Übernahme von Fahrten in bisher nicht oder unzureichend erschlossenen Gebieten zu Schwachverkehrszeiten oder in Gering besiedelten Räumen der bedarfsgerechten Leistungserbringung Rechnung getragen werden kann. Weiterhin wäre Linienverkürzungen in Schwachzeiten und die Übernahme des restlichen Linienabschnittes durch das Taxi möglich.

Der Taxi-Einsatz im ÖPNV ist grundsätzlich durch vier Bedienungsmöglichkeiten realisierbar:

- Taxi-Ruf-Service, (Anschlußfahrt von einer bestimmten Haltestelle, Taxitarif),
- Linientaxi, (Pkw, Großraumtaxi; anstelle Bahn/Bus auf deren Linien, zu deren Fahrplan und deren Tarif, der Taxiunternehmer fährt im Auftrage des Betriebsführers der entsprechenden Linie),
- Anruf-Sammel-Taxi-AST, (Ergänzung zum herkömmlichen Linienverkehr, bedarfsgerecht und flächendekkend mit Anmeldung, Voraussetzung ist hier eine flächendeckende telekommunikative Versorgung der Haushalte),
- Sonstige Betriebssysteme (Linientaxi mit Flächenerschließung - Aussteigen vor der Haustür-, Festzeit-Sammeltaxi, Veranstaltungssammeltaxi).

Es sollte je nach Bedienungsart die tarifliche Integration, besonders die Anerkennung von Zeitkarten angestrebt werden.

Der dritte Schritt wird in der bedarfsgesteuerten Betriebsführung widergespiegelt. Merkmal für ein Bedarfssystem, wie z. B. RETAX, ist die Bedienung einzelner Streckenabschnitte nach Anmeldung an technisch ausgerüsteten Bedarfshaltestellen bzw. telefonisch, denkbar ebenfalls zu Schwachverkehrszeiten (besonders für die Durchführung des Nachtverkehrs). Zur Einführung eines bedarfsgesteuerten Systems sind jedoch erhebliche Investitionen erforderlich, deren Nutzen zuvor in Detailuntersuchungen nachgewiesen werden muß.

6.6. WEITERE ERSCHLIESSUNGSMÖGLICHKEITEN

- Busverbindung vom Hp. Rothensee über den Ort Rothensee zum A.-Bebel-Damm, um eine Querverbindung, bessere Verknüpfungsmöglichkeiten und Erschließung von Rothensee zu schaffen.

- Zur verbesserten ÖPNV-Erschließung der Ausflugsziele, die durch vielfältige Maßnahmen zunehmend an Bedeutung gewinnen werden, tragen bei:

- Separierung der Straßenbahnstrecke zum Herrenkrug im Zuge Ausbau Nordbrücke
- Verlängerung der Linie 10 Richtung Barleber See (z. Zt. sehr lange Fußwege)
- Schaffung einer Fährverbindung von der Langen Lake zum Herrenkrugpark

- Eine Erweiterung des städtischen Straßenbahnverkehrs um eine Strecke nach Biederitz kann auf Grund fehlenden Fahrgastaufkommens nicht empfohlen werden.
- Die Anbindung der Gewerbegebiete Barleben, Glindenberg, Irxleben an die Landeshauptstadt erfordert gesonderte Untersuchungen.
- Zu prüfen ist auch die Einführung bzw. Verbesserung von Busverkehren zur Erschließung solcher Naherholungsgebiete wie z.B. Hohes Holz, Colbitzer Heide (Bad bei Colbitz), Barleber See mit Schiffshebewerk Rothensse, Plötzky - Pretziener Seen in der Saison.
- Nach Klärung des Standortes für den künftigen Regionalflughafen Magdeburg ist auch dessen ÖPNV—seitige Anbindung an die Landeshauptstadt zu gewährleisten.

Die künftige Stadtentwicklung im Osten Magdeburgs steht im unmittelbaren Zusammenhang mit den weiterführenden Aufgaben im ÖPNV.

Eine wohlproportionierte Entwicklung des ostelbischen Stadtgebietes im Verhältnis zum Westen Magdeburgs tut auch der nahverkehrlichen Erschließung gut und fördert ein ausgewogenes Verhältnis im ÖLNV, das diesbezüglich zur Zeit nicht besteht (z.B. schlechte Auslastung der Straßenbahnlinien im ostelbischen Raum der Stadt). IV-seitig sind die beiden Brückenzüge an der Kapazitätsgrenze.

7. KOSTEN

7.1. INVESTITIONSKOSTEN

Einen Gesamtüberblick über die Investitionsaufwendungen für die einzelnen Varianten der Straßenbahnnetzerweiterung enthält Abb. 62 (Aufwendungen für Fahrzeugumrüstungen und -neubeschaffungen und für Betriebshöfe und Werkstätten sind darin nicht enthalten).

Dabei beträgt die Gesamtsumme der Investitionsaufwendungen unter Berücksichtigung der jeweils ausgewiesenen Vorzugsvarianten

- ca. 247 Mio DM ohne Förderung nach GVFG
- ca. 62 Mio DM bei 75 % Förderung nach GVFG

Die Gesamtaufwendungen für Straßenbahnstreckenneubau, Fahzeugmodernisierung und -neuzuführung sind in Abb. 63 dargestellt.

Maßnahme	Investitionskosten in Mio DM	
	mit 75 % Förderung nach GVFG	ohne Förderung
Veränderung Gleislage Bereich Hbf	2,2	8,5
Nordbrückenzug / Jerichower Platz	2,8	11,0
Verlängerung / Gleisschleife Diesdorf	1,1	4,2
Streckenverlängerung Lerchenwuhne – Flora-Park	2,4	9,5
Streckennetzerweiterung verlängerter Westring / Wiener Straße	12,8	51,0
Streckennetzerweiterung Kannenstieg – Neustädter – Feld –Universitätsplatz	16,3	65,0
Streckennetzerweiterung Drosselsteig – Kümmelsberg	2,2	8,8
Streckennetzerweiterung Reform – Salbker Chaussee (Börde-Center)	6,7	26,7
Streckennetzerweiterung Jakobstraße	3,8	15,3
Streckennetzerweiterung Leipziger Chaussee –Flughafen – Ottersleber Chaussee	5,3	21,2
Streckennetzerweiterung Albert-Vater-Straße (Teil der 2. Nord-Süd-Verbindung)	2,5	10,0
Streckennetzerweiterung Planckstraße – Stadtpark	3,9	15,6
Gesamt:	62,1	246,8

Abb. 62: Investkosten Straßenbahnnetzerweiterungen bzw. -Veränderungen

Maßnahme	Investaufwand (Mio DM)	Realisierungszeitraum bis 1995	bis 2000	nach 2000
Beschleunigungsmaß. Unipl. – Kastanienstr.	28,6	Teillösungen	Abschluß	
Beschleunigungsmaßnahme Halberstädter Str.	4,9		X	
Beschleunigungsmaßnahme Stadtzentrum	1,5		X	
Beschleunigungsmaßnahme Buckau / Südost	5,0		X	
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	0,2	X		
Ausbau Betriebshöfe und Werkstätten	70,0		Teillösungen	Abschluß
Ausbau GUW Mühlberg	1,9	X		
Ausbau GUW Unterhorstweg	1,9	X		
Ausbau GUW Stadtfeld	1,9			X
Neubau GUW Sandbreite	1,9		X	
Neubau GUW Universitätsplatz	1,9		X	
Neubau GUW Wiener Straße	1,9			X
Neubau GUW Südost	1,9	X		
Ausbau GUW Letzlinger Straße	1,9			X
Neubau GUW Herrenkrugstraße	1,9		X	
Ausbau GUW Leipziger Straße	1,9			X
Ausbau GUW Mitte	4,0			X
Ausbau GUW Sudenburg	1,9			X
Neubau GUW Hallische Straße	1,9			X
Ausbau GUW Neustadt	2,2			X
Ausbau GUW A.-Bebel-Damm	2,2			X
Neubau GUW Neustädter Feld	1,9			X
Neubau GUW Kannenstieg	1,9			X
Ausbau Nordbrückenzug (nur Straßenbahn)	11,0		X	
Ausbau Herrenkrugstraße / Heumarkt (Gleis bau) (BUGA)	10,0		X	
Ausbau Herrenkrugstraße / Heumarkt (Fahrleitung) (BUGA)	4,4		X	
Neubau verl. Strombrücke (Teil Straßenbahn)	13,0		X	
Neubau Bahnhofsvorplatz	8,5		X	
Streckenverlängerung / Gleisschleife Diesdorf	4,2		X	
Streckenverlängerung / Gleisschleife Flora-Park	9,5		X	
Streckennetzerweiterung verl. Westring / Wiener Str.	51,0			X
Streckennetzerweiterung Kannenstieg – Neustädter Feld –Universitätsplatz	65,0			X
Streckennetzerweiterung Drosselsteig – Kümmelsberg	8,8			X

Maßnahme	Investaufwand (mio DM)	Realisierungszeitraum bis 1995	bis 2000	nach 2000
Streckennetzerweiterung Reform – Salbker Chaussee (Börde-Center)	26,7			X
Streckennetzerweiterung Leipziger Chaussee	21,2			X
Streckennetzerweiterung Jakobstraße	15,3			X
Streckennetzerweiterung Albert-Vater-Straße	10,0			X
Streckennetzerweiterung Planckstr. – Stadtpark	15,6			X
Umrüstung T4D/B4D / T6/B6 (40 Fahrzeuge)	10,01	X		
Beschaffung Niederflurgelenktriebwagen	137,71	20 Stk.	20 Stk.	Weit.Besch.
Großreparatur Korbwerder – Endst. Rothensee (Fahrleitung)	3,9		X	
Großreparatur Bhf. Nord – Endst. Roth. (Gleisbau)	4,4	Teillösungen	X	
Großreparatur Turmschanzenstraße Pechauer Platz (Fahrleitung)	2,7	X		
Großreparatur G.-Adolf-Str. – Agnetenstr. (Gleisbau)	6,2		X	
Großreparatur G.-Adolf-Str. – Agnetenstr. (Fahrleitung)	1,6		X	
Großreparatur Hasselbachplatz (Gleisbau)	5,0		X	
Großreparatur Hasselbachplatz – Neue Str. (Fahrleitung)	3,0		X	
Großreparatur Mertensstr. – Wolfswerder (Fahrleitung)	1,6		X	
Großreparatur E.-Reuter-Allee (Gleisbau)	7,5		X	
Großreparatur E.-Reuter-Allee (Fahrleitung)	1,8		X	
Großreparatur Hasselbachplatz – Hasselbachstraße (Fahrleitung)	1,3		X	
Großreparatur Wolfswerder – Neue Straße (Fahrleitung)	1,2		X	
Großreparatur Umfahrung Sandbreite (Gleisbau)	2,7		X	
Großreparatur Damaschkepl. – Diesdorf (Gleisbau)	13,6			X
Großreparatur Eisnerstr. – Diesdorf (Fahrleitung)	2,3		X	
Großreparatur Hallische Str. (Fahrleitung)	1,0			X
Großreparatur Leipziger Str. – Kroatenweg (Fahrleitung)	3,4			X
Großreparatur Hellestraße – Quittenweg (Gleisbau)	11,0			X
Großreparatur Hallische Str. – Quittenweg (Fahrleitung)	3,87		X	
Großreparatur Breiter Weg Nordabschnitt (Fahrleitung)	1,5			X

Abb. 63, Maßnahmen

7.2. BETRIEBSKOSTEN

Für die unter 6. dargestellten Veränderungen und Erweiterungen im ÖPNV-Streckennetz erfolgte eine Ermittlung der Betriebskosten nach folgenden Grundsätzen

- Erweiterung des Straßenbahnstreckennetzes um 37,8 km Einfachgleis
- Fahrplan mit einer Grundzugfolge im Tagesverkehr von 10 min (Straßenbahn) im Busverkehr entsprechend dem zu erwatenden Verkehrsaufkommen (Basis: Streckenbelegung gemäß Abb. 46)
- Bereitstellung von GVFG-Mitteln im derzeitigen Umfang und derzeitiger Förderquote
- Einsatz moderner Niederflurgelenktriebwagen im Straßenbahnverkehr
- Fahrpersonalbedarf: 343 Straßenbahnfahrer, 149 Busfahrer
- Einsatz von 65 Fahrscheinautomaten im Netz
- Spezifische Verbrauchswerte:
  - a) Straßenbahnfahrzeuge:
    3,7 KWh/Fahrzeugkilometer
  - b) Omnibusse:
    Gelenkbusse 461/100 km
    Standardlinienbusse 34 1/100 km
    Midibusse 26 1/100 km
- MVB-Kostensätze 1993 unter Berücksichtigung weitere Rationalisierungsmöglichkeiten und zu erwartenden Preisveränderungen bis 2010

Danach ist für das Jahr 2010 mit folgenden jährlichen Aufwendungen zu rechnen:

Energiekosten Straßenbahn	12.622,4 TDM/a
Kraftstoffkosten inkl. Schmierstoffe	1.654,5 TDM/a
Lohnkosten Fahrpersonal	52.029,0 TDM/a
Kosten für Instandhaltung der Gleisanlagen	17.346,6 TDM/a
Kosten für Instandhaltung der Stromversorgungsanlagen	11.311,7 TDM/a
Kosten für Marketing inkl. Betrieb und Instandhaltung von Fahrausweisautomaten, sonst. Fahrscheinvertrieb, Serviceeinrichtungen, Werbung und Public Relations	5.663,3 TDM/a
Kosten für Straßenbahnfahrzeuginstandhaltung	14.155,0 TDM/a
Kosten für Businstandhaltung	5.670,0 TDM/a
Kosten für Haltestelleneinrichtungen (inkl. Reinigung und Instandhaltung) sowie Sanitäreinrichtungen für Fahrpersonale und Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	1.401,0 TDM/a
Instandhaltung der Gebäudesubstanz	1.905,6 TDM/a
Abschreibungen	29.675,0 TDM/a
Zinsen	12.292,0 TDM/a
	165.726,1 TDM/a

Für die Minimierung der unbedingt erforderlichen Aufwendungen zur Sicherstellung eines hochwertigen ÖPNV in der Landeshauptstadt Magdeburg sind zu gewährleisten:

- Rationelle Nutzung der Verkehrsmittel und Anpassung des Angebotes an die Nachfrage (verkehrsschwache Tageszeiten, Wochenendverkehre)
- Schaffung von Straßenbahndirektverbindungen aus den Wohngebieten zum Stradtzentrum unter Einsparung bzw. Reduzierung von Busleistungen
- Sicherung der Komplementärfinanzierung bei GBFG-gestützten Maßnahmen zur Senkung der Zinsbelastung des Verkehrsunternehmens
- Modernisierung der vorhandenen Tatra-Straßenbahnfahrzeuge mit dem Ziel hoher Laufleistungen und geringem Instandhaltungsaufwand
- Überprüfung der Fahrzeuggrößen bei künftigen Beschaffungsprogrammen
- Nutzung preisgünstiger Beschaffungsmöglichkeiten bei Beachtung der erforderlichen Qualitätsansprüche
- Einbeziehung privater Busunternehmer in den Linienverkehr
- Nutzung der Kooperationsmöglichkeiten mit Verkehrsbetrieben in der Region
- Fortsetzung des Gleisinstandsetzungsprogramms als Grundlage für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen
- Fortsetzung der innerbetrieblichen Rationalisierung mit dem Ziel Betriebskostensenkung
- Aktives Marketing - auch im Tarifbereich - zur Stabilisierung des Fahrgastaufkommens

MVB AG - AUCH KÜNFTIG DER HAUPTTRÄGER DES ÖPNV IN MAGDEBURG

Die MVB AG ist nach wie vor der Hauptträger des ÖPNV in unserer Landeshauptstadt. Das sollen einige Zahlen verdeutlichen:

1993 wurden 61,5 Mio Personen mit Straßenbahnen, Omnibussen, Fähren und Fahrgastschiffen befördert. Dabei wurden 17,3 Mio Nutz-Wagen-km und 1449,6 Mio Platz-km erbracht. Zur Zeit verfügt das Unternehmen über 1128 Mitarbeiter. Die Länge des Straßenbahnstrekkennetzes beträgt 59 km, davon 18,6 ton auf besonderem Bahnkörper. Darauf werden 10 Linien mit einer Linienlänge von 108 km betrieben. Es stehen insgesamt 292 Straßenbahnfahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von 16,2 Jahren für den Linieneinsatz zur Verfügung (davon 209 Triebwagen und 83 Beiwagen). Der durchschnittliche Haltestellenabstand im Straßenbahnnetz beträgt 494 m. In der Hauptverkehrszeit werden 85 Züge eingesetzt. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit lt. Fahrplan beträgt 19,2 km/h, auf den Streckenteilen mit besonderem Bahnkörper sogar 26,9 km/h. Die Gesamtlänge beträgt 127 km, davon

72,2 km in straßenbündigem Bahnkörper

41,0 km auf besonderem Bahnkörper und

13,8 km Betriebshofgleise.

Im Netz sind 218 Weichen vorhanden. Für die Bahnenergieversorgung stehen 127,0 km Fahrleitungsanlagen, 248,5 km Kabelnetz, 21 Gleichrichterunterwerke und 1 Fernwirkanlage mit 18 Unterstationen zur Verfügung. Die Wartung, Instandhaltung und Abstellung der Straßenbahnfahrzeuge erfolgt in 3 Betriebshöfen, in 1 Hauptwerkstatt und 1 Anlage mit Radsatzdrehmaschine. Die Länge des Omnibusstreckennetzes beträgt 71 km , auf dem 19 Linien mit einer Linienlänge von 98 km betrieben werden. Im Linienverkehr sind 63 Busse (nur Niederflurfahrzeuge) eingesetzt, ferner stehen 2 Reisebusse zur Verfügung. Das Durchschnittsalter der Busse beträgt nur 2 Jahre. Der durchschnittliche Haltestellenabstand im Busnetz beträgt 612 m. Die durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit lt. Fahrplan beträgt 21,1 km/h. Für die Busse steht ein nach modernsten Gesichtspunkten ausgestatteter Betriebshof zur Verfügung. Das Leistungsverhältnis Straßenbahn : Bus beträgt ca. 80:20.

Das Unternehmen geht davon aus, das Verkehrsangebot in den nächsten Jahren dahingehend flexibel zu gestalten, daß insbesondere im Bussektor eine verstärkte Anpassung an die veränderten Verkehrsströme durch veränderte bzw. neue Linienführungen erfolgt, dabei die Beförderungsleistungen zu den neuen Einkaufszentren, neuen Wohnungsbaustandorten und Gewerbegebieten schrittweise, natürlich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Unternehmens, verbessert werden.

Das Straßenbahnstreckennetz wird durch die Verlängerung in Diesdorf mit dem Bau der Gleisschleife ergänzt. Ferner soll der Baubeginn für die zweite Straßenbahn-Nord-Süd-Verbindung im Zuge des verlängerten Westrings erfolgen. Besonderes Gewicht für die künftige Wirksamkeit und Attraktivität des ÖPNV haben die geplanten Beschleunigungsmaßnahmen auf allen wichtigen Streckenästen des Straßenbahnnetzes. Daneben wird weiter an der Modernisierung des Strekkennetzes durch Gleis- und Fahrleitungsbau gearbeitet. So erfolgt derzeit die komplexe Rekonstruktion der technischen Infrastruktur auf dem Streckenast nach Cracau, es folgt die Strecke in der Alten Neustadt. Der Neu- bzw. Umbau von Gleichrichterunterwerken ist ein weiterer Schwerpunkt der Investitionstätigkeit des Unternehmens. Besonders fahrgastfreundlich wird der Einsatz der ersten Niederflurgelenktriebwagen im Straßenbahnliniennetz sein. Bis 1996 werden insgesamt 25 solcher modernen und attraktiven, nach modernsten Gesichtspunkten ausgestatteten Fahrzeuge beschafft, die mit dazu beitragen werden, das Image des ÖPNV weiter zu verbessern. Diese benutzerfreundlichen, aufwandsarmen, energiesparenden und robusten Fahrzeuge verfügen bei einer Wagenkastenlänge von 29,4 m und einer Wagenkastenbreite von 2,3 m über 71 Sitz- und 161 Stehplätze. Eine Einstiegshöhe von 30 cm gewährleistet, daß auch Fahrgäste, die in ihrer Mobilität behindert sind, bequem ein- und aussteigen können. Damit wird eine neue Epoche im ÖPNV der Stadt eingeläutet. Der Einsatz der ersten Fahrzeuge im Liniendienst wird noch 1995 erfolgen. Ein bedeutsames Vorhaben der MVB AG ist der drin-

Die neue Magdeburger Straßenbahn, Niederflurgelenktriebwagen NGT 8D

gend erforderliche Neubau des Straßenbahnbetriebshofes Südost. Eine desolate Bausubstanz, unzureichende Arbeitsbedingungen und keine Möglichkeiten, die neuen, modernen Niederflurfahrzeuge im bestehenden Objekt zu warten, zu pflegen, instand zu halten und abzustellen, machen dieses Investitionsvorhaben notwendig. Natürlich erfolgen diese und weitere hier nicht genannte Maßnahmen erhebliche finanzielle Mittel, die das Unternehmen nicht allein aufbringen kann. Ein attraktiver ÖPNV, so wie er aus sozialen Erwägungen, aus Gründen des Umweltschutzes, der Flächeninanspruchnahme gewünscht wird, kann nicht ohne Bezuschussungen betrieben werden. Daß das Unternehmen selbst gute Voraussetzungen dazu aus betriebswirtschaftlicher Sicht setzt, davon zeugt der 1993 erreichte Kostendekkungsgrad in Höhe von über 48 %, der im Verhältnis zu vergleichbaren Verkehrsbetrieben der neuen Bundesländer einen Spitzenwert darstellt. Trotzdem ist es dringend erforderlich, daß mittelfristig eine gesicherte Bereitstellung finanzieller Mittel erfolgt, um eine kontinuierliche ÖPNV-Entwicklung in den nächsten Jahren zu gewährleisten. Mittel, die als Ausgleich für die positiven äußeren Effekte des ÖPNV erforderlich sind. Breiten Angebotsgestaltung, weitere neue Wartehallen, die Verbesserung der Fahrgastinformtion im Störungsfall, die Einrichtung eines Servicecenters, die Aufstellung weiterer Verkaufsautomaten im Netz, weitere Bemühungen zur Einführung eines Semester-Tickets für Studenten, zum „Fahren auf Eintrittskarte", für einen gemeinsamen Nahverkehrstarif im Rahmen der zu schaffenden regionalen Verkehrskooperation sind neben vielen anderem Bestandteile des Marketing-Konzeptes des Unternehmens, an dessen Realisierung intensiv gearbeitet wird.

Unter Beachtung der im ÖPNV-Konzept genannten Entwicklungsrichtung wird sich das Verkehrsunternehmen MVBAG dieser Aufgabenstellung mit einer Vielzahl von Aktivitäten stellen.

Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV der nächsten Jahre wird die Entwicklung der künftigen Verkehrsnachfrage sein. Es wird eingeschätzt, daß sich die Zahl der beförderten Personen bis zum Jahr 2000 auf ca. 65 Mio entwickeln kann. Der derzeitige Tendenz eines leichten Anstiegs der Beförderungsfalle gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres zeigt, daß dies keine unrealistische Planungsgröße ist und daß die Tendenz des Absinkens der Verkehrsnachfrage in den letzten 4 Jahren durch vielfältige Maßnahmen aufgehalten werden konnte.

Dazu gehören:

- der 100 %ige Einsatz von Niederfluromnibussen
- die schrittweise Modernisierung des Straßenbahnfahrzeugparks
- der durchgehende 10-Minuten-Takt im Tagesverkehr des Straßenbahnliniennetzes

Gierfähre Westerhüsen

- die strikte Forderung, Beschleunigungsmaßnahmen im Straßenbahn- und Omnibusstreckennetz durchzusetzen und deren schrittweise Realisierung
- die Anschlußgewährleistung an markanten Knotenpunkten
- das punktuelle Einräumen der Vorfahrt an einer Vielzahl von Lichtzeichenanlagen
- die Aufstellung von stationären Fahrscheinautomaten neben den anderen Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs durch den Fahrgast: betriebliche und Fremdverkaufsstellen sowie Fahrscheinerwerb beim Fahrpersonal
- die Schaffung von Bike-and-ride-Einrichtungen an geeigneten Haltestellen
- die Fahrradmitnahme in den öffentlichen Verkehrsmitteln
- die Möglichkeit des Aussteigens außerhalb der Haltelinien im Abendverkehr des Busbetriebes
- das Aufstellen moderner Wartehallen mit übersichtlichen Fahrplaninformationen
- die Vielgestaltigkeit des Tarifsystems mit einer Reihe von Rabattierungen zugunsten der Fahrgäste
- das Ausdrucken persönlicher Fahrpläne nach Wunsch des Fahrgastes
- die Möglichkeit des Taxi-Rufs in Bussen und Bahnen im Abendverkehr

um nur einige zu nennen.

Im Stadtgebiet werden durch das Unternehmen 2 Fähren betrieben:

Motorfähre Buckau mit 2 Fährschiffen

Gierfähre Westerhüsen

Beide dienen insbesondere dem Naherholungsverkehr. 1993 wurden insgesamt 70690 Personen befördert. Ferner verfügt das Unternehmen über 2 im Einsatz befindliche Fahrgastschiffe, mit denen planmäßige und Charterfahrten durchgeführt werden. Die Fahrpreise pro Fahrt (Erwachsene) liegen zwischen 10 und 15 DM. Alle im Linieneinsatz befindlichen Fahrzeuge sind mit Funk ausgerüstet. Für Überwachungs- und Entstörungsaufgaben stehen insgesamt 8 Fahrzeuge zur Verfügung. 120 betriebsfremde und 12 betriebseigene Verkaufsstellen sind die Basis für den Fahrscheinvertrieb.

In dem von der Stadtverordnetenversammlung zustimmend zur Kenntnis genommenen ÖPNV-Konzept sind die Grundzüge der möglichen Ausgestaltung es ÖPNV bei der derzeit erkennbaren langfristigen Stadtentwicklung dargestellt. Diese Grundzüge bilden die Basis für die künftige Unternehmensentwicklung der MVBAG. Zur Zeit werden durch das Unternehmen die Aufgabenstellungen und Maßnahmen bis zum Jahr 2000 fixiert, die in einem Unternehmenskonzept zusammengefaßt werden. Als Hauptträger des ÖPNV in der Stadt leistet der MVB AG einen bedeutsamen Beitrag zur Funktionalität und Lebensfähigkeit unserer Landeshauptstadt. Eine Minderung des Leistungsfähigkeit des Unternehmens hätte einen weiteren Anstieg des Individualverkehrs zur Folge. Da das Straßennetz der Stadt in großen Teilen die Grenze seiner Leistungsfähigkeit erreicht und überschritten hat, wäre ein überproportionaler Ausbau des Straßennetzes und der erforderlichen Parkflächen mit erheblichen Aufwendungen an Investitionen und Unterhaltung erforderlich. Nach vorliegenden Berechnungen von Intraplan-Consult wären dies allein 214 Mio DM an zusätzlichen Investitionen. Hinzu kämen weitere Lärmbelastungen, zusätzliche Luftverschmutzung, Schäden durch erwartende zusätzliche Verkehrsunfälle und ein höherer Energieverbrauch insgesamt.

Das Ziel der MVB AG besteht in der Absicherung der Beförderungsbedürfnisse der Bevölkerung in hoher Qualität im Rahmen eines umweltfreundlichen, energie- und flächensparenden ÖPNV bei optimaler Erschließung des Verkehrsmarktes der Stadt und umliegender Orte, effektivem Ressourceneinsatz, größtmöglicher Wirtschaftlichkeit, minimalem Defizit und größter Kundennähe.

25 JAHRE TATRA-STRASSENBAHNEN IN MAGDEBURG

Neue Straßenbahnwagen für die DDR

In den 60er Jahren wirkte sich auf die planmäßige Durchführung des Straßenbahnverkehrs die Überalterung des größten Teils des Fahrzeugparkes im zunehmenden Maße hemmend aus. Die Vielzahl der Wagentypen, Einschränkungen bestimmter Wagentypen im Verkehrsablauf und die hohe Reparaturquote genügten für das steigende Beförderungsaufkommen nicht mehr. Selbst mit den 34 modernen Straßenbahnzügen unterschiedlicher Typen aus der Gothaer Produktion konnte der hohe Fahrzeugbedarf nicht gedeckt werden.

Mitte der 60er Jahre wurde festgelegt, die zukünftig benötigten Straßenbahnwagen für die RGW-Staaten nur noch im über 100-jährigen Schienenfahrzeugunternehmen in Prag zu fertigen.

Während man in den beiden deutschen Staaten auch nach 1945 an der Tradition des deutschen Großraumwagens der 30er Jahre mit konventioneller Serie-Parallel-Schaltung festhielt, ging man ab 1951 an der Moldau andere Wege. Ausgangsbasis für den Bau neuer vierachsiger Großraumwagen war hier der amerikanische PCC-Wagen mit einem vielstufigen Beschleuniger-Schaltwerk-System. Auf dieser Basis entstanden hier nacheinander die Wagentypen T1, T2 und T3, die zunächst für die tschechoslowakischen Straßenbahnbetriebe in großer Stückzahl gefertigt wurden. Diese Fahrzeuge zeichneten sich gegenüber dem Kfz-Verkehr durch eine hohe Beschleunigung und kürzere Reisezeiten aus.

Straßenbahn Typ T4D/B4D im September 1992

1964/65 wurden in Dresden 3 Triebwagen des Typs T3 der Prager Verkehrsbetriebe mehrere Monate lang einem Test unterzogen. Für die DDR-Verkehrsbetriebe, die nicht wie Schwerin und Karl-Marx-Stadt über ein völlig neu angelegtes Streckennetz verfügten, war die Wagenkastenbreite von 2,50m auf 2,20m zu reduzieren, um dieAnzahl der Begegnungsverbote bei den herkömmlichen engen Gleismittenabständen, insbesondere in den Kurven, gering zu halten.

Während die Fachleute bereits Anfang der 50er Jahre den Nachteil eines kombinierten Triebwagen-Beiwagen-Betriebes erkannt hatten, bestand dennoch seitens der DDR die Forderung, einen passenden Beiwagen zu konstruieren. Als Musterfahrzeug wurde ein zum Beiwagen umgerüsteter ältererT1-Wagen getestet. Das Ziel war, mit 3-Wagen-Zügen möglichst hohe Beförderungszahlen in einem Zugverband bei geringem Stromverbrauch zu erreichen.

Weitere Anpassungen des Fahrzeuges, z.B. die Ausrüstung für den schaffnerlosen Betrieb und die Veränderungen der Getriebe derTriebwagen als Voraussetzung für den Beiwagenbetrieb, mußten entsprechend der gültigen Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen vorgenommen werden.

Nach einer Entwicklungszeit von nur zwei Jahren wurde bereits im Jahre 1967 das Baumusterfahrzeug der neuen Typenreihe T4D/B4D an die Verkehrsbetriebe in Dresden ausgeliefert. Ein Jahr später begann dann auch die Serienfertigung der neuen Fahrzeuggeneration für die Straßenbahnbetriebe der DDR.

Die ersten Tatra-Wagen in Magdeburg

Nach Dresden erhielten zeitgleich Magdeburg, Leipzig und Karl-Marx-Stadt die ersten neuen Fahrzeuge aus tschechoslowakischer Produktion.

Am 3. April 1969 trafen die ersten Triebwagen des Typs T4D per Eisenbahn in Magdeburg ein. Nach der Komplettierung, den ersten Erprobungs- und Abnahmefahrten, sowie einer Pressekonferenz, wurden bereits am 19. April auf einer öffentlichen Fahrzeugschau auf dem Alten Markt die neuen Tatras vorgestellt. Bereits einen Tag später - am 20. April 1969 - begann dann auch der fahrplanmäßige Linieneinsatz, zunächst mit Solotriebwagen auf der damaligen Linie 3 zwischen der Leipziger Chaussee und Diesdorf.

Da in der Anfangszeit nur sehr wenige Straßenbahnfahrer im Besitz der notwendigen Fahrschulqualifikation waren, konnten die neuen Fahrzeuge zunächst nur im Abendverkehr und an den Wochenenden vereinzelt eingesetzt werden.

Im Sommer 1969 standen bereits 36 Triebwagen (Nr. 1001 bis 1036) sowie 13 Beiwagen (2001 bis 2013) der

Baujahre 1968 und 1969 für den Liniendienst zur Verfügung, die zunächst alle im Betriebshof Stadtfeld beheimatet wurden. Mit diesem Wagenpark war es dann in der zweiten Jahreshälfte 1969 möglich, nicht nur die Linie 3, sondern wenig später auch die Linie 2, typenrein mit Tatrafahrzeugen zu betreiben.

Auf Grund der noch nicht überall ausreichend vorhandenen Stromversorgung konnten jedoch zunächst nur Zweiwagenzüge - bestehend aus Triebwagen / Triebwagen bzw. Triebwagen / Beiwagen - zum Einsatz gelangen.

Großzüge im Einsatz

Mit der Indienststellung der Triebwagen Nr. 1037 bis 1064 sowie der Beiwagen Nr. 2014 bis 2031 im Sommer 1970 wurden erstmals auch Tatrawagen auf dem Betriebshof Südost und der noch zeitweilig in Betrieb befindlichen Einsatzstelle Buckau stationiert, um von dort aus die Linien 12 und 22 zu bedienen.

Voraussetzung dafür waren u.a. die begonnene großräumige Erweiterung des Betriebshofes Südost sowie die Inbetriebnahme mehrerer neuer Unterwerke.

Bereits im Spätsommer 1969 erfolgte an einem Tag der Einsatz von Großzügen T4D-T4D-B4D auf der Linie 2 im Test. Damit war Magdeburg die erste Stadt in der DDR, die 3-Wagen-Züge TATRA im Linienverkehr einsetzte.

Mit der Stabilisierung der Stromversorgung wurden im Winterhalbjahr 1970/71 erstmals auch Dreiwagenzüge auf den Linien 3, 12 und 22 eingesetzt.

Der Tatra-Dreiwagenzugbetrieb brachte vor allem im Berufsverkehr erhebliche Vorteile, konnte doch damit das Platzangebot gegenüber den herkömmlichen Straßenbahnzügen nahezu verdoppelt werden.

Mit dem Entstehen neuer Wohngebiete an der Leipziger Chaussee war das Fahrgastaufkommen auf der Linie 3 sprunghaft angestiegen. Auch der Streckenast nach Südost besaß auf Grund der zahlreichen Industriebetriebe in Buckau, Fermersleben und Salbke eine gewichtige Rolle im innerstädtischen Nahverkehr. Auf der Linie 2 kamen deshalb vorübergehend wieder Fahrzeuge älterer Bauart zum Einsatz, um den Fahrzeugbedarf auf den Linien 3,12 und 22 zu decken.

Mit der Indienststellung weiterer Fahrzeuge - in den Jahren 1971 bis 1973 insgesamt 33 Trieb- und 20 Beiwagen - konnte eine wesentliche Stabilisierung des Tatrawagenparks erreicht werden.

Mit den inzwischen neuzugeführten Fahrzeugen konnte nun auch die Linie 2 wieder mit Tatrawagen betrieben werden. Zusätzlich kamen erstmals auch Tatrawagen auf der Linie 5 zum Einsatz, wo sie jedoch nur ein relativ kurzes Gastspiel erlebten, da diese Linie ab 1973 für mehrere Jahre eingestellt wurde.

Mit der kompletten Umstellung der Linien 2, 3, 5, 12 und 22 auf Tatrabetrieb, verbunden mit dem Um- und Ausbau der Betriebshöfe Stadtfeld und Südost und der Stabilisierung der Stromversorgung sowie Erneuerung der Gleisanlagen konnte im Jahre 1973 die erste Etappe der Einführung neuer Fahrzeuge im wesentlichen abgeschlossen werden.

Neue Gleise für neue Bahnen

Parallel zu den bereits genannten Maßnahmen mußte auch das Gleisnetz in vielen Abschnitten einer Grundinstandsetzung unterzogen werden, wenngleich die damals verwendete Gleisbautechnologie (Einbau von Großverbundplatten) hinsichtlich der angestrebten Liegedauer sich als ungünstig erwies. Die Verwendung dieser Platten führte außerdem zu einer starken Schallemission und erforderte ständige Reparaturen im Gleis- und Fahrbahnbereich, was immer wieder zu der landläufigen Meinung führte, die Tatrawagen wären für unsere Gleisanlagen zu schwer und laut. In der Tat ist jedoch die Achsfahrmasse bei einem vierachsigen Fahrzeug wesentlich geringer, als bei einem herkömmlichen Zweiachser - am Gewicht kann es also nicht gelegen haben. Die technischen Probleme der Großverbundplattenbauweise lagen hier vor allem in der starken - für dynamische Belastungen nicht genügend elastischen Fahrbahn - und der völlig fehlenden Gleisentwässerung, was vor allem bei Frosteinwirkungen zu Gleisschäden führte. Erst mit der Anwendung der Querschwellenbauweise (verbunden mit Schotterbettung und

Betriebshof Sudenburg September 1993,
Hechttriebwagen Bj. 1943, T 124 Bj. 1928

Gleisentwässerung) konnten ab Ende der siebziger Jahre endlich zufriedenstellende Ergebnisse erzielt werden, was auch eine wesentliche Senkung des Lärmpegels nach sich zog.

Typenrein in die 80er Jahre

Mit der Umstellung der Straßenbahnlinie 1 auf Tatrabetrieb begann am 1. Februar 1975 die zweite große Etappe, fuhren doch damit erstmals Tatrawagen in den Norden der Stadt. Mit diesem Tag wurden erstmals auch Fahrzeuge der neuen Generation vom Betriebshof Sudenburg aus eingesetzt, wo gleichsam umfangreiche Umbaumaßnahmen an den Hallengleisen und Wartungsgruben vorangegangen waren.

Auf der parallel zur Linie 1 verkehrenden Straßenbahnlinie 10 war ein Einsatz von Tatrawagen jedoch aufgrund der noch immer vorhandenen Kuppelendstelle in Rothensee vorerst nicht möglich. Erst die Schaffung eines provisorischen Wendedreiecks auf dem im Aufbau befindlichen neuen Straßenbahnbetriebshof Nord am August-Bebel-Damm ermöglichte mit Wirkung vom 4. Januar 1976 auch die Umstellung der Linie 10 auf Tatrabetrieb.

Bereits im Oktober 1975 hatten die beiden traditionellen Nordlinien 1 und 10 Zuwachs erhalten. Mit der Inbetriebnahme der Streckenverlängerung von der Kastanienstr. zur Barleber Chaussee wurde erstmals seit dem Jahre 1941 wieder eine Neubaustrecke eröffnet. Die neu eingeführte Linie 8 verband von nun an das Stadtzentrum mit dem Neubaugebiet am Neustädter See. Wenn auch zur Eröffnungsfahrt ein geschmückter Tatrazug bereitstand, so sollten bis zum planmäßigen Einsatz von Tatrawagen auf der Linie 8 noch einige Monate vergehen. Zunächst waren es vorwiegend Dreiwagenzüge der Bauart »Gotha«, die den Dienst auf der neuen Linie übernahmen. Erst mit der Eröffnung des Betriebshofes Nord im Februar 1977 wurden endlich Voraussetzungen geschaffen, um auf den Linien 1, 8 und 10 sowie auf der neu eingeführten Linie 9 den typenreinen Tatra-Dreiwagenzugbetrieb zu ermöglichen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch der Betriebshof Neustadt aus der Gründerzeit für den Straßenbahnbetrieb geschlossen, nachdem hier zuletzt Gothaer Wagen beheimatet waren. Ein Umbau auf Tatrabetrieb war aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht zu realisieren gewesen.

Nach der Umstellung der Linie 8 auf Tatrabetrieb und der Schließung des Betriebshofes Neustadt blieb für die Einheitsfahrzeuge der Bauart »Gotha« nur noch ein kurzer Einsatzzeitraum auf der Linie 4, bis auch hier im Sommer 1978 endgültig der letzte Zug seinen Weg aufs Abstellgleis antreten mußte. Beinahe unscheinbar hatte die Magdeburger Straßenbahn damit einen Status erreicht, der zu diesem Zeitpunkt für DDR-Verhältnisse eine Einmaligkeit darstellte: Erstmals wurde ein Straßenbahnnetz einer Stadt typenrein mit Tatrafahrzeugen betrieben, wobei kein einziges Fahrzeug älter als 10 Jahre war. Über 10 Jahre blieb Magdeburg die einzige Stadt in Deutschland, die einen typenreinen Tatra-Fahrzeugpark einsetzte.

Von der Straße auf die Schiene

Der sprunghafte Anstieg der Mineralölpreise auf dem Weltmarkt zwang zu Beginn der 80er Jahre auch die MVB zur Einsparung von flüssigen Brennstoffen, verbunden mit der Verlagerung von Straßentransporten auf die Schiene. Neue Lösungen waren gefragt, so auch die Reaktivierung bereits stillgelegter Straßenbahnstrekken.

Nachdem bereits 1982 die Linie 5 zwischen dem Stadtzentrum und der Berliner Chaussee wieder eingeführt wurde, fuhren zur Freude vieler Magdeburger ab Mai 1983 wieder Straßenbahnen auf der traditionsreichen Herrenkruglinie 6. In nur wenigen Monaten war die Strekke vom Margarethenhof bis zum Endpunkt Herrenkrug eingleisig wieder aufgebaut worden.

Olvenstedter Straße, Straßenbahnzug, Typ T6A2, Bj. 1989

Mit der geforderten Einsparung von Dieselkraftstoff war auch im Zusammenhang mit Baumaßnahmen der ansonsten praktizierte Schienenersatzverkehr mit Omnibussen so gut wie nicht mehr möglich.

Wie in früheren Zeiten sollte ein Straßenbahn-Pendelverkehr eingerichtet werden. Die Tatra-Wagen waren als Einrichtungsfahrzeuge dazu ohne weiters nicht geeignet. Als »Notlösung« wurden zunächst jeweils 2 Triebwagen Heck-an-Heck gekuppelt, wobei jedoch immer nur der in Fahrtrichtung vordere Wagen für die Fahrgastbeförderung genutzt werden konnte.

Diese unbefriedigende Lösung führte schließlich im Jahre 1982 zum Magdeburger Wendezug, der aus

Kantstraße, März 1993 mit modernisierter T4D/B4D, Bj. 1987

Es gab folgende Streckenverlängerungen:

1975: ins Neubaugebiet Nord von der Kastanienstr. zur Barleber Chaussee (heute Neustädter See) Länge: ca. 2 km

1979: Industriegebiet Rothensee zum Barleber See Länge: ca. 2,5 km

1983: Reaktivierung der Strecke zum Herrenkrug

1984: ins Neubaugebiet Olvenstedt vom Olvenstedter Platz (Immermannstr.) nach Olvenstedt Länge: ca. 4,2 km

1991: ins Neubaugebiet Birkenweiler von der Klosterwuhne zur Lerchenwuhne Länge: ca. 1,5 km

1992: vom Westring über die Westringbrücke zum Südring Länge: ca. 1,6 km

einem Führungstriebwagen und einem zweiten Triebwagen besteht, welcher auf dem B-Perron einen zusätzlichen Fahrerstand besitzt.

Nach dem erfolgreichen Umbau des Triebwagens Nr. 1206 wurden in den Jahren 1982/83 weitere 12 Triebwagen mit einem zweiten Führerstand ausgerüstet.

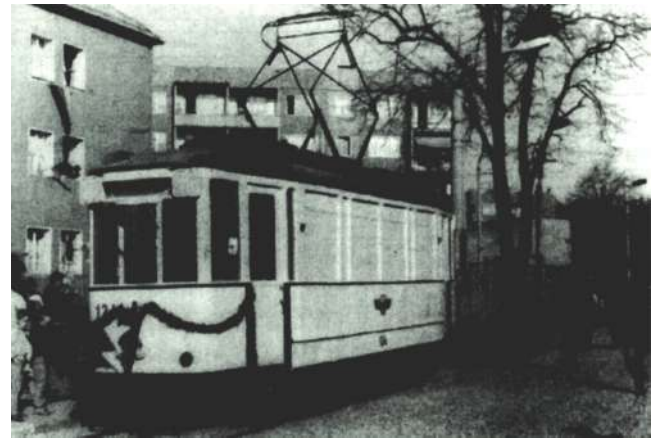
Noch heute werden übrigens Wendezüge gelegentlich im Zusammenhang mit Baumaßnahmen eingesetzt.

Zu den Kuriositäten jener Zeit zählte freilich auch der Autotransportzug - bestehend aus einem Tatra-Triebwagen und zwei vierachsigen Niederbordloren. Neu angelieferte Pkw der Typen »Wartburg« und »Trabant« wurden mit Hilfe dieses Zuges im »Huckepack« vom Güterbahnhof Neustadt zum Pkw-Auslieferungslager in Sudenburg befördert. Auf diese Weise sollte Vergaserkraftstoff für die Überführungsfahrten bei neu angelieferten Pkw eingespart werden. Trotz anfänglicher Zweifel wurden Transporte dieser Art über mehrere Jahre hinweg durchgeführt.

Neue Strecken

Das Entstehen neuer Wohngebiete, die Ansiedlung neuer Industriestandorte im Norden der Stadt und die Reaktivierung bereits stillgelegter Strecken führten Anfang der achtziger Jahre zu einem weiteren Anstieg der Fahrgastzahlen, die zu dieser Zeit nur mit Hilfe der bereits in großer Stückzahl vorhandenen Tatrawagen beherrscht werden konnten.

Den Hauptanteil an der Beförderungsleistung hatte die Strecke in das Neubaugebiet Olvenstedt. In der 2. Hälfte der 80er Jahre kamen zur Beförderung der hohen Anzahl von Fahrgästen 4 Straßenbahnlinien, in der Hauptverkehrszeit mit mehr als 20 Fahrten in der Stunde zum Einsatz. Mit einem Bestand von 261 Trieb- und 135 Beiwagen bediente die Magdeburger Straßenbahn in der zweiten Hälfte der 80er Jahre insgesamt 13 Linien, wobei in den Spitzenzeiten bis zu 96 Züge im Einsatz waren und pro Jahr etwa 93 Millionen Fahrgäste gezählt werden konnten.



Triebwagen 124, als Eröffnungswagen für die Neubaustrecke nach Olvenstedt am 27. April 1984

ERINNERUNGEN EINES STRASSENBAHNFREUNDES

Mein Leben mit der Magdeburger Straßenbahn -

so heißt das Buch von Helmut Wiesener. Es erscheint im November 1994 in dr. Ziethen verlag, 39387 Oschersleben (ISBN 3-928703-43-9). Helmut Wiesener ist dem Straßenbahnwesen seit frühester Jugend verbunden. Aus seinem Buch mit freundlicher Genehmigung des Verlages ein kurzes Kapitel als Kostprobe.

Magdeburger **Trambahn-Actiengesellschaft**

Die bestehenden Pferde-Straßenbahnlinien erstreckten sich nur in Nordsüd-Richtungen. Nun wollten auch die Bewohner in Stadtfeld, Friedrichstadt und dem Werder eine Pferde-Straßenbahn-Verbindung haben. Zahlreiche Eingaben deshalb führten dann auch zum Erfolg. Damit sollte auch eine Ostwest-Verbindung durch die Stadt geschaffen werden. Dies hatte zur Folge, daß in Magdeburg ein zweites Pferdebahn-Unternehmen entstand. Es war eine englische Gesellschft mit Sitz in Birmingham.

Die „Magdeburgische Zeitung" berichtete in ihrer Ausgabe vom 4. August 1884 folgendes:

„Der Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Damm & Wendland in Berlin ist polizeilicherseits die Erlaubnis erteilt, mit den Arbeiten zum Bau einer Magdeburger Pferdebahn auf folgenden Strecken gleichzeitig zu beginnen:

1. Große Diesdorfer Straße bis Gabelung Ringstraße,
2. Olvenstedter Straße bis ebendahin,
3. Gabelung Ringstraße bis Kaiserstraße (Otto-v. Guericke-Straße)
4. Kaiserstraße, Ulrichstraße bis Breiter Weg
5. Alter Markt bis Strombrücke,
6. Strombrücke bis Mittelstraße und
7. Brückstraße bis Friedrichstadt (Marktplatz).

Der Gesellschaft ist ferner aufzugeben, die bezeichneten Bahnstrecken bei Verlust der Conzession bis zum 1. October cr. fertig zu bauen und in Betrieb zu setzen."

Im Jahre 1886 gab es eine Linienerweiterung durch die Inbetriebnahme der Strecke Gabelung - Kaiserstraße - Alte Ulrichstraße - Alter Markt - Jakobstraße - Tränsberg.

Dieses zweite Pferde-Unternehmen in Magdeburg nannte sich „Magdeburg Tramway Company Ltg." und später „Magdeburger Trambahn-Actiengesellschaft". Besitzer war weiterhin die englische Gesellschaft in Birmingham.

Im Jahre 1888 wurden bei der Trambahn die ersten offenen Wagen in Betrieb genommen, im Volksmund als „Sommerwagen" bekannt. Diese Wagen hatten durchgehende Quersitzreihen und man mußte an der Längsseite des Wagens ein- und aussteigen. Im Inneren der Wagen war kein Durchgang und der Schaffner mußte vom außen angebrachten langen Trittbrett kassieren. Die „Sommerwagen" waren bei den Fahrgästen sehr beliebt und nun wurden auch bei der „Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft" derartige Wagen beschafft.

Nach der Beseitigung der Festungswälle wurde im Jahre 1890 die Linie Gabelung - Tränsberg durch die Hohepfortestraße über die Stendaler Straße bis Rogätzer Straße verlängert. Hier besaß die Gesellschaft auch eine Wagenhalle der Trambahn mit drei Gleissträngen, wo insgesamt 15 Wagen untergebracht werden konnten. Auch eine Hufschmiede war in dieser Wagenhalle. Das Hauptdepot der Trambahn befand sich in der Großen Diesdorfer Straße.

Im Jahre 1897 waren bei der Trambahn 54 Wagen und 150 Pferde vorhanden. Die Gleislänge betrug etwas über 25 km. Die Trambahn beschäftigte 117 Personen. Zur damaligen Zeit gab es noch die unentbehrlichen „Ritzenschieber". Gleichzeitig immer vier Mann schoben eine lange Eisenstange, an deren unteren Ende sich ein Blechkasten mit Spitze befand, die den Dreck aus den Rillenschienen herausholte.

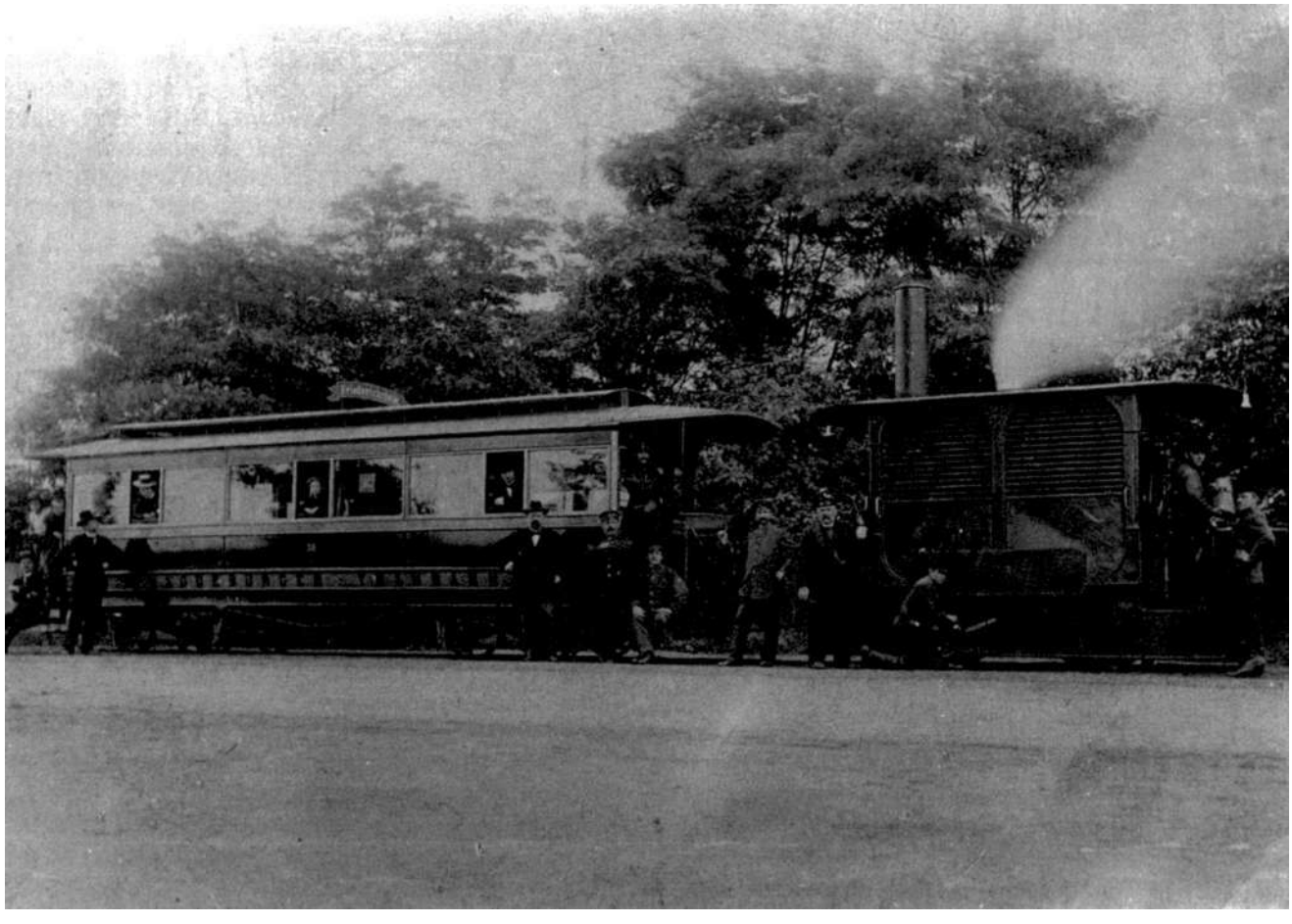
Depot der Trambahn Rogätzer Straße 1890

Mit der Dampfbahn zum Herrenkrug

Am 14. Juli 1886 wurde eine neue Straßenbahnlinie von Friedrichstadt zum Herrenkrug eingeweiht. Am sogenannten Sandplatz, 100 Meter östlich vom Heumarkt, war die Abfahrtstelle zum Herrenkrug. Die Linie verlief vorbei am Gesellschaftslokal „Stadt Loburg", dann in der Herrenkrugstraße auf separatem Gleiskörper, am Margaretenhof vorüber bis zur Endstelle Herrenkrug. Dort befand sich eine sehr große Wartehalle, leider durch den II. Weltkrieg fast völlig zerstört, nur noch ein winziger Rest steht heute unter Denkmalschutz. Bis 1909 war diese Endstelle ein Sackbahnhof, es mußte gekuppelt werden und über einen Gleiswechsel fuhr man wieder zurück. Dann wurde eine sehr große Wendeschleife mit vielen Abstellgleisen gebaut.

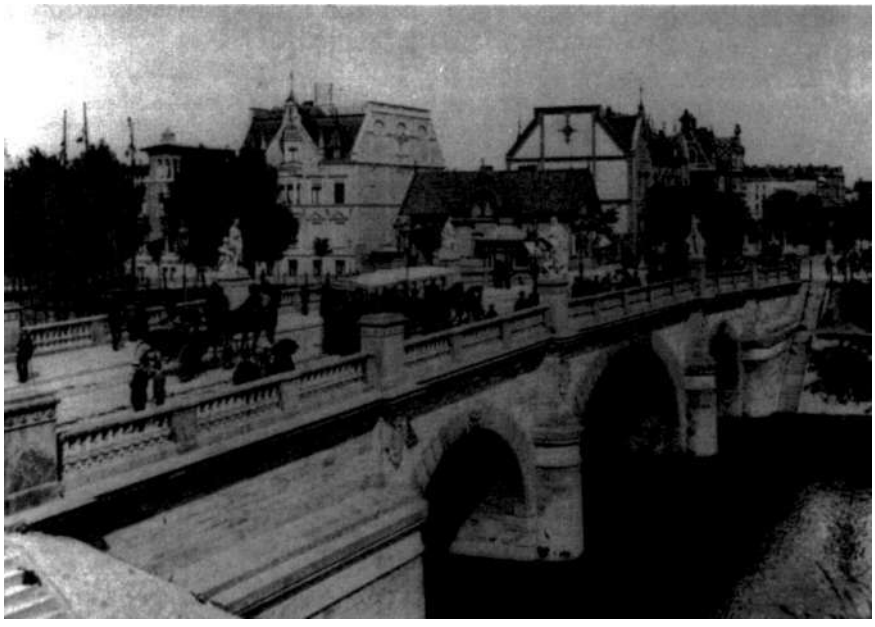
Diese neugebaute Ausflugslinie, auch Herrenkruglinie genannt, gehörte der „Magdeburger Trambahn-Actien-Gesellschaft". Eine besondere Sensation war für Magdeburg, daß die Personenwagen nicht von Pferden, sondern von Dampflokomotiven gezogen wurden, wovon vier Stück vorhanden waren. Über die Eröffnung der Herrenkrugbahn schrieb damals die „Magdeburgische Zeitung" in ihrer Nummer 325 vom 16. Juli 1886 folgendes:

„Wie bereits gemeldet, fand gestern Vormittag 10 Uhr die amtliche Probefahrt auf der neuerbauten Dampftrambahnlinie Friedrichstadt - Herrenkrug statt, zu der sich außer den Vertretern der Polizei auf Einladung derTrambahn-Gesellschaft auch die Spitzen der Militair- und Civielbehörden unserer Stadt eingefunden hatte. Dieselben bestiegen den von den gewöhnlichen Straßenbahnwagen in nichts abweichenden Wagen, der an die mit Girlanden bekränzte Lokomotive angekuppelt war. Die Fahrt, welche von der Friedrichstadt ausging, verlief glatt und gut ohne jede Störung. Die Maschine arbeitete sicher und ruhig und der Führer der Maschine zeigte sich mit allen zur Leitung erforderlichen Handgriffen vertraut. In verhältnismäßig kurzer Zeit wurde der Herrenkrug erreicht, wo der Fahrtteilnehmer ein von der Trambahn-Gesellschaft angebotenes Frühstück harrte. Vor Einnahme desselben ergriff der Commandant von Magdeburg, Herr Generalmajor von Claer und der Oberbürgermeister Bötticher das Wort, um Beide namens der durch sie vertretenen Behörden ihre Befriedigung über das Zustandekommen der neuen Linie auszusprechen. Herr von Claer schloß seine Ansprache mit einem Hoch auf die gute alte Stadt Magdeburg, während Herr Bötticher sich an den anwesenden Director der Gesellschaft, Herrn Stahlknecht, wendete und ihm und



1888 kamen aus Berlin 8 vierachsige Wagen

der Gesellschaft wünschte, daß das neue Unternehmen recht gewinnbringend sein möge. Der öffentliche Betrieb der Strecke wurde, wie bereits angekündigt, unter außerordentlich großem Andrang des Publikums nachmittags um 2 Uhr eröffnet. Die Wagen waren, kaum auf der Station Friedrichstadt angelangt, auch schon dicht besetzt, so daß viele, welche das Concert im Herrenkrug besuchten wollten, längere Zeit warten mußten, ehe sie befördert wurden."



Sommerwagen der Trambahn auf der Zollbrücke 1890

Die Herrenkruglinie erfreute sich besonders an Sonn- und Festtagen sehr starker Nachfrage und konnte als sehr wirtschaftlich angesprochen werden. Anfänglich waren die üblichen kleinen Wagen im Einsatz und genügten dem gewaltigen Ansturm nicht mehr. Aus diesem Grunde wurden aus Berlin acht sehr lange vierachsige Wagen beschafft. Diese Wagen hatten 36 Sitzplätze in Längsform und 17 Stehplätze. Diese acht Wagen hatten die Wagennummer von 31 - 38. Wegen ihrer außergewöhnlichen Länge zur damaligen Zeit nannte man diese Wagen im Volksmund die „Kegelbahnwagen". Im Inneren dieser acht Wagen befanden sich auf jeder Seite zwei dicke Messingstangen als Sütze der Dachkonstruktion. Gegenüber der heutigen Hauptwerkstatt in der Herrenkrugstraße befand sich damals eine große Halle, in der die Wagen und die Lokomotiven untergebracht waren. Ebenfalls befand sich dort der große Kohlenberg für die Lokomotiven.

Der Zusammenschluß beider Bahnen und Elektrifizierung

Die Union-Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin kaufte im Jahre 1897 die Magdeburger Tambahn. Mit Genehmigung der Stadt Magdeburg wurde die Trambahn für 1.200.000 Mark gekauft und ging damit in den Besitz der Straßenbahn über. Beide Betriebe wurden unter den Namen „Magdeburger Straßen-Eisenbahn-Gesellschaft" weiter geführt.

Im Mai 1899 erteilte der Staat der Union-Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin die Genehmigung zur Errichtung eines elektrischen Betriebes in Magdeburg. Die Probefahrten konnten schon zwei Monate später durchgeführt werden. Die „Magdeburgische Zeitung" berichtet in ihrer Ausgabe Nr. 336 vom 5. Juli 1899 folgendes:

„Die Probefahrten mit den Wagen der elektrischen Straßenbahn werden jetzt eifrig fortgesetzt. Sie gehen ohne jede Störung vonstatten und geben Zeugnis davon, daß die Bahnanlage vorzüglich ausgeführt wird. Gestern Morgen sind die Wagen mittels Elektrizität bis zum Brücktor gelaufen. Heute Morgen wurde die electrische Fahrt bis nach dem Odeum ausgedehnt. Auch auf dieser ganzen Linie hat sich keine Störung erwiesen und auf dem Johannisberg wurde ebenso glatt gefahren wie auf den anderen ebenen Strecken. Die Probefahrten finden jetzt am ganzen Tage statt, doch will man sich innerhalb der Stadt noch für einige Tage auf die Stunden bis 6 Uhr Morgens beschränken. Die Fahrten werden Tags über nur bis zur Kaiserstraße gehen. Die Strekke ist ausreichend zum Einfahren und Anlernen der Bedienungsmannschaften. Sobald eine Anzahl Fahrer die selbsttätige Führung der neuen Wagen übernehmen kann, werden die Probefahrten auch am Tage bis nach dem Werder ausgedehnt.

Sehr störend für das Probefahren ist natürlich das Mitlaufen einer ungeheuren Zahl von Kindern und den Eltern ist zu empfehlen, ihren Kindern das Mitlaufen zu verbieten, da ihnen leicht ein Unfall zustoßen kann. Auch die Fuhrwerke mögen an die Polizeivorschrift erinnert werden, daß sie nicht auf den Schienen fahren dürfen, was bei der electrischen Bahn leicht einen Unglücksfall durch Scheuen der Tiere etc. im Gefolge haben kann." Ein denkwürdiger Tag wurde nun der 17. Juli 1899 für die Magdeburger Bewohner. Auf und um den Johanniskirchhof versammelten sich Tausende Neugierige, um die feierliche Eröffnungsfahrt der ersten elektrischen Straßenbahn mitzuerleben. Auf dem Johanniskirchhof standen fünf mit Girlanden geschmückte Triebwagen zur Einweihungsfahrt bereit. Prominente Persönlichkeiten der Stadt hielten Ansprachen zur Eröffnung der ersten elektrischen Straßenbahn in Magdeburg. Unter Hurrarufen setzten sich dann die Triebwagen langsam in Bewegung.

Die Fahrt ging den Johannisberg hinunter, über die Strom- und die Zollbrücke zum Werder. Endstation war am Ende der Mittelstraße, dort befand sich damals das große Gesellschaftshaus „Odeum". Der offizielle Lini-

enbetrieb wurde dann am 18. Juli 1899 eröffnet. Diese erste Linie verlief dann von der Olvenstedter Straße über die Wilhelmstraße - Alte Ulrichstraße- Breiter Weg - Alter Markt - Johannisberg zum Werder. Für die Beschilderung wurden auf dem Dach der Triebwagen große, runde, weithin sichtbare Schilder angebracht. Anfänglich gab es noch keine Liniennummern, es wurden die schon bei der Pferdebahn angewendeten, verschiedenen Farben genutzt. Diese erste elektrische Linie wurde mit Rot beschildert und die großen, runden Schilder über dem Fahrerstand mit farbigen Kreuzen versehen. Diese erste Linie bekam ein schwarzes Kreuz auf rotem Untergrund. Sie wurde später die Linie 4.

Die Elektrifizierung auf den vorhandenen Strecken wurde schnellstens durchgeführt und bis Ende 1899 konnten weitere Linien in Betrieb genommen werden:

27. Juli Linie 3 Friedrichstadt - Westfriedhof

15. September Linie 1 Sudenburg - Neue Neustadt

22. Oktober Linie 5 Leipziger Straße - Alte Neustadt

1. Dezember Linie 7 Ringbahnlinie (teilweise)

20. Dezember Linie 2 Buckau - Neue Neustadt

Auch die bisherige Dampfbahnlinie Friedrichstadt - Herrenkrug wurde elektrifiziert und am 22. März 1900 in Betrieb genommen. In den Folgejahren wurden die Linien verschiedentlich verändert und es ergab sich folgende Linienführungen:

Linie 1 Sudenburg - Hasselbachplatz - Breiter Weg - Neue Neustadt, Kennzeichnung: grüne Scheibe, schwarzes Kreuz.

Linie 2 Buckau - Hasselbachplatz - Breiter Weg - Neue Neustadt, Kennzeichnung: weiße Scheibe, schwarzes Kreuz.

Linie 3 Westfriedhof - Alte Ulrichstraße - Alter Markt - Friedrichstadt, Kennzeichnung: grüne Scheibe, weißes Kreuz.

Linie 4 Olvenstedter Straße - Alte Ulrichstraße - Breiter Weg -Alter Markt - Werder/Mittelstraße, Kennzeichnung: rote Scheibe, schwarzes Kreuz.

Linie 5 Leipziger Straße - Hasselbachplatz - Kaiserstraße (Otto-v. Guericke-Straße) - Alte Ulrichstraße - Alter Markt - Jakobstraße - Hohepforte-Straße - Rogätzer Straße, Kennzeichnung: blaue Scheibe, weißes Kreuz.

Linie 6 Rathaus - Friedrichstadt - Herrenkrug, Kennzeichnung: weiße Scheibe, grünes Kreuz.

Linie 7 Ringbahn Hauptbahnhof - Hasselbachplatz - Tauentzienstraße (Liebigstraße) - Fürstenufer (Schieinufer) - Werftstraße (Hinfahrt) Knochenhauerufer (Rückfahrt) - Neues Fischerufer - Sandtorstraße - Bötticher Platz - Kaiser Wilhelm Platz (Universitätsplatz) - Beaumontstraße (Erzbergerstraße) - Hauptbahnhof, Kennzeichnung: gelbes Schild, schwarzes Kreuz.

Beschleunigungsmaßnahme Lübecker Straße - Agnetenstraße

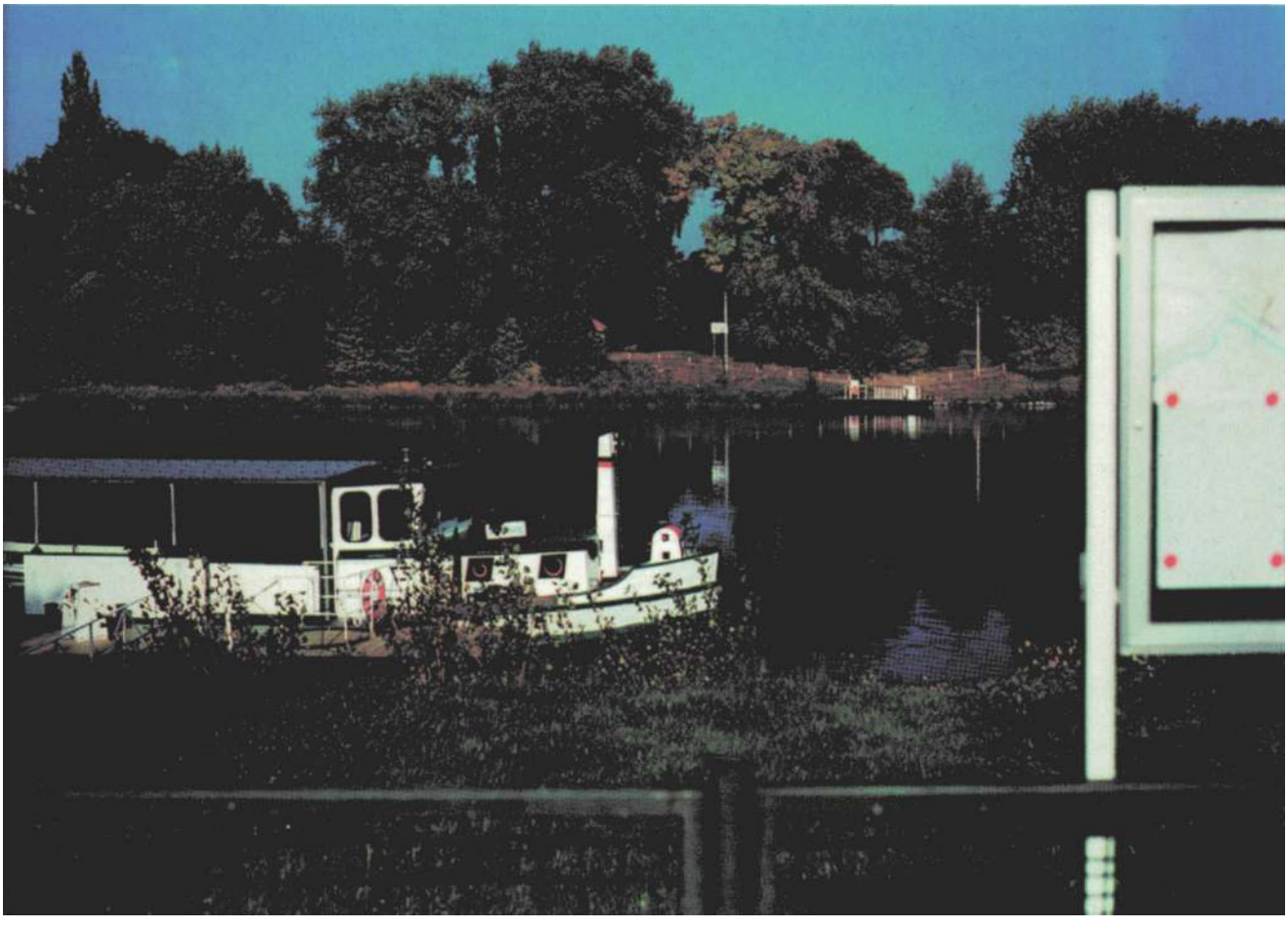
Linie 8 Olvenstedter Straße - Alte Ulrichstraße - Breiter Weg - Alter Markt - Werder - Oststraße - Markgrafenstraße - Hohepfortestraße - Agnetenst. Gleiswechsel in Höhe des Neustädter Bahnhofes, Kennzeichnung: rote Scheibe, weißes Kreuz.

Linie 9 Hasselbachplatz - Hauptbahnhof - Kaiserstraße - Kaiser-Wilhelm-Platz - Pfälzerstraße - Rogätzer Straße, Kennzeichnung: ab 1911 weißes Schild, schwarze 9

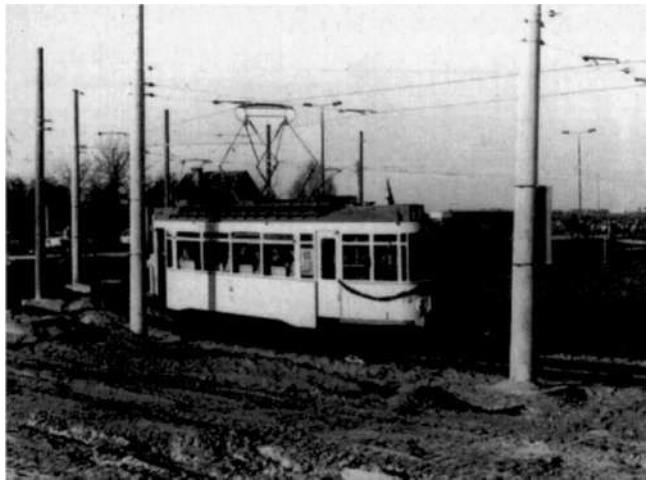
Die Linienlängen:
Linie 1: 7,3 km
Linie 2: 7,1 km
Linie 3: 5,3 km
Linie 4: 4,3 km
Linie 5: 6,7 km
Linie 6: 4,3 km
Linie 7: 6,6 km
Linie 8: 6,9 km
Linie 9: 2,9 km

Durch die Umstellung auf den elektrischen Betrieb mußten zwangsläufig Triebwagen mit Elektromotoren angeschafft werden. Die bisherigen Pferdebahn-Depots waren zu klein, um Wartungs- und Reparaturarbeiten an den großen „Elektrischen" auszuführen. Aus diesem Grunde wurde im Jahre 1902 in der Herrenkrugstraße eine Hauptwerkstatt gebaut. Diese ist in den Folgejahren bedeutend erweitert worden. Alle bisherigen Pferdebahnwagen, einschließlich der Wagen der Dampfbahn, wurden von der „Elektrischen" übernommen. Hier dienten sie dann alle als Beiwagen und bekamen demzufolge neue Wagennummern. Im Jahre 1904 wurde die am Heumarkt/Kirchstraße endende Friedrichstädter Linie bis zur Berliner Chaussee (heute Käseglocke) verlängert. Es mußte dort vor dem Gleiswechsel gekuppelt werden. Dabei kam es dann gelegentlich vor, daß bei der Schlußfahrt in die Heimatbahnhöfe z.B. ein Sudenburger Triebwagen einen Stadtfelder Beiwagen hatte. Da wurde dann am nächsten Tag ein Austausch vorgenommen, damit alle Beiwagen in ihre zuständigen Depots zurückkamen. Aus diesem Grunde und auch für einen schnelleren und reibungsloseren Umlauf der Straßenbahnzüge wurde im Jahre 1909 eine Wendeschleife gebaut, die allerdings bedeutend größer war, als die heutige. Dazu kamen noch viele Abstellgleise.

Im Jahre 1910 waren schon 130 Triebwagen und 146 Beiwagen vorhanden. Es waren 110 zweiachsige und 20 vierachsige Triebwagen. Die zweiachsigen Triebwagen hatten die Wagennummern 1-100 und 121 -130. Die ersten 13 Triebwagen 1 -13 waren als sogenannte Schnelläufer mit je 28 PS Motoren, die anderen mit 20 PS-Motoren ausgerüstet. Die Schnelläufer wurden vor-



Fähre Buckau



Triebwagen an der neueröffneten Endstelle
In Olvenstedt am 27. April 1984

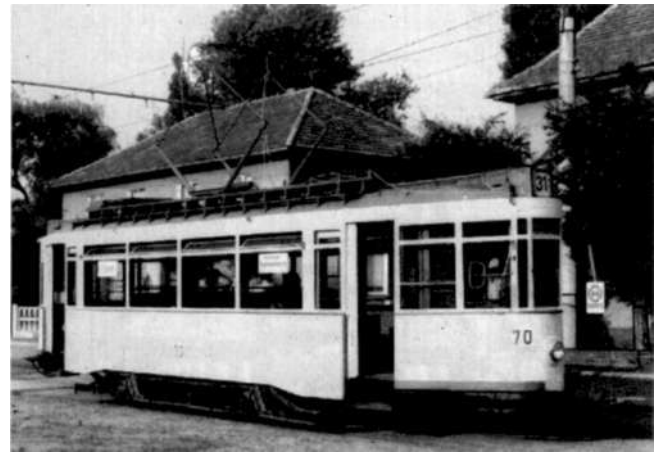
rangig auf der Herrenkruglinie eingesetzt. Die vierachsigen Triebwagen hatten die Wagennummern 101-120 und fuhren nur auf der damaligen Hauptlinie 1. Die zweiachsigen Triebwagen hatten 20 und die vierachsigen Triebwagen hatten 28 Sitzplätze in Längsform und aus Holz. Alle 130 Triebwagen hatten offene Stehperrons, damit war der Fahrer allen Witterungsverhältnissen ausgesetzt. Im Winter gehörten zur Dienstbekleidung gepolsterte dicke Mäntel mit hochstehenden Kragen, dazu dicke Fausthandschuhe und hohe Filzstiefel. Alle Triebwagen hatten als Stromabnehmer auf dem Dach eine lange eiserne Stange, die mittels Federdruck an die Oberleitung gedrückt wurde. Am oberen Ende der Stange befand sich eine Führungsrolle. An den Endstellen mußte der Schaffner mittels einer Leine, die am oberen Ende der Stange befestigt war, die Stange herunterziehen und am hinteren Ende des Triebwagens diese wieder an die Stromleitung anlegen. An Oberleitungsabzweigungen kam es auch gelegentlich vor, daß die Stange heraussprang und der Schaffner mußte nun versuchen, die herausgesprungene Stange wieder an den Oberleitungsdraht anzulegen und das war nicht immer leicht. Die zweiachsigen Triebwagen hatten ein Eigengewicht von 8,8 t, während die heutigen vierachsigen Triebwagen 17 bis 18 t haben. Die Beiwagen wurden alle von den ehemaligen Pferde-Straßenbahn-Gesellschaften, einschließlich der Dampfbahn, übernommen. Diese Beiwagen bekamen die Wagennummern von 201 - 264, davon die beiden ersten belgischen Wagen die Nummern 208 und 243. Die beliebten Sommerwagen bekamen die Nummern 301 - 354 später 351-404. Die acht vierachsigen Wagen der ehemaligen Dampfbahn erhielten die Wagennummern 265 - 272 ex 31 -38. Alle übernommenen Wagen mußten umgerüstet werden, denn sie hatten bisher als Beleuchtung Petroleumlampen, jetzt wurde auf elektrisch umgerüstet. Auch mußten einheitliche Kupplungen angebracht werden. Wichtig war auch, alle Wagen mit Radschutz zu versehen, indem man unten an den Lauf- bzw. Drehgestellen ringsherum Holzleisten anbrachte.

Die derzeitige Bahnanlage betrug zirka 82 km. Die Gleisspur war die gleiche wie bei der Pferde-Straßenbahn mit 1435 mm, ähnlich wie bei der Eisenbahn. Nur in Dresden mit 1450 mm und in Leipzig mit 1456 mm gab es etwas breitere Gleisspuren.

Aus Falkenried kamen im Jahre 1911 die ersten Beiwagen mit geschlossenen Stehperrons, das war für Magdeburg eine beachtliche Neuerung. Es waren fünf lange vierachsige Wagen mit 32 Sitzplätzen in Längsform und aus Holz.

Diese Wagen bekamen die Nummern 273 - 277. Sie wurden vorrangig auf der Herrenkruglinie eingesetzt und trugen den Beinamen „Herrenkrugwagen". Gleichzeitig kamen noch 15 zweiachsige Beiwagen aus Falkenried, ebenfalls mit zugebauten Stehperrons. Es waren die ersten Wagen, die mit in Querrichtung angebrachten Polstersitzen ausgestattet waren. 18 Sitzplätze, diese konnten an den Endstellen mit Leichtigkeit umgeklappt werden, so daß man immer in Fahrtrichtung fuhr. Die Innenausstattung war sehr luxuriös, so waren die Glühbirnen an weit ausschweifenden Messingarmen angebracht und jeweils mit einer Ornamenthülle umgeben. Im Inneren dieser Wagen waren große Spiegel angebracht. Der ganze Holzbau bestand aus teurem ausländischen Spezialholz, daher wurden diese Wagen auch Salonwagen genannt. Diese Beiwagen hatten die Nummern 278 - 292.

Ab 1. November 1911 wurde vorläufig die letzte Straßenbahnlinie 9 in Betrieb genommen. Sie fuhr ab Tauentzienstraße (Liebigstraße) über die Kaiserstraße (Otto-von Guericke-Straße) - Hauptbahnhof Kaiser-Wilhelm-Platz (Universitätsplatz) - Bötticher Platz - Rogätzer Straße und zurück. Gleichzeitig wurden alle Beschilderungen auf den Triebwagen einheitlich beschriftet, und zwar weißer Untergrund und schwarze Liniennummern, auch die Richtungsschilder.



Der wiederhergestellte Triebwagen 70
am 6. August 1986 auf der Herrenkrugstraße

ÖPNV-KONZEPT MAGDEBURG

Auftraggeber: Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt
Lorenzweg 77 87
39128 Magdeburg
Telefon 56 68-0

und

Magdeburger Verkehrsbetriebe AG
Otto-von-Gericke-Straße 25
39104 Magdeburg
Telefon 3 78-0

Auftragnehmer: Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Firmen:

SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH (Federführer)
Projektbüro Magdeburg
Herrenkrugstraße 197
39114 Magdeburg
Telefon 5 47 38

Mitteldeutsche Verkehrsconsult GmbH
Halberstädter Straße 133
30112 Magdeburg
Telefon 3 78-55 10

PGT Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine
Sedanstraße 46
30161 Hannover
Telefon (05 11) 34 46 16

Magdeburg, November 1994

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

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg
Jürgen Rathmann

Fotos:
Stadtplanungsamt
Jürgen Koch
Archiv Puchert
Jürgen Rathmann
Archiv Wiesener

Satz und Gestaltung:
Jürgen Koch Grafik-Design

Herstellung:
Magdeburger Druckerei

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg