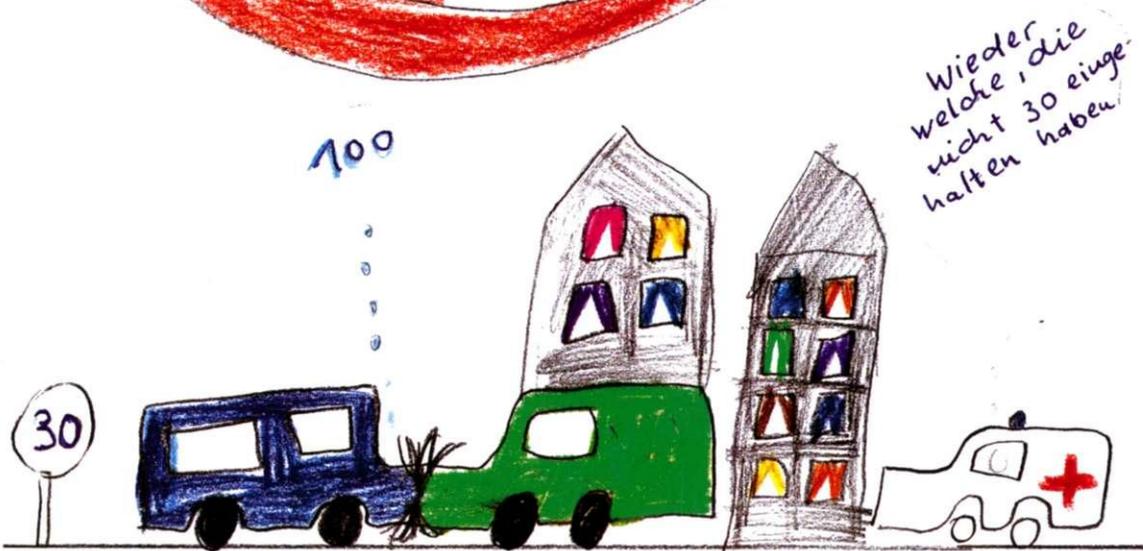
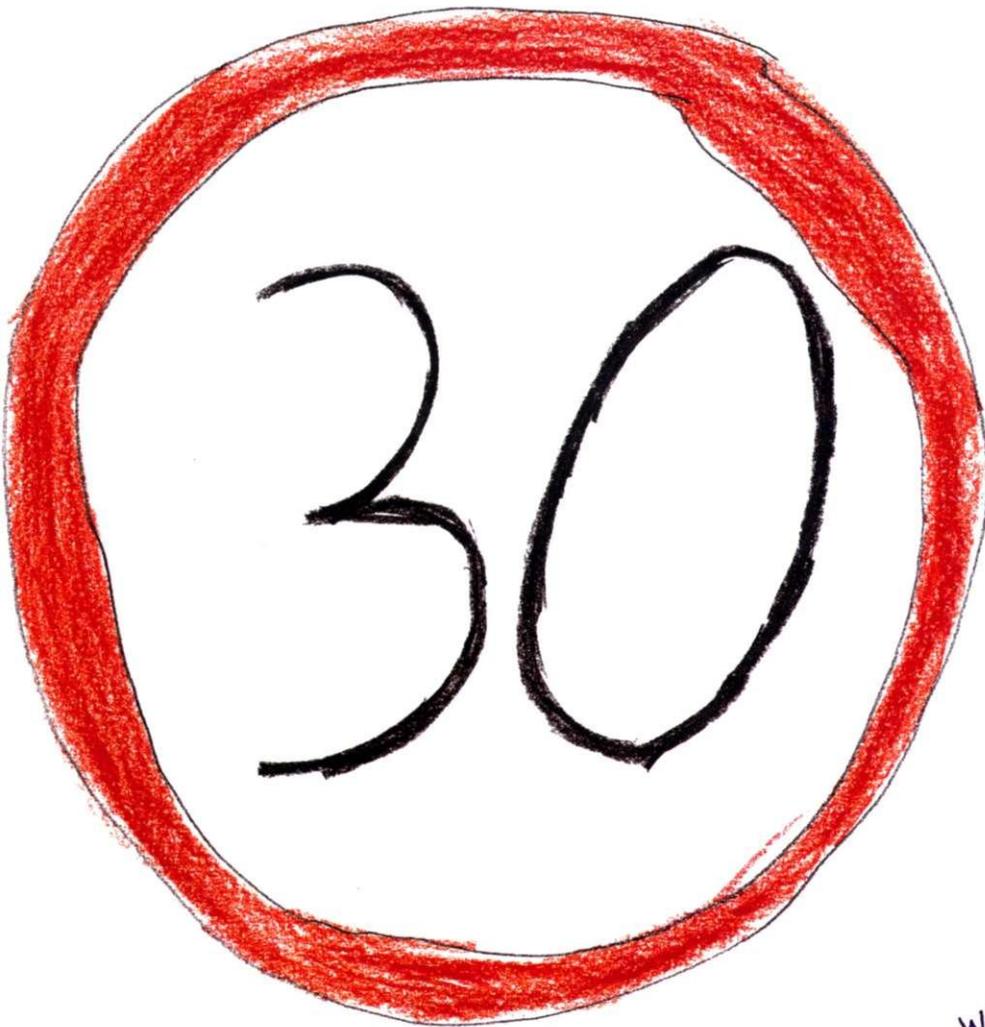




Tempo 30  
Verkehrsberuhigung in Magdeburg



## Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler  
Christa Anger  
Peter Anger  
Birgit Arend  
Heidrun Bartel  
Roswitha Baumgart  
Sylvia Böttger  
Monika Bohnert  
Wolfgang Buchholz  
Klaus Danneberg  
Renate Dilz  
Wilma Ebeling  
Gabriele Eschholz  
Klaus Eschke  
Jutta Fittkau  
Hannelore Friedrich  
Peter Görke  
Hans Gottschalk  
Margot Gottschalk  
Gabriele Grickscheit  
Marlies Grunert  
Andrea Hartkopf  
Hans Heinecke  
Anette Heinicke  
Sabine Hlous  
Heinrich Höltje  
Wilfried Hoffmann  
Gudrun Hunger  
Wolfgang Jäger  
Heinz Jasniak  
Heinz Karl  
Krista Kinkeldey  
Hannelore Kirstein  
Jutta Klose  
Helga Körner  
Dr. Günther Korbelt  
Brigitte Koch  
Christa Kummer  
Peter Krämer  
Thomas Lemm  
Gisela Lenze  
Marlies Lochau  
Bernd Martin  
Konrad Meng  
Helmut Menzel  
Angelika Meyer  
Heike Moreth  
Bernd Niebur  
Doris Nikoll  
Corina Nürnberg  
Heinz-Joachim Olbricht  
Dr. Carola Perlich  
Dr. Eckhart W. Peters  
Dirk Polzin  
Liane Radike  
Jörg Rehbaum  
Karin Richter  
Dirk Rock  
Jens Rückriem  
Karin Schadenberg  
Jutta Scheibe  
Hannelore Schettler  
Günter Schöne  
Monika Schubert  
Helga Schröter  
Klaus Schulz  
Hans-Joachim Schulze  
Hannelore Seeger  
Rudolf Sendt  
Siegfried Szabo  
Heike Thomale  
Judith Ulbricht  
Wolfgang Warnke  
Rolf Weinreich  
Astrid Wende  
Burkhard Wrede-Pummerer  
Marietta Zimmermann

## Bisher erschienene Veröffentlichungen

- 1/93 Strukturplan
- 2/93 Verkehrliches Leitbild
- 5/93 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
- 7/93 Workshop • Nördlicher Stadteingang •
- 8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz Hegelstraße
- 9/93 Radverkehrskonzeption
- 10/94 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
- 11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
- 12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
- 13/94 Hermann-Beims-Siedlung
- 14/94 Siedlung Cracau
- 15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
- 16/95 Gartenstadtkolonie Reform
- 17/94 Schlachthof-Quartier
- 18/I/94 Napoleonische Siedlungen
- 18/II/94 Baugeschichte Neue Neustadt
- 18/III/95 Baugeschichte Sudenburg
- 19/94 Anger-Siedlung
- 20/95 Bruno Taut in Magdeburg
- 22/94 Curie-Siedlung
- 23/95 Gartenstadtsiedlung Westernplan
- 26/95 Gartenstadt Hopfengarten
- 28/94 Bundesgartenschau 1998
- 29/94 Workshop Siedlungen 20er Jahre
- 30/95 Erweiterung Südl. Stadtzentrum
- 31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg I
- 35/95 Siedlung Westerhüsen
- 36/95 Tempo 30
- 37/95 Siedlung Farmersleben
- 38/95 Gartenstädte und Erwerbslosensiedlungen
- 39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -  
Weimarer Republik
- 39/II/95 Städtebauliche Entwicklung Magdeburgs -  
Weimarer Republik
- 42/95 Sanierungsgebiet Buckau nach 4 Jahren
- 43/95 Architektur und Städtebau im Nationalsozialismus

Für die Bereitstellung von Fotodokumenten bedanken wir uns bei dem ADAC, dem Bezirksamt Berlin-Tiergarten, dem Deutschen Asphaltverband, der Landesverkehrswacht Nordrhein-Westfalen, dem Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, der Polizeidirektion Magdeburg, der Stadt Esslingen und der Stadt Köln.



Umschlag gedruckt auf  
chlorfrei gebleichtem Papier  
Gedruckt auf Recycling-Papier

---

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

## Tempo 30

Verkehrberuhigung in Magdeburg



<b>INHALTSVERZEICHNIS</b>	<b>SEITEN</b>
0. Vorworte	
Dr. W. Polte	3
Dr. E. W. Peters	4
1. Tempo 30 - eine Notlösung?	5
2. Planung der Tempo 30-Zonen in Magdeburg	7
2.1. Der Weg zur Verkehrsberuhigung in Magdeburg	7
2.2. Was beinhaltet die Konzeption?	9
2.3. Warum wird mein Gebiet nicht zuerst beschildert?	11
2.4. Was ist bei der Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu beachten?	13
2.5. Wie sieht der Weg von der Planung bis zur Umsetzung einer Tempo 30-Zone aus?	14
2.6. Verkehrsberuhigung: Was verbessert sich für den Bürger?	16
2.7. Die gesetzlichen Regelungen	17
3. Verkehrsberuhigung Wo hat sich bereits etwas verändert?	18
3.1. Stand der Planung	18
3.2. Umsetzung der Konzeption	22
3.2.1. Tempo 30-Zone Reform - vom Plan in die Wirklichkeit	22
3.2.2. Tempo 30 in Lemsdorf	30
3.2.3. Wohngebiet Neustädter Feld	30
3.3. Was hat Tempo 30 bisher gekostet?	36
4. Welche ersten Erfahrungen liegen vor?	38
4.1. Geschwindigkeitsverhalten	38
4.2. Unfallentwicklung in den Tempo 30-Zonen	43
4.3. Bürgermeinungen	44
5. Empfehlungen und Erfahrungen anderer Städte und Institutionen	46
Beispielsammlung	46
6. Zusammenfassung	55
7. Bildsammlung	56



## Vorwort

Die Verkehrsinfrastruktur der Stadt ist großen Belastungen ausgesetzt. Viele Straßen sind überfüllt. Auch Straßen, die durch Wohngebiete führen, sind davon betroffen.

Heute haben von 1000 Magdeburger Einwohnern bereits 440 einen PKW. Laut Prognosen wird diese Zahl noch auf 550 steigen. Die „Autolawine“ wird also weiter zunehmen, obwohl bereits schon jetzt viele Bürger den Stadtverkehr als hohe Belastung empfinden. Die Stadt Magdeburg ist Heimstadt für ca. 270.000 Menschen, die sich in ihren Wohngebieten wohl fühlen wollen. Sie brauchen dort Ruhe und Sicherheit, ein funktionierendes Wohnumfeld. Vorallem die jüngsten Bewohner, unsere Kinder, müssen im Wohngebiet sicher spielen und einen gefahrlosen Schulweg beschreiten können.

Die Verkehrsberuhigung, die Bildung von Tempo 30-Zonen, ist ein erprobtes Mittel, der Problematik steigendem Verkehrsaufkommens Herr zu werden. Dies ist bundesweit in der Praxis erprobt.

Die Stadtverordnetenversammlung hat mit ihrem Beschluß vom 20. Februar 1992 zur Tempo 30-Konzeption der Stadt sich politisch dazu bekannt und diesem Thema entsprechende Bedeutung gegeben.

Es kommt viel Post ins Rathaus, in der Bürgerinnen und Bürger Tempo 30 für ihr Wohngebiet fordern, es gibt Bürgerinitiativen und Bürgervereine, die sich aktiv zu diesem Thema einbringen. Das ist gut so - Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten kann nicht nur von Planern und der Verkehrsbehörde gemacht werden, schließlich müssen die Bürgerinnen und Bürger Tempo 30 in ihren und möglichst auch in anderen Wohngebieten praktizieren.

Eine der Situation angepaßte Geschwindigkeit muß im täglichen Verkehrsgeschehen zur Selbstverständlichkeit werden, denn nicht überall werden Tempo 30-Zonen umsetzbar sein oder Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h zur Anwendung kommen können. Dafür gibt es verkehrsrechtliche, technische und finanzielle Gründe.

Viele Bürger erwarten in Ihren Tempo 30-Zonen auch bauliche Maßnahmen. Diese sind mit hohen Kosten verbunden. Die Stadt hat aber heute noch unbefestigte und im schlechten Zustand befindliche Straßen, die auszubauen sind. Auf diesen Straßen besteht eine Sicherheitsgefahr für Fußgänger, Radfahrer und auch langsamfahrende Fahrzeuge. Die Realisierung der Maßnahmen zur sicheren Nutzung der vorhandenen Straßen und Plätze wird in den nächsten Jahren noch große finanzielle Aufwendungen von uns abverlangen.

Eine zeitliche Umsetzung der Tempo 30-Ziele wird daher ausgewogen unter Beachtung aller anstehenden Aufgaben erfolgen.

Bei der Gestaltung Ihrer Tempo 30-Zone, liebe Bürgerinnen und Bürger, werden Sie im Rahmen von Bürgerversammlungen und Gesprächen vor Ort einbezogen und Sie haben Gelegenheit Ihre Vorschläge und Gedanken einzubringen.

Dieser Broschüre wünsche ich deshalb ein besonders großes Interesse. Sie möge auch von denjenigen gelesen werden, die heute auch noch gern in den Wohngebieten zu schnell fahren.

Dr. Willi Polte  
Oberbürgermeister

## Vorwort

Die Tempo 30-Planung ist in der Stadtplanung ein sehr vielschichtiges und wichtiges Arbeitsgebiet. Der Stadtverkehr hat schon heute bedrohliche Ausmaße angenommen, was besonders in den Wohn- und Siedlungs-, aber auch in den anderen sensiblen Stadtgebieten zu großen Problemen führt. Belastungen durch zu große Verkehrsmengen und zu hohen Geschwindigkeiten verlangen nach einer Lösung.

Mit der flächenhaften Verkehrsberuhigung soll dieser Problematik begegnet werden; die Geschwindigkeit soll auf Tempo 30 oder weniger reduziert, starker Durchgangsverkehr soll aus den sensiblen Bereichen herausgedrängt werden; durch Tempo 30 oder durch verkehrslenkende, bauliche oder gestalterische Maßnahmen. Leicht gesagt - schwer getan.

Die Planung von Tempo 30-Zonen ist eine sehr feinfühlig Aufgabe, weil jeder Eingriff, sei es eine Netzverknüpfung oder eine Netzunterbrechung, eine Veränderung der Verkehrsabläufe bewirkt. Das Problem für die Anwohner hier gelöst, bedeutet mitunter eine Neu- oder Mehrbelastung bei anderen Anliegern.

Die Planung von Tempo 30-Maßnahmen ist eine sehr ortsbezogene Aufgabe, die einerseits das städtische Umfeld beachten, dem besonderen Charakter der Stadt, des städtischen Raumes Rechnung tragen und andererseits mit den Betroffenen und Nutzern vor Ort „gemacht“ werden muß.

Die Planung ist die eine Seite, das Fahren mit einer angemessenen Geschwindigkeit die andere. Es ist eine Tatsache, daß in der Stadt vielfach zu schnell gefahren wird. Die Geschwindigkeitskontrollen der Polizei sowohl auf dem Hauptstraßennetz als auch in den Wohngebieten und in den schon eingerichteten Tempo 30-Zonen belegen dies, leider auch die entsprechenden Unfallstatistiken.

Gründe für das Schnellfahren wird es viele geben, schnelle Autos, breite Straßen, Terminzwänge u.a.m. Aber Vorurteile zur Tempolimitierung sind es eben auch: man fürchtet um die Leistungsfähigkeit der Straße, um das pünktliche Ankommen, man meint, der Aufwand lohne sich nicht. All das kann widerlegt werden. Die Erprobungsphase in der Bundesrepublik Deutschland ist längst abgeschlossen. Unzählig eingerichtete und viele auch gut gestaltete Gebiete gibt es und jedes Rechenexempel besagt, daß eine mit Tempo 30 befahrene Straße fast genau so viel leistet wie eine Tempo 50-Straße. Und von den Tempo 50-Straßen gibt es als Grundnetz noch genug, auf denen die größeren Entfernungen in der Stadt zurückgelegt werden. Und die

Kosten? Sie sind das eigentliche Problem, sie bestimmen die Realisierungszeiten. Sie wären niedriger, bei einer gesetzlichen Regelung in der Stadt grundsätzlich nur 30 km/h zu fahren und das „Mehr“ auf den Grundnetzstraßen durch entsprechende Beschilderung mit 50 km/h geboten wäre. Dies war und ist der Vorschlag des Deutschen Städtetages - leider ohne Erfolg, so daß wir uns den Tatsachen gemäß weiter mit der Planung und Einrichtung von Tempo 30-Zonen befassen müssen, auch mit entsprechenden baulichen Maßnahmen. Ein Tempo 30-Gebiet und eine Straße darin muß eben auch so aussehen und dem Benutzer diese Anforderung an sein Verhalten vermitteln.

Noch ein anderes kompliziertes Problem gilt es zu beachten: Bus und Bahn sollen nicht gerade verlangsamt werden - sie fahren aber durch die Wohngebiete und auch durch Fußgängerzonen unserer Stadt. Die Lösung erfordert Fingerspitzengefühl, Kompromißbereitschaft und eine ganzheitliche Betrachtung.

Die Broschüre soll Information und Verständnis vermitteln, sie soll unsere Arbeit leichter machen; Sie als Bewohner, mit denen wir jede konkrete Planung weiter beraten wollen, darauf vorbereiten und natürlich wollen wir damit auch alle notorischen Schnellfahrer „überzeugen“, Tempo 30 dort zu praktizieren, wo es geboten ist.

Eckhart W. Peters  
Roswitha Baumgart  
Klaus Eschke  
Stadtplanungsamt

## 1. TEMPO 30 - EINE NOTLÖSUNG?

### Gedanken zur Planung und Umsetzung der Verkehrsberuhigung in Magdeburg

Die Bahn fährt mit Höchstgeschwindigkeiten ins nächste Jahrtausend. Der Drang zum immer schnelleren Autofahren hält an. Die Autoindustrie baut weiterhin leistungsstarke Motoren. Ist Tempo 30 zeitgemäß und realistisch oder eine Notlösung, weil den Verkehrsplanern nichts "Besseres" zur Bewältigung der innerstädtischen Verkehrsprobleme einfällt. Was bringt also die Verkehrsberuhigung?

Der (Auto-)Stadtverkehr hat Dimensionen erreicht, worin er sich selbst sowie die gedeihliche Entwicklung der Stadt und ihre Lebensqualität in Frage stellt. Besonders in Ballungsgebieten gehört die Verkehrsentwicklung zu den Hauptproblemen. Tempo 30 kann natürlich nicht die Verkehrsmenge wesentlich reduzieren. Keiner steigt wegen Tempo 30 auf Busse oder Bahnen um. Hinzu kommt, daß in unseren Städten und Magdeburg macht dabei keine Ausnahme, viel zu schnell gefahren wird. Unfälle wegen zu hoher und unangemessener Geschwindigkeit sind ein trauriges Zeugnis dafür. Nach Angaben der Polizeidirektion Magdeburg ereigneten sich 1994 in der Landeshauptstadt rund 1000 Unfälle wegen unangemessener Geschwindigkeit. Hohe Lärmbelastungen in sensiblen Stadtteilen beeinträchtigen zusätzlich die Wohnqualität. Jeder Stadtbewohner wünscht sich in seinem Wohngebiet Ruhe und Sicherheit. Die vielen Anträge und Forderungen von Bürgerinnen und Bürgern auf die möglichst schnelle Einführung von Tempo 30 in ihrem Wohngebiet sprechen eine deutliche Sprache.

Der "Schutz" vor den negativen Auswirkungen des Autoverkehrs ist ein elementarer Anspruch, insbesondere für Bürger, die gar kein Auto besitzen. Und davon gibt es in Magdeburg noch mehr als 30% aller Haushalte.

Tempo 30 soll und muß in allen Wohngebieten flächendeckend realisiert werden. Das Tempo 30-Konzept der Stadt umfaßt über 80 Zonen. Aber auch im Straßengrundnetz wird es Stellen und Abschnitte geben, die verkehrszuberuhigen sind.

Noch weit verbreitet ist das Vorurteil, daß durch Tempo 30 die Leistungsfähigkeit von Straßen gemindert wird. Dagegen sprechen vielfältige sachliche Argumente. Tempo 30 wird angezweifelt und abgelehnt, weil man "fürchtet", Zeit zu verlieren. Die geringen Zeitverluste auf den kurzen Wegstrecken in den Tempo 30-Zonen, stehen in keinem Verhältnis zu den "Stauzeiten" im "schnellen" Straßenhauptnetz. Außerdem wird oft an der Effizienz von Tempo 30 gezweifelt. Der große Aufwand, Tempo 30 zu installieren, stünde in keinem Verhältnis zum Nutzen und werde weder durch bauliche Eingriffe, Ordnungsstrafen oder Überzeugungsarbeit

durchgreifend das Verhalten ändern. Ist das wirklich so? Wir hoffen nicht.

Die Strategie der Planung und Umsetzung von Tempo 30 in der Stadt Magdeburg muß der Situation hier und heute Rechnung tragen. Die Stadtverwaltung hat zur Umsetzung ein Mehrstufen-Konzept entwickelt:

- 1. Stufe:** Beschilderung möglichst vieler Tempo 30-Zonen, um dem Wunsch der Bürgerinnen und Bürgern zu entsprechen und aufgrund des geringen Finanzbudget der Stadt; auch wenn die Verwaltungsvorschrift das "Nur-Beschildern" nicht empfiehlt und entsprechen bauliche Maßnahmen begleitend "verlangt".
- 2. Stufe:** Einbringen entsprechender baulicher Maßnahmen je nach Notwendigkeit und Finanzierungsmöglichkeit.
- 3. Stufe:** Bauliche und strukturelle Maßnahmen zur Verdrängung von Durchgangsverkehr. Diese Stufe kann, wenn sie überhaupt notwendig wird, erst realisiert werden, wenn die entsprechenden Rahmenbedingungen im Straßenhauptnetz geschaffen sind, d. h. dieses Netz vorhanden und leistungsfähig ist, um die verdrängten Verkehrsströme aufzunehmen.
- 4. Stufe:** Zusammenfassung mehrerer Tempo 30-Zonen zu großräumigen Tempo 30-Gebieten entsprechen den Zielvorstellungen des Verkehrsleitbildes der Stadt.

Das Stufenprogramm soll flexibel Anwendung finden - die Anwendung der Stufe 3 in einem Wohngebiet kann durchaus notwendig und sinnvoll werden, bevor in einem anderen Gebiet oder sogar in dem gleichen Gebiet die Stufe 2 zur Realisierung gekommen ist. Die Verdrängung von Durchgangsverkehr "muß" auch nicht sofort sein, wenn dieser weitestgehend verkraftbar ist und wenn er sich an die Geschwindigkeitsreduzierung hält.

Und noch ein wichtiger Aspekt zum Thema Tempo 30: Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sind bestimmende Kriterien für das Straßenhauptnetz, dem Grundnetz der Stadt. Dort jedoch wo nur noch Ziel- und Quellverkehr eine Rolle spielen bzw. spielen sollen, also in den Wohngebieten, müssen diese Kriterien nicht erste Priorität haben, auch deshalb nicht, wenn aus den Wohngebieten Durchgangsverkehre, die sogenannten Schleichverkehre, herausgehalten werden sollen. Die Bemessung und Gestaltung der Straßen in den Wohngebieten muß deshalb diesem Gesichtspunkt Rechnung tragen, eine Aufgabe, die Sensibilität des Planers aber auch das überzeugte Wollen der für die Straßenplanung und den Straßenbau Verantwortlichen verlangt.

Tempo 30 ist keine Notlösung. Es ist eine wichtige Komponente des Stadtverkehrs. Richtig angewandt und gut gemacht, wird es auch Akzeptanz finden.

Am Beispiel des Wohngebietes Neustädter Feld soll dieses Stufenkonzept verdeutlicht werden.

Einbau von Querungshilfen in Form von Mittelinseln

~~~~~ realisiert

○ Kreisverkehr

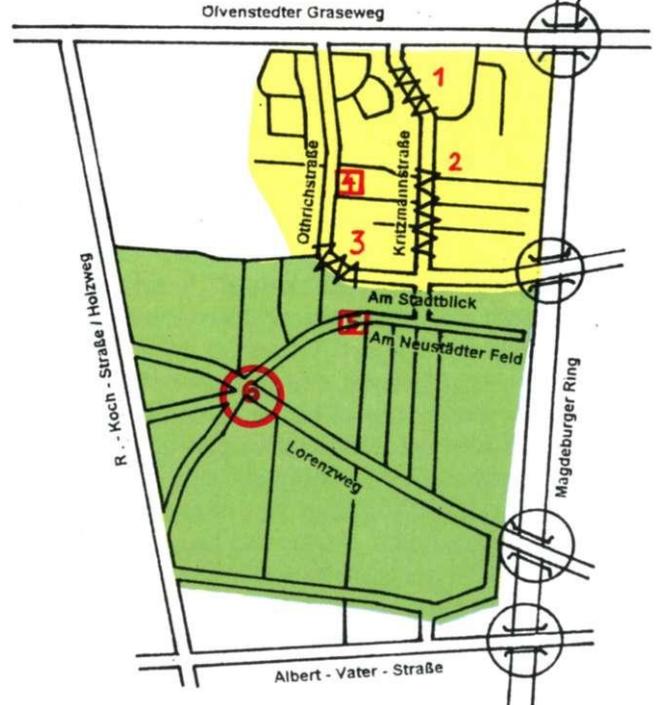
□ geplant

≡ Einbau einer Diagonalsperre

1. Stufe: Beschilderung von zwei Zonen



2. Stufe: bauliche Maßnahmen in der Krizmann- und Othrichstraße zur Dämpfung der Geschwindigkeit und des Durchgangsverkehrs



3. Stufe: Netzstrukturelle Veränderungen, Unterbrechung des Straßennetzes (kann sich auch nachteilig für die Anwohner auswirken!)



4. Stufe: Zusammenlegung beider Zonen



## 2. PLANUNG DER TEMPO 30-ZONEN IN MAGDEBURG

### 2.1. Der Weg zur Verkehrsberuhigung in Magdeburg

Dem Auftrag der Stadtverordnetenversammlung folgend erarbeitete das Stadtplanungsamt eine Konzept-

tion zur Einrichtung von Tempo 30-Zonen in weitestgehend allen Wohngebieten der Stadt.

Auf seiner Sitzung im Dezember 1991 beschloß der Magistrat die im November 1991 erarbeitete städtische Gesamtkonzeption zur Verkehrsberuhigung der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlußfassung vorzulegen.

Abb. 1: Auszug aus Magistratsinformation vom 18.12.91

**Magistrat der Stadt Magdeburg -**

**18. Dezember 1991**



## Einigenheiten des eigenen 0. 12. 1991)

**11.06.1991 (GVBl. Erhaltung der Gew. 28, Seite 255), das dtverordnetenverfolgende Satzung**

zurückgenommen, so der nach Abs. 1 bis 3 nenden Gebühr erhö-

einzelne Gebühr ist DM nach unten abzu- die Mindestgebühr be-

### § 3

#### Auslagen

slagen werden neben 2 bestimmten Gebühr soweit sie durch die ng des Rechtsbehelfs h entstanden sind. agen sind insbesonde-

gebühren für Zustel- id für die Ladung von nd Sachverständigen, egrafengebühren und rverkehr zu entrich- Fernsprech-, Fern- und Telefaxgebühren, osten öffentlicher Be- hungen, en- und Sachverstän- ihren, bei Dienstgeschäften den Reisekosten, Beträge, die anderen

Aufwendung des zu erstatten- den Betrages.

### § 6

#### Fälligkeit und Beitreibung

(1) Die Kostenschuld wird mit der Anforderung fällig.  
(2) Die Kosten werden im Verwaltungszwangsverfahren vollstreckt.

### § 7

#### Verjährung

(1) Der Kostenanspruch erlischt durch Verjährung.  
(2) Die Verjährungsfrist beginnt mit Ablauf des Jahres, in dem die Kostenschuld entstanden ist. Sie beträgt 5 Jahre.  
(3) Durch Zahlungsaufforderung, Stundung und durch Rechtsbehelfe wird die Verjährung unterbrochen. Mit Ablauf des Jahres, in dem die Unterbrechung endet, beginnt eine neue Verjährungsfrist.

### § 8

#### Billigkeitsmaßnahmen

(1) Die Stadt kann von der Erhebung der Kosten ganz oder teilweise absehen oder sie ganz oder teilweise erlassen, wenn deren Erhebung oder Einziehung nach Lage des Einzelfalles mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Kostenschuldners aus Billigkeitsgründen nicht geboten ist.  
(2) Die Stadt kann die von ihr festgesetzten Kosten stunden, wenn die sofortige Einziehung

## Sicherung von Altbaubeständen

Als erste Maßnahmen in den von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen Sanierungsgebieten Buckau und südliches Stadtzentrum wird umgehend die Sicherung der bestehenden Altbausubstanz eingeleitet.

Damit sollen weitere Schäden an den Gebäuden verhindert werden, die letztendlich eine durchgreifende Sanierung und Modernisierung unmöglich machen oder zumindest erheblich verteuern.

Diese Sofortsicherungsmaßnahmen beziehen sich in der Regel auf kleinere Instandsetzungen des Daches, der Dachrinnen, der Außenhaut, der Sicherung leerstehender Gebäude usw.

In der Stadt gibt es 27 potentielle Sanierungsgebiete, allerdings sind bisher davon erst 2 in die Förderung des Landes Sachsen-Anhalt aufgenommen worden,

- das Sanierungsgebiet Buckau über die Städtebauförderung,
- das Sanierungs- und Erhaltungsgebiet Südliches Stadtzentrum über den städtebaulichen

Denkmalschutz im Rahmen des Gemeinschaftswerkes „Aufschwung Ost“.

Für zwei weitere Sanierungsgebiete, Friedrichstadt und Buckau-Insel, wurde im September 1991 die Aufnahme in die Städtebauförderprogramme des Landes Sachsen-Anhalt ab 1992 beantragt; für das Siedlungsgebiet Brückfeld die Förderung über den städtebaulichen Denkmalschutz. In den übrigen Gebieten, wie Sudenburg, Farmersleben/Salbke, Stadtfeld, Alte Neustadt usw., sind Städtebaufördermaßnahmen im notwendigen Umfang derzeit nicht realisierbar.

Es erweist sich jedoch als dringend erforderlich, insbesondere die Altbauwohnsubstanz in den übrigen Gebieten zu erhalten und vorrangig für Wohnzwecke zu nutzen. Ziel dieser Maßnahme ist die Vorbereitung einer Sanierung und Modernisierung zu einem späteren Zeitpunkt.

Der Magistrat stimmte der Einordnung dieser Maßnahmen in den Haushaltsplan zu.

## Tempo 30-Zonen

In der Stadt Magdeburg sind per 30. Juni 1991 insgesamt 132 430 Kfz, davon 106 350 PKW, zugelassen.

Die Zunahme war im letzten Jahr mit 37 840 Kfz besonders hoch.

Die Beeinträchtigung von Mensch und Umwelt durch diese sprunghafte Entwicklung der Motorisierung ist gerade in den Wohngebieten heute schon so groß, daß entsprechende

den. Weniger Verkehr und vor allem langsamerer Verkehr sollen die Beeinträchtigung auf ein erträgliches Maß reduzieren.

Deshalb wurde, dem Auftrag der Stadtverordnetenversammlung folgend, eine Konzeption „Tempo 30“, Planung der Einrichtung von Tempo 30-Zonen für weitestgehend alle Wohngebiete der Stadt, erarbeitet. Sie wird der Stadtverordnetenver-

Auf der 22. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 22.02.1992 wurde diese Konzeption mit Veränderungen beschlossen.

Abb. 2: (Protokollauszug)

Protokollauszug der 22. (I) Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 20. 2. 1992

Die Stadtverordnetenversammlung faßte in ihrer obigen Sitzung folgenden Beschluß:

Magdeburger Stadt Magdeburg  
Handwritten signatures and initials: *UCC*, *67-3*, *W*, *22.71.*

10. Tempo 30-Zonen-Planung der Stadt Magdeburg  
Drucksache 410/91

Der Dezernent für Bau erläutert die Vorlage.

Auf Antrag der Stadtverordneten Dr. Kaltenborn, PDS-Fraktion, beschließt die Stadtverordnetenversammlung mehrheitlich, bei einigen Gegenstimmen und zahlreichen Enthaltungen:

Beschluß-Nr. 068-22(I)92

Einbeziehung des Wohngebietes Heumarkt in die Tempo 30-Zonen-Planung, Kategorie 1.

Der Antrag des Stadtverordneten Rausch, CDU-Fraktion, zur Einbeziehung des Wohngebietes Fermersleber Weg von Kategorie 3 in Kategorie 1, wird abgelehnt (42 Ja-, 47 Neinstimmen und 21 Enthaltungen).

Auf Antrag des Stadtverordneten Germer, CDU-Fraktion, beschließt die Stadtverordnetenversammlung mit 60 Ja-, 23 Neinstimmen und 25 Enthaltungen:

Beschluß-Nr. 069-22(I)92

Das Wohngebiet Fermersleben "Am Fort" bis "Friedrich-List-Straße" wird in die Tempo 30-Zonen-Planung eingeschlossen.

Die Stadtverordnetenversammlung beschließt mehrheitlich, bei 1 Gegenstimme und 3 Enthaltungen:

Beschluß-Nr. 070-22(I)92

Tempo 30-Zonen-Planung der Stadt Magdeburg mit den Veränderungen.

Haa  
Ltr. Amt 15  
*Haa*

## 2.2. Was beinhaltet die Konzeption?

Die Gesamtkonzeption (Anlage) erläutert die Effekte von Tempo 30 für die Bürger, die Vorteile für unsere Umwelt und gewährt einen Einblick in die gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen. Sie verweist auf die flächenhafte Einführung von Tempo 30 in Wohngebieten bei Erhalt eines Straßengrundnetzes mit Tempo 50 und mehr. Auf Grundnetzstraßen wird es Temporeduzierungen nur punktuell in sensiblen Abschnitten geben, um das Überqueren von solchen Straßen zu erleichtern und sie sicher zu machen und um Lärmbelastigungen zu reduzieren.

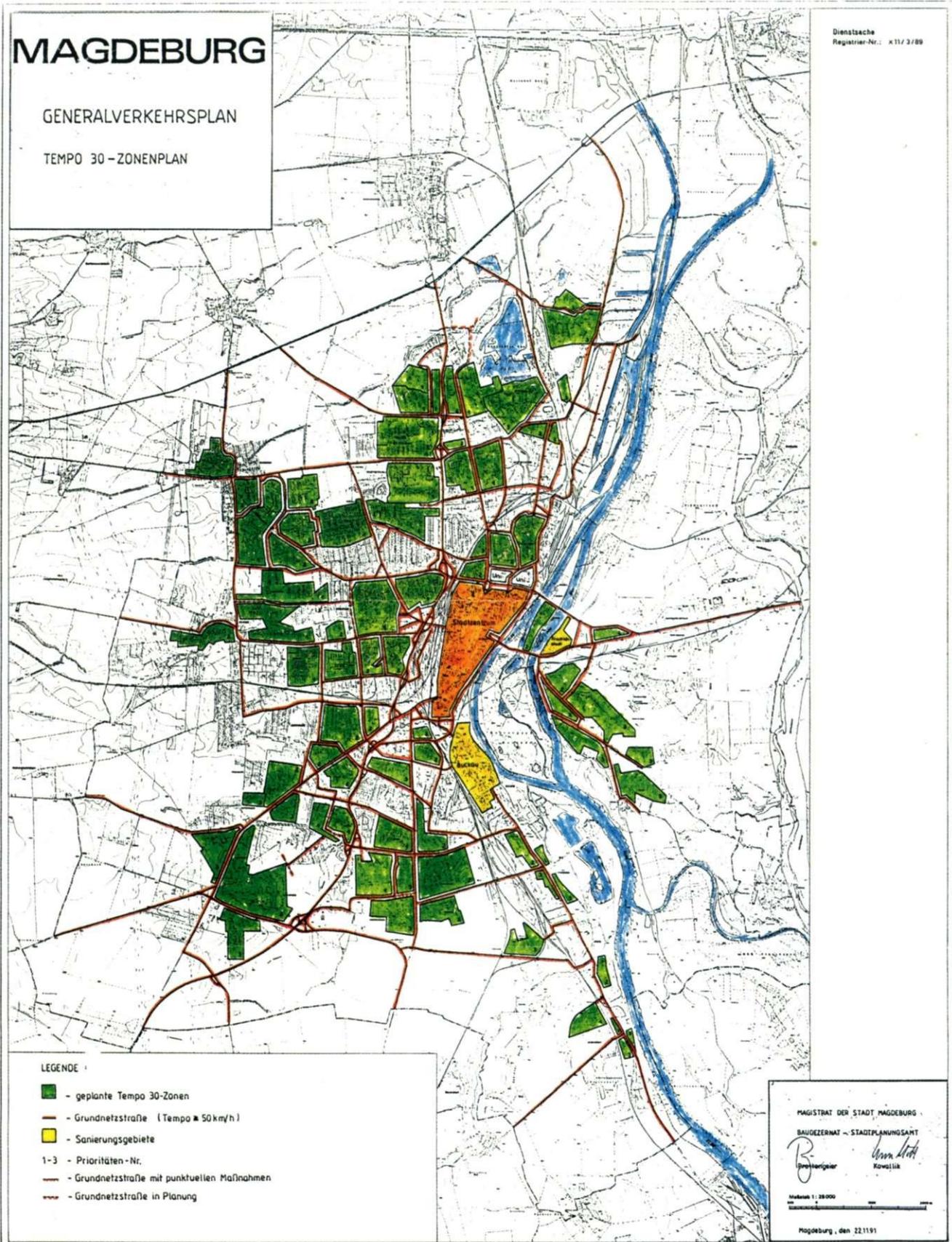
Im Rahmen dieser Konzeption wurden Planungsgrundsätze aufgezeigt und aufbauend auf einer Bestandsaufnahme erfolgte die Einordnung der Wohngebiete in drei Dringlichkeitskategorien.

Die daraus resultierende Prioritätsliste umfaßte seinerzeit 76 Tempo 30-Zonen. In der Abbildung 3 sind diese Zonen aufgeführt und in der Abbildung 4 in einem Übersichtsplan dargestellt.

Abb. 3: Auflistung der Tempo 30-Zonen nach Kategorien (1 bis 3) und Rangfolge

| Lfd. Kategorie 1<br>Nr. besonders dringend | Lfd. Kategorie 2<br>dringend  | Lfd. Kategorie 3<br>erforderlich  |
|--------------------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1. WG Reform                               | 22. Curiesiedlung/West        | 55. Rothensee/Nord                |
| 2. WG Neustädter Feld                      | 23. Curiesiedlung/Ost         | 56. Rothensee/Süd                 |
| 3. Siedl. "Am Neustädter Feld"             | 24. WG Beberthaler Straße     | 57. Windmühlenstraße              |
| 4. Neue Neustadt/West                      | 25. Brückfeld                 | 58. Eichenweiler                  |
| 5. Neue Neustadt/Ost                       | 26. Stadtfeld/West            | 59. Cracau/Schwarzkopfweg         |
| 6. Beimssiedlung                           | 27. Hopfengarten              | 60. Cracau/Seestraße              |
| 7. Gartenstadt Reform                      | 28. Lindenhof                 | 61. Goethesiedlung                |
| 8. Nordwest                                | 29. Alt Olvenstedt            | 62. Lüttgen-Ottersleben           |
| 9. WG Lemsdorf/Ost                         | 30. Diesdorf                  | 63. Ottersleben/Osterwedd. Straße |
| 10. WG Lemsdorf/West                       | 31. Neustädter See/West       | 64. Reform/Weinbrennerallee       |
| 11. WG Olvenstedt/West                     | 32. Ottersleben/Ost           | 65. Planetensiedlung              |
| 12. Schroteanger                           | 33. Alte Neustadt             | 66. WG Fermersleber Weg           |
| 13. Lindenweiler                           | 34. Werder                    | 67. Lüttgen-Salbke                |
| 14. Kannenstieg/West                       | 35. WG Spielhagenstraße       | 68. WG Lennestraße                |
| 15. Kannenstieg/Ost                        | 36. Stadtfeld/Westernplan     | 69. Prester                       |
| 16. Birkenweiler                           | 37. Friedenshöhe/Kroatenweg   | 70. Neuprester                    |
| 17. WG Loitscher Weg                       | 38. WG Olvenstedt/Ost         | 71. Fermersleben/Herbarthstr.     |
| 18. Stadtfeld/Olvenstedter Straße          | 39. WG Olvenst./Gneisenauring | 72. Westerhüsen/Zackmünder Str.   |
| 19. WG Neustädter See/Ost                  | 40. WG Olvenstedt/Grenzweg    | 73. Westerhüsen/Gierfähre         |
| 20. WG Welsleber Straße                    | 41. Sudenburg/Lutherstraße    | 74. Fermersleben/Mariannenstr.    |
| 21. Heumarkt                               | 42. Alt Salbke                | 75. Georgshöhe                    |
|                                            | 43. Schneidersgarten          | 76. Husumerstraße                 |
|                                            | 44. Nordpark                  |                                   |
|                                            | 45. WG Schilfbreite           |                                   |
|                                            | 46. WG Helmholzstraße         |                                   |
|                                            | 47. WG Diesterwegstraße       |                                   |
|                                            | 48. Cracau "Im Brückfeld"     |                                   |
|                                            | 49. Cracau/West               |                                   |
|                                            | 50. Nordfront                 |                                   |
|                                            | 51. Sudenburg/Heidestraße     |                                   |
|                                            | 52. Sudenburg/Ambrosiusplatz  |                                   |
|                                            | 53. Fermersleben/Zinckestraße |                                   |
|                                            | 54. Fermersleben/Faberstraße  |                                   |

Abb. 4: Geplante Tempo 30-Zonen gemäß Beschluß vom 20.2.1992



Für diese Gebiete werden nach einer Analyse spezielle Konzepte erarbeitet, die eine stufenweise Umsetzung von Maßnahmen zur Durchsetzung von Tempo 30 ermöglichen. Die bis dahin gewählten Gebietsabgrenzungen sind nicht als Dogma anzusehen, sondern werden den Untersuchungs- und Beratungsergebnissen angepaßt. Dies kann im Ergebnis auch zur Zusammenlegung von mehreren Tempo 30-Zonen zu einer großen Zone führen, wenn dies städtebaulich und funktional sinnvoll erscheint.

Entsprechend den Hinweisen und Anregungen von Bürgern und Kommunalpolitikern wurden weitere Wohngebiete in den Tempo 30-Zonenplan integriert. (Abb. 7)

### 2.3. Warum wird mein Gebiet nicht zuerst beschildert?

Die weitere Bearbeitung der Wohngebiete erfolgt entsprechend ihrer Dringlichkeit, im Zusammenhang mit Straßenrekonstruktionen oder mit dem Entstehen von neuen Wohngebieten. Die Anforderungen und Merkmale für die Zuordnung der einzelnen Gebiete in die jeweilige Dringlichkeitsgruppe waren dabei:

Kategorie 1 - besonders dringlich

- Zonen mit einer sehr hohen Verkehrsbelastung
- einem großen Anteil an Durchgangsverkehr
- einer sehr hohen Unfallhäufigkeit
- einer sehr hohen Einwohnerdichte
- einer Vielzahl an schutzbedürftigen Einrichtungen (Schulen, Altenheime...)
- starkes Engagement der Bürger
- hoher Parkdruck

Kategorie 2 - dringend

- hohes Verkehrsaufkommen mit erhöhtem Durchgangsverkehr
- hohe Unfallhäufigkeit
- schutzbedürftige Einrichtungen sind vorhanden
- vereinzelte Hinweise aus der Bevölkerung

Kategorie 3 - erforderlich

- Wohngebiete in der Randlage mit überwiegend Anwohner- und Besucherverkehr
- geringes Verkehrsaufkommen
- geringe Unfallhäufigkeit

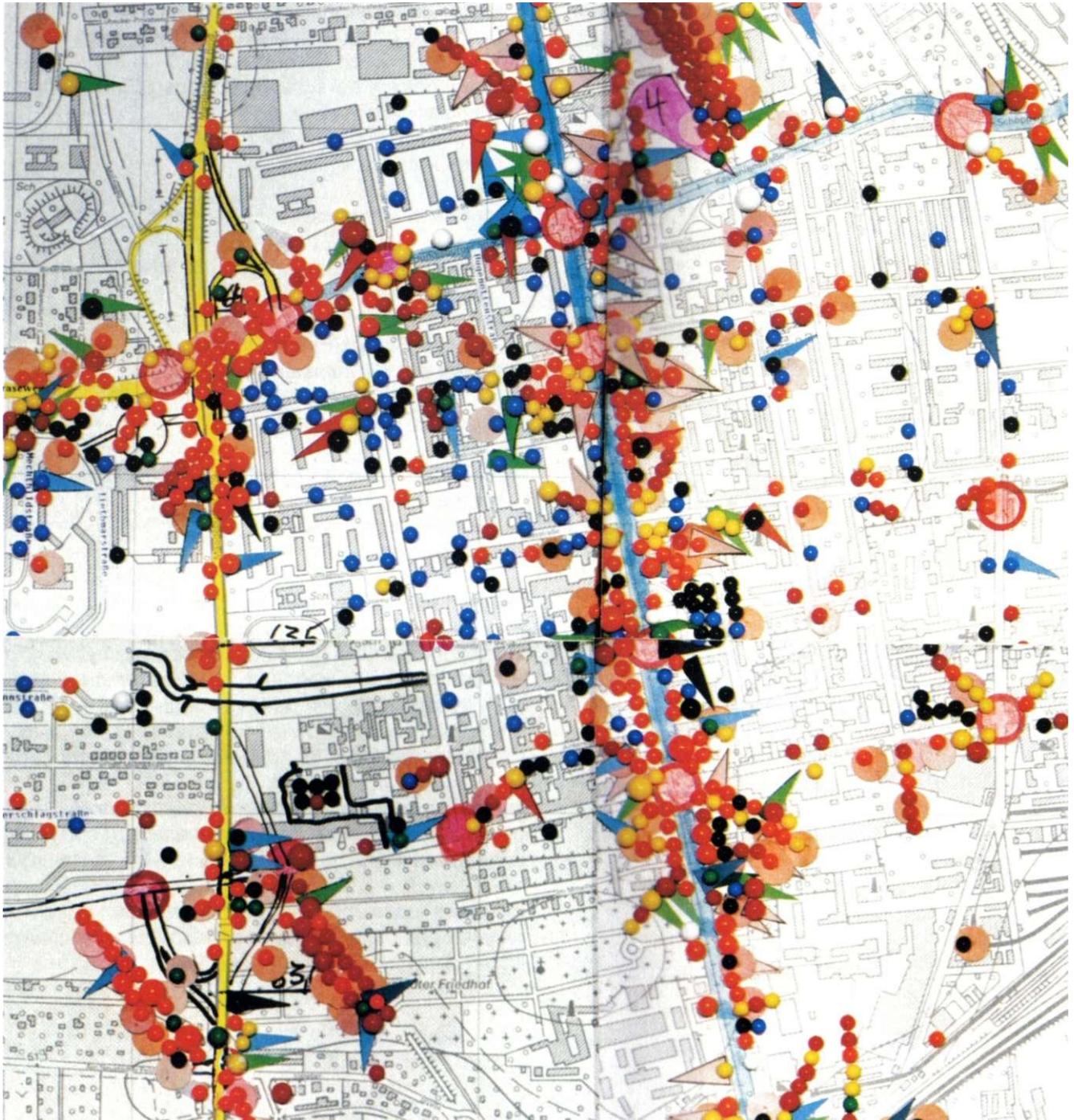
Aus den oben genannten Gruppierungsmerkmalen ist die Unfallhäufigkeit in den einzelnen Wohngebieten als ein besonders wichtiges Kriterium hervorzuheben. Die von der Polizei, basierend auf der Unfallstatistik, erstellte Unfallsteckkarte war dafür die Grundlage.

Die Abbildung 5 zeigt einen Ausschnitt aus der Unfallsteckkarte der Stadt Magdeburg im Bereich der Neuen Neustadt.

Im Rahmen der Gebietsanalysen werden die seit 1991 geführten Unfallsteckkarten ausgewertet und die Unfallschwerpunkte ermittelt. Perspektivisch wird angestrebt die Auswertung für die bereits realisierten Tempo 30-Zonen fortzuführen, um die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüfen zu können. Besondere Beachtung finden dabei die Fußgänger- und Radfahrerunfälle.

| Unfalltyp | Farbe | Erläuterung                   | Unfalltyp | Farbe   | Erläuterung                        |
|-----------|-------|-------------------------------|-----------|---------|------------------------------------|
| 1         | grün  | Fahrerunfall (F)              | 5         | blau    | Unfall durch ruhenden Verkehr (RV) |
| 2         | gelb  | Abbiege-Unfall (AB)           | 6         | orange  | Unfall im Längsverkehr (LV)        |
| 3         | rot   | Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK) | 7         | schwarz | Sonstiger Unfall (SO)              |
| 4         | weiß  | Überschreiten-Unfall (ÜS)     |           |         |                                    |

Abb. 5: Ausschnitt aus der Unfallsteckkarte 1994 der Polizeidirektion Magdeburg im Bereich Neue Neustadt



---

## Farbe des Dreiecks

|            |   |   |                              |
|------------|---|---|------------------------------|
| - hellrot  | F | : | Beteiligung von Fußgängern*) |
| - hellgrün | R | : | Beteiligung von Radfahrern   |
| - grau     | L | : | LZA außer Betrieb            |
| - hellblau | A | : | Alkohol                      |

Die nachfolgenden Sondermerkmale können zusätzlich angewendet werden:

|              |   |   |                                         |
|--------------|---|---|-----------------------------------------|
| - dunkelgrün | B | : | Baunfall                                |
| - braun      | W | : | Wild                                    |
| - dunkelrot  | Ü | : | Überholen                               |
| - lila       | G | : | Geschwindigkeitsüberschreitung vermutet |

---

## 2.4. Was ist bei der Einrichtung einer Tempo 30-Zone zu beachten?

- Eine Tempo 30-Zone soll eine erkennbare städtebauliche Einheit bilden;
- Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen sind möglich, wenn diese funktional zusammengehörende Wohngebiete teilen;
- Eine Umbegrenzung der Zone durch Grundnetzstraßen ist anzustreben;
- Innerhalb von Tempo 30-Zonen gilt die Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links", d. h. alle Vorfahrtszeichen sind zu entfernen. Ausnahmen zu dieser Regelung werden im Bereich der Straßen mit Linien des öffentlichen Personennahverkehrs angewandt;
- Fußgänger und Radfahrer dürfen keinen Einschränkungen ausgesetzt sein. Besonders für Fußgänger zu schützende Flächen sind durch Poller oder geeignete bauliche Maßnahmen abzusichern;
- Die Einbeziehung der Unfallstatistik der Polizei bei der Gebietsanalyse;
- Die Belange der Feuerwehr, der Rettungsdienste, des öffentlichen Personennahverkehrs sind zu beachten;
- Neuordnung des Ruhenden Verkehrs bei Beachtung der gesetzlichen Vorschriften zugunsten der Anwohner und des Wirtschaftsverkehrs;
- Bauliche Maßnahmen sind über die Beschilderung hinausgehend notwendig zur optischen und physischen Markierung des Einfahrbereiches, vor schutzbedürftigen Einrichtungen oder zur "Erinnerung" an Tempo 30 in großen Zonen und zur Gestaltung verkehrsberuhigter Bereiche;
- Die Gebietskonzepte müssen stufenweise umsetzbar sein;
- Beteiligung der Öffentlichkeit und Einbeziehung von Bürgerinitiativen;

## 2.5. Wie sieht der Weg von der Planung bis zur Umsetzung einer Tempo 30-Zone aus?

### Tempo 30-Zonenkonzeption der Stadt Magdeburg

#### Wohngebiet Kategorie 1

#### in Zusammenarbeit mit Straßenrekonstruktionen

(innerhalb von Wohngebiete der Kategorie 1 bis 3)

#### Erschließungsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe von vorhandenen Wohngebieten

#### Analyse des Wohngebietes:

- Unfallschwerpunkte
- vorhandene schutzbedürftige Einrichtungen
- Geschwindigkeitsanalyse
- Ermittlung des Durchgangsverkehrs

Bestimmung der Zonenabgrenzung und der Problembereiche

Erstellung einer Vorplanung für die Gestaltung der Wohngebietsstraße unter Beachtung des Gebietscharakters

Ermittlung der Auswirkungen der städtebaulichen Entwicklung auf vorhandene benachbarte Wohngebiete

#### Erarbeitung von Lösungsmöglichkeiten

- für die Zonenbeschilderung
- evtl. Änderung der Vorfahrtsregelung
- erforderliche bauliche Maßnahmen

Untersuchung der Möglichkeit der Beschilderung des gesamten Wohngebietes im Zusammenhang mit der Straßenbaumaßnahme

verkehrsberuhigte Gestaltung des neuen Wohngebietes

Beratung der Konzeption bzw. der Straßengestaltung mit den Fachämtern und zu beteiligenden Trägern öffentlicher Belange

Einarbeitung der Hinweise und Anregungen der Fachämter und TÖB (Träger öffentl. Belange)

Diskussion des Planungsstandes im Rahmen von Bürgergesprächen bzw. Bürgerversammlungen

Überarbeitung der Gebietskonzeption entsprechend den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung

Im Bedarfsfall erneute Bürgerdiskussion

Übergabe der Planungsunterlagen an das Tiefbauamt und die Straßenverkehrsbehörde

Anhörung der Polizei durch Straßenverkehrsbehörde

Anweisung der Beschilderung der Tempo 30-Zone durch Straßenverkehrsbehörde

Einordnung und Realisierung von baulichen Maßnahmen durch das Tiefbauamt

An den Beispielen des Wohngebietes Lemsdorf und der Lindenhofsiedlung soll der Ablauf für die Einrichtung einer Tempo 30-Zone nachvollzogen werden.

---

**Lemsdorf**  
**Kategorie 1**

Gebietsanalyse und Ausarbeitung eines Tempo 30-Zonenkonzeptes - Juni 1991

Bürgerhinweise fließen in die Problemanalyse und die ersten Lösungsansätze ein - Oktober 1991

Ortsbegehung und öffentliche Diskussion mit der Bürgerinitiative zu den Verkehrsproblemen in Lemsdorf.

Beteiligung von Schülern der im Wohngebiet befindlichen Schulen bei der Erhebung des Durchgangsverkehrs und der Analyse des Querungsverhaltens von Fußgängern in der Blankenburger Str. - Januar 1992

Fachämter, Polizei und MVB AG beraten die Lösungsansätze - August 1992

Aktualisierung der Konzeption nach den eingegangenen Hinweisen.

In einer weiteren Bürgerversammlung werden die aktualisierten Lösungsvorschläge vorgestellt - 16.12.1992

Übergabe der Planungsunterlagen an das Tiefbauamt und die Straßenverkehrsbehörde.

Die Straßenverkehrsbehörde hört die Argumente der Polizei - Februar 1993

Information an alle zu beteiligenden Ämter, die Polizei und die MVB zur bevorstehenden Gebietsbeschilderung - März 1993

Die Straßenverkehrsbehörde weist die Beschilderung der Tempo 30-Zone an - Juni 1993

Anpassung der Fußgängerampel in der mittels Induktionsschleifen Fahrgeschwindigkeiten von Kfz erfaßt werden und bei Geschwindigkeitsüberschreitung die Rotphase auslösen - Dezember 1993

Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen im Wohngebiet durch die Polizei.

**Lindenhofsiedlung**  
**Kategorie 2**

Das Tiefbauamt informiert das Stadtplanungsamt über notwendige Straßenbaumaßnahmen in der Lindenhofsiedlung - Januar 1992

Für die Siedlung wird eine Tempo 30-Zonenkonzeption erarbeitet - März 1992

Innerhalb einer Bürgerversammlung werden die Ziele erläutert - April 1992

Unter Einbeziehung verkehrsberuhigender Elemente wird für die Straßenräume eine Vorplanung erarbeitet. - April 1992

Ämterbeteiligung - Juni 1992

Erarbeitung von Ausbaunterlagen und Erstellung eines Beschilderungsplanes - März 1993

Eine Bürgerversammlung informiert über den aktuellen Stand der Planung - III. Quartal 1993

Die Straßenverkehrsbehörde hört die Argumente der Polizei - III. Quartal 1993

Information an alle zu beteiligten Ämter, die Polizei und die MVB zur bevorstehenden Gebietsbeschilderung.

Fertigstellung der Gesamtbeschilderung für das Wohngebiet und Beendigung der Straßenbaumaßnahmen. - 1994

## 2.6. Verkehrsberuhigung: Was verbessert sich für die Bürger?

Durch die flächenhafte Verkehrsberuhigung sollen die städtebaulichen, umweltbezogenen und verkehrlichen Bedingungen in den Wohngebieten verbessert werden. Die Wirkung erstreckt sich über große Stadtbereiche. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Integration aller Belange des Verkehrsgeschehens, insbesondere der Verkehrssicherheit, der städtebaulichen Situation und der Umweltbedingungen.

1. Verbesserung der Stadtqualität durch flächenhafte Verkehrsberuhigung bedeutet:

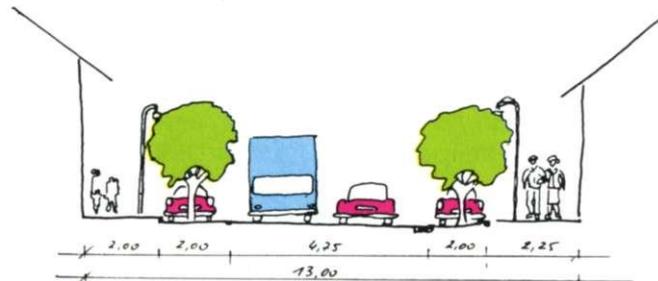
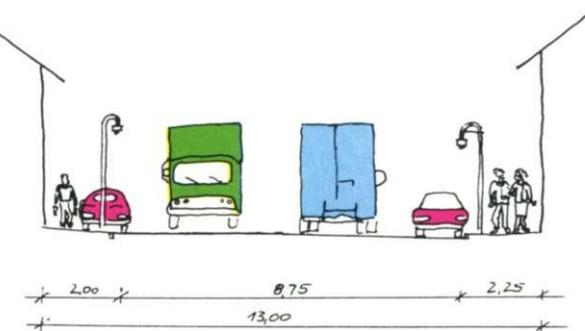
- günstige Wohnumfeldbedingungen,
- mehr Grün im Straßenraum und
- bessere Existenzbedingungen für wohnungsnaher Versorgungsbetriebe.

2. Verbesserung der Umweltbedingungen heißt:

- ruhigere Straßen und Plätze,
- langsames Fahren erfordert geringere Sicherheitsabstände ermöglicht schmalere Straßen, damit weniger versiegelte Flächen und mehr Platz für Grün.

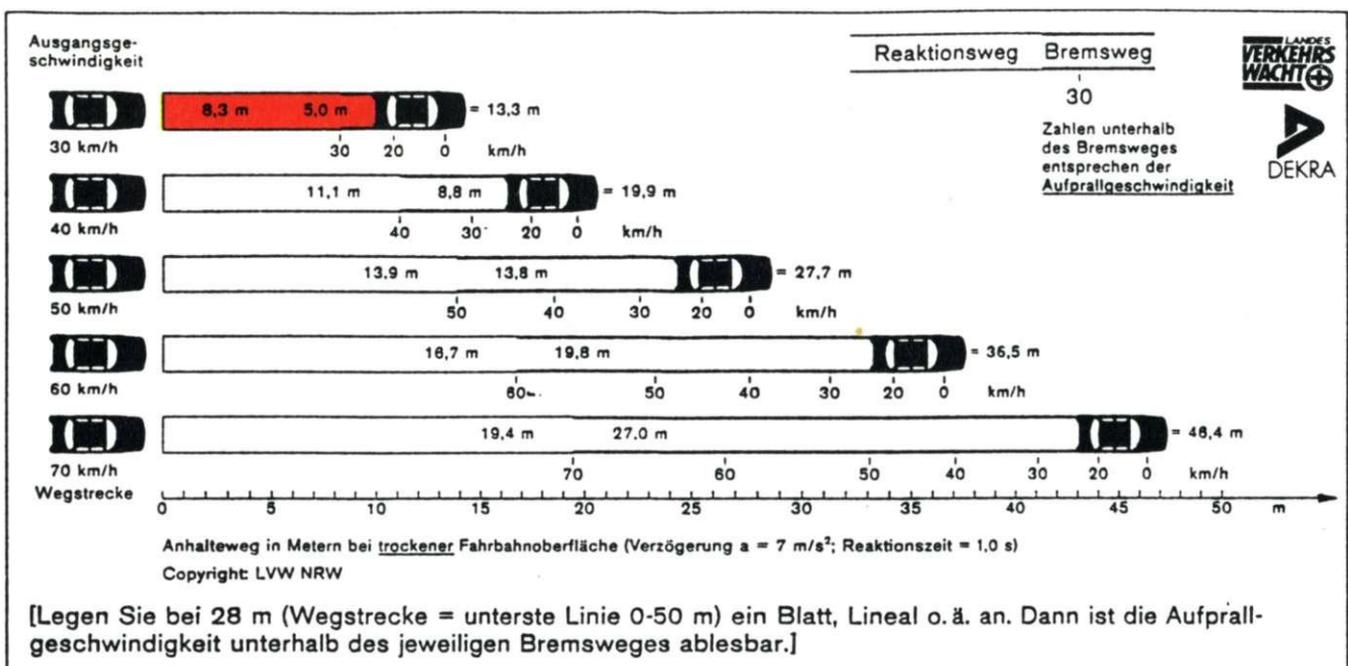
3. Verbesserung der Verkehrsverhältnisse umfaßt:

- höhere Verkehrssicherheit insbesondere für Kinder, Behinderte und ältere Verkehrsteilnehmer,
- weniger Unfälle,
- Reduzierung der Unfallschwere,



- Förderung des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs,
- Verbesserung der Parkmöglichkeiten für Anwohner und den Wirtschaftsverkehr,
- Verdrängung des Durchgangsverkehrs auf das Straßennetz.

Abb. 6: Länge des Bremsweges bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten



Die Ergebnisse des zehn Jahre umfassenden Modellversuchs von drei Bundesministerien in den Städten bzw. Gemeinden Berlin, Borgenteich, Buxtehude, Esslingen, Ingolstadt und Mainz haben zu einem neuen Denken und Handeln in der Verkehrspolitik geführt.

Ein wichtiger Schritt war die Übernahme einer Tempo 30-Zonenregelung und die Einbeziehung von „Verkehrsberuhigten Bereichen“ in die Straßenverkehrsordnung.

Aus diesem Zusammenspiel einer gesamtstädtischen Konzeption zur Verkehrsberuhigung und der Umsetzung des Verkehrsleitbildes der Stadt Magdeburg ergibt sich die Chance zu einer stadtverträglichen Gestaltung des Verkehrs.

## 2.7. Die gesetzlichen Regelungen

Die Straßenverkehrsordnung regelt im Paragraphen 41 Nr. 7 - Streckenverbote mit dem Zeichen 274.1-50



- den Beginn einer Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit und

das Zeichen 274.2-50



- das Ende einer Zone mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Innerhalb dieser Zone ist es verboten mit einer höheren Geschwindigkeit als angegeben zu fahren.

Eine weitere Regelung zur Verkehrsberuhigung enthält der § 42 Absatz 4 a der STVO „Verkehrsberuhigte Bereiche“

Zeichen 325:

- Beginn eines verkehrsberuhigten Bereichs

Zeichen 326:

- Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs

Zeichen 325



Beginn

Zeichen 326



Ende

Innerhalb dieses Bereiches gilt:

1. Fußgänger dürfen die Straße in ihrer ganzen Breite benutzen; Kinderspiele sind überall erlaubt.
2. Der Fahrzeugverkehr muß Schrittgeschwindigkeit einhalten.
3. Fahrzeugführer dürfen die Fußgänger weder gefährden noch behindern; wenn nötig müssen sie warten.
4. Die Fußgänger dürfen den Fahrverkehr nicht unnötig behindern.
5. Das Parken ist außerhalb der gekennzeichneten Flächen unzulässig, ausgenommen zum Ein- und Aussteigen, Be- und Entladen.

Für verkehrsberuhigte Bereiche ist weiterhin im § 10 der STVO geregelt:

„Wer aus einem Grundstück, aus einem Fußgängerbereich, aus einem verkehrsberuhigten Bereich oder anderen Straßenteilen oder über einen abgesenkten Bordstein hinweg auf die Fahrbahn einfahren oder vom Fahrbahnrand anfahren will, hat sich so zu verhalten, daß eine Gefährdung andere Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls hat er sich einweisen zu lassen.“

In der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung“ (VwV zur STVO vom 9. November 1989) sind bundeseinheitliche Ausführungsbestimmungen festgelegt.

### 3. VERKEHRSBERUHINGUNG WO HAT SICH BEREITS ETWAS VERÄNDERT?

#### 3.1. Stand der Planung

Den Hinweisen und Anregungen der Bürger und Kommunalpolitiker folgend, aber auch neu entstehende Wohngebiete berücksichtigend, wird der Tempo 30-Zonenplan ständig fortgeschrieben. Bis 1995 wurde der Plan um die Gebiete Buckau, Diesdorfer Wuhne, Eulegraben/Kreuzbreite, Friedensweiler, Große Werderspitze, Jahnring, Pechau, Puppendorf, Olvenstedt - Saurer Tal, Randau, das Stadtzentrum und die Sohlener Berge, erweitert.

Die Abbildung 7 vermittelt eine Übersicht über die geplanten Tempo 30-Zonen, spiegelt den gegenwärtigen Realisierungsstand wider und verweist auf laufende Planungen zum Thema Tempo 30.

Momentan existieren in Magdeburg 21 Tempo 30-Zonen, in die teilweise Verkehrsberuhigte Bereiche (Zeichen 325/326) integriert sind.

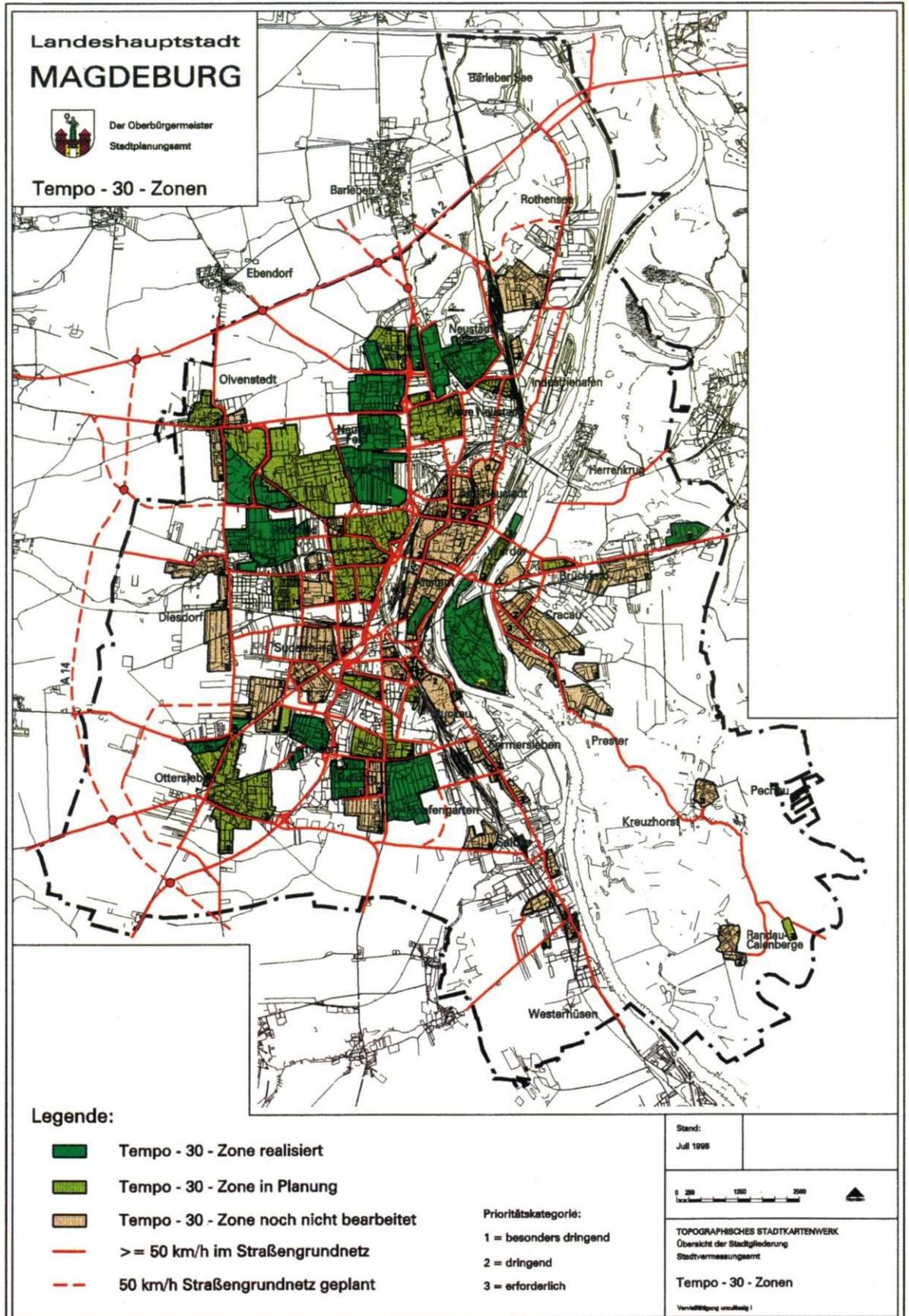
In einem Teilabschnitt der Liebigstraße entstand 1991 der erste umgestaltete Verkehrsberuhigte Bereich im Stadtzentrum.



Liebigstraße



Abb. 7: Tempo 30-Zonenplan. Stand Juli 1995



Langfristiges Ziel ist die Zusammenlegung von Tempo 30-Zonen zu großflächigen Zonen. Im Rahmen des Verkehrlichen Leitbildes, das von den Stadträten beschlossen wurde, sind diese Überlegungen eingegangen.

Abbildung 8 zeigt die im Verkehrlichen Leitbild enthaltenen Vorstellungen zu dieser Problematik für den Planungsfall P 0.

Für die bereits ausgewiesenen Tempo 30-Zonen wird angestrebt, die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen vorgeschlagenen, meist punktuellen baulichen Maßnahmen zur Unterstützung von Tempo 30 schrittweise umzusetzen.

So wurden bauliche Maßnahmen in den Wohngebieten Reform, Neustädter Feld, Lemsdorf und im Hopfengarten realisiert und im Zuge von Straßenrekonstruktionen verkehrsberuhigende Maßnahmen in Lüttgen-Ottersleben und in Birkenweiler (Foto rechts) mit eingebracht.

In den neuentstehenden Wohngebieten wie zum Beispiel Goethepark, Hansapark und Olvenstedt-Fliedergrund erfolgte dies mit der Planung der Erschließungsstraßen.

Gegenwärtig werden im Bereich der Pablo-Neruda-Straße/Allendestraße bauliche Maßnahmen vorbereitet mit dem Ziel, das Park- und Geschwindigkeitsverhalten der Autofahrer zu beeinflussen und den Schulweg sicherer zu gestalten. (Foto unten)

In den nachfolgenden Ausführungen werden einige bereits realisierte Tempo 30-Zonen näher erläutert.

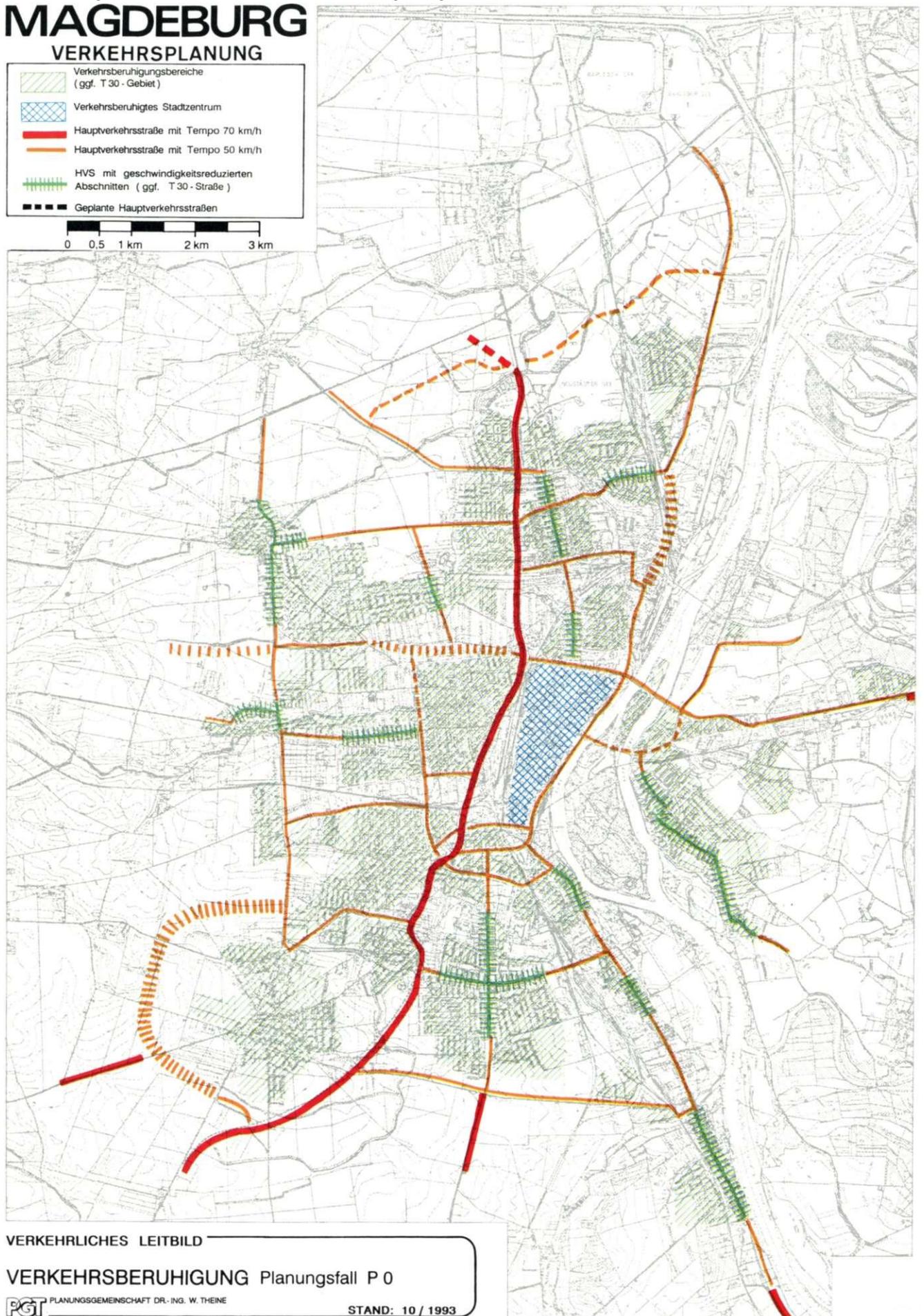
*Pablo-Neruda-Straße*



*Burgstaller Weg*



Abb. 8: Auszug aus dem Verkehrlichen Leitbild der Stadt Magdeburg



## 3.2 Umsetzung der Konzeption

### 3.2.1 Tempo 30-Zone Reform - vom Plan in die Wirklichkeit

Das Stadtplanungsamt beauftragte im April 1991 ein Magdeburger Planungsbüro mit der Erarbeitung einer verkehrsplanerischen Untersuchung zur Einführung von Tempo 30 im Neubaugebiet Reform. Ende April setzten sich Bürgerinitiativen, Planungsbüro und Stadtplanungsamt zu ersten Gesprächen an einen Tisch. Dabei unterstrichen die Bürger ihren Wunsch nach einer schnellen Umsetzung von Tempo 30 durch ihren Antrag an die Stadtverordnetenversammlung. In der 13. Sitzung der Stadtverordneten wurde dem Antrag entsprochen und das Wohngebiet Reform als Pilotprojekt zur Einführung von Tempo 30 ausgewählt.

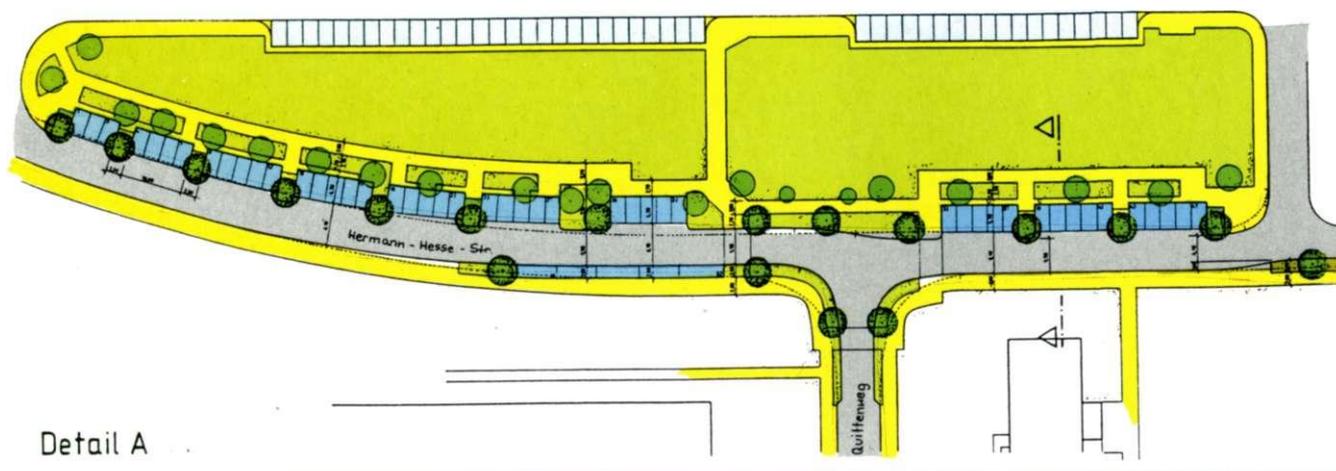
Im Juli und August fanden zahlreiche Diskussionsrunden zu den Untersuchungsergebnissen mit den Bür-

gern, Kommunalpolitikern und Vertretern der Presse statt. Die vielen Hinweise und Anregungen der Bürger wurden schließlich in die Konzeption eingearbeitet und abschließend erneut im Rahmen einer Bürgerversammlung vorgestellt.

Nach Abschluß der verkehrsplanerischen Bearbeitung wurde das Gebiet zwischen dem Kirschweg, der Leipziger Chaussee, dem Neptunweg und dem Magdeburger Ring per Beschilderung als Tempo 30-Zone ausgewiesen.

In Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt erfolgte die Vorbereitung von baulichen Veränderungen an den Gebietseingängen und im Bereich der Schulen in der Walter-Kaßner-Straße. Bei der Planung dieser Tiefbauarbeiten wurde auch die Schaffung von Stellplätzen erwogen, da die Ordnung des ruhenden Verkehrs nicht losgelöst von der Thematik Tempo 30 und Schulweg-sicherung zu sehen ist.

Abb. 9: Übersicht der geplanten geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahme, Hermann-Hesse-Straße/Quittenweg





*Gebietseingang Hermann-Hesse-Straße/Quittenweg vor der Umgestaltung*

*nach der Umgestaltung*





Hermann-Hesse-Straße | Quittenweg, Begegnungsfall PKW/PKW

Hermann-Hesse-Straße, Begegnungsfall PKW | Lieferwagen





*Hermann-Hesse-Straße*

*Walter-Kaßner-Straße nach der Umgestaltung*





*Neptunweg in Höhe Sporthalle vor und nach der Umgestaltung*



Bei der Bearbeitung der Tempo 30-Zone Reform wurden auch Schüler aus den Wohngebietschulen in die Planung der Tempo 30-Zone einbezogen. Für die Schüler bedeutete das, sich engagiert mit ihrem Wohngebiet auseinanderzusetzen und Problembereiche zu erkennen. Mit der Einbeziehung von Schülern soll Einfluß auf ihr Verhalten als Radfahrer und Fußgänger von heute und mögliche Autofahrer von morgen genommen werden. Die Schüler des Ökumenischen Gymnasium Magdeburg führten im Rahmen der Projektwoche im Februar 1993, betreut durch ein Magdeburger Planungsbüro und unterstützt durch die Polizei und das Stadtplanungsamt Erhebungen zum ruhenden Verkehr, Geschwindigkeitsmessungen, Erfassungen zum Kfz-Aufkommen und Schallpegelmessungen durch. Die Ergebnisse fanden sich schließlich ausgewertet in dem Berechnungsmodell zum Schallimmissionsplan der Stadt Magdeburg wieder.

*Neptunweg - Querungsstelle vor der Sporthalle*



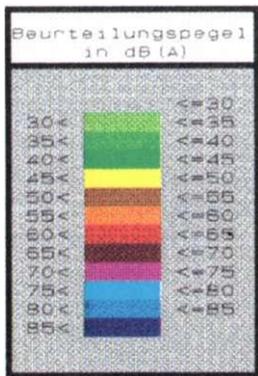


Abb. 10: Schallimmissionen am Tage im Ist-Zustand - ohne Verkehrsberuhigung - v = 50 km/h

Untersuchungsbereich: Magdeburg-Reform  
Immissionsebene: 4 m  
Bearbeitungsstand: 03.1993



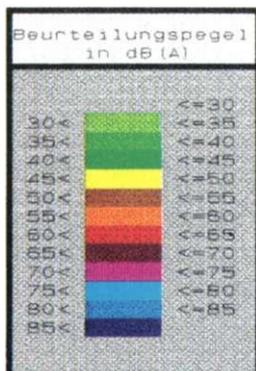
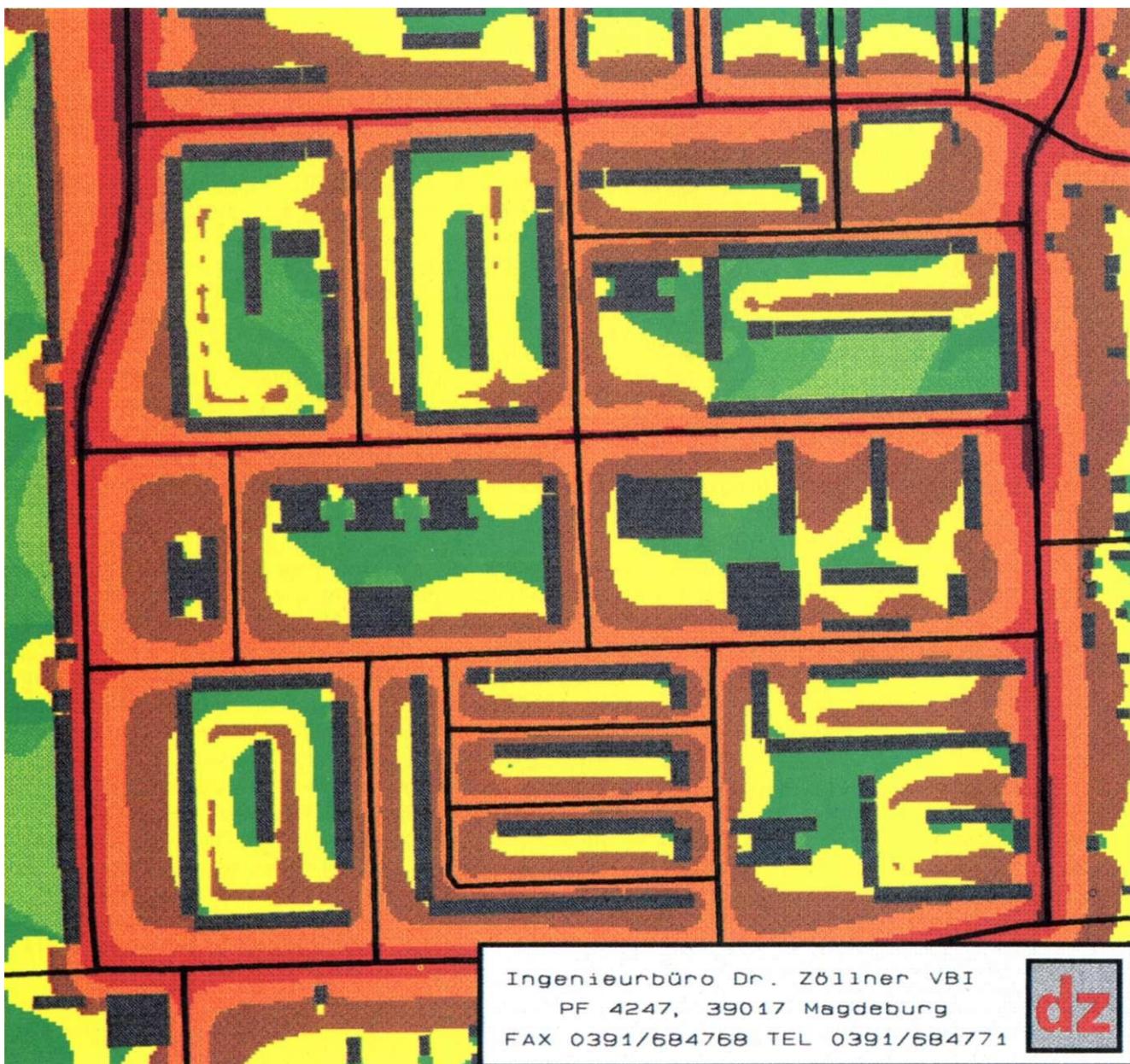


Abb. 11: Schallimmissionen am Tage in einem Planungsfall mit wohnumfeldgerechter Verkehrsberuhigung -v = 30 km/h

Untersuchungsbereich: Magdeburg-Reform  
 Immissionsebene: 4 m  
 Bearbeitungsstand: 03.1993



### 3.2.2 Tempo 30 in Lemsdorf

Das Wohngebiet Lemsdorf mit seiner Lage zwischen dem Magdeburger Ring und Sudenburg ist durch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr entlang des Straßenzuges Harzburger Straße/Blankenburger Straße stark belastet.

Gemeinsam mit den Vertretern der Bürgerinitiative Lemsdorf, den Vertretern der Schulen an der Bodestraße und der Kindereinrichtung an der Harzburger Straße wurde die Tempo 30-Zone vorbereitet.

Im Ergebnis der Abstimmungen mit den Bürgern und den zu beteiligenden Ämtern wurde entgegen der ersten Festlegung in der Tempo 30-Zonenkonzeption der Stadt Magdeburg, wo geplant war zwei Tempo 30-Zonen einzurichten, nur eine Tempo 30-Zone gebildet. Der von zwei Buslinien befahrene Straßenzug Harzburger Straße/Blankenburger Straße mit Anbindung an den Magdeburger Ring wurde in die Zone integriert.

Als eine Sofortmaßnahme wurde neben der Beschilderung, die Anordnung einer Fußgängerampel an der Blankenburger Straße Höhe Bodestraße vorgesehen. Durch das Einbringen von Induktionsschleifen in die Fahrbahn wird die Annäherungsgeschwindigkeit der Fahrzeuge registriert.

Wer zu schnell fährt, bekommt an dieser Ampel das Signal "Rot"!

Dies erweist sich als ein wirksames Mittel zur Senkung des Geschwindigkeitsniveaus in der Blankenburger Straße und sichert den Weg vieler Schulkinder aber auch älterer Bürger.

### 3.2.3 Wohngebiet Neustädter Feld

Das Neustädter Feld gehört zu den 21 Wohngebieten, die der Kategorie "besonders dringend" bei der Einführung von Tempo 30 zugeordnet wurde.

Mit dem niveaufreien Ausbau des Knotens Magdeburger Ring/Mittagstraße und der Schaffung der geforderten südlichen Anbindung des Neubaugebietes an den Magdeburger Ring verbesserte sich die Erschließung des Gebietes, in dem ca. 14 500 Einwohner leben, erheblich. Die Bürger und die Planer sahen aber auch die mögliche Gefahr des Auftretens von Durchgangsverkehren. Entsprechend wurde reagiert und parallel mit der Erarbeitung einer Konzeption zur Verkehrsberuhigung des Wohngebietes zwischen dem Olvenstedter Graseweg, dem Magdeburger Ring, der Steinkuhle und der Robert-Koch-Straße begonnen. (Kapitel 1)

Mit der Beschilderung der Siedlung Neustädter Feld zur Tempo 30-Zone wurde im Dezember 1993 der erste Schritt getan, dem zeitgleich mit der Realisierung der Brücke Mittagstraße die Umsetzung von Tempo 30 im Neubaugebiet folgte. Verbunden war dies mit einer Umgestaltung des "Rollfeldes - Kritzmannstraße". (Presseartikel Abb. 12)



Lemsdorf, Blankenburger Straße: Geschwindigkeitsabhängige Fußgängerampel

Die abschnittsweise bis zu 14,00 m breite Straße wurde entsprechend den Bedürfnissen eines allgemeinen Wohngebietes neu aufgeteilt mit dem Ziel

- sichere Querungen für Fußgänger, besonders im Bereich Bruseplatz und in Höhe der Schulen zu schaffen,
- das Geschwindigkeitsniveau zu senken,
- Durchgangsverkehr zu verringern,
- die Verhältnisse für den nichtmotorisierten Verkehr zu verbessern,
- mehr Grün im Straßenraum anzuordnen,
- mehr Anwohnerstellplätze anzubieten.

Die Fahrbahnbreite wurde auf 6,00 m verringert, Längsstellplätze abmarkiert und beidseitig ein 1,65 m breiter Mehrzweckstreifen angeordnet.

Für die Verkehrsteilnehmer ist diese Form der Aufteilung des Straßenraumes noch ungewöhnlich. Ein paar Ausführungen sollen den Bürgern dies näher bringen.

Entsprechend den Empfehlungen des Bundesbauministeriums sollen diese Mehrzweckstreifen zwischen 1,00 m und 2,00 m breit sein. Sie sollen die Fahrbahn für den Autofahrer optisch verengen.

Den Maßnahmen zur Einengung der Fahrbahn sind auf Straßen mit Busverkehr oft Grenzen gesetzt. Der Mehrzweckstreifen bietet die Möglichkeit, die Fahrbahn zu verschmälern und gewährleistet gleichzeitig alle Begegnungsfälle, da der Mehrzweckstreifen ein gleichwertiger Teil der Fahrbahn ist, auf denen alle Fahrzeuge fahren dürfen. Vorrangig ist er ein besonderes Angebot an die Radfahrer.

Eine weitere Maßnahme ist der Bau der 6,60 m breiten Mittelinsel in der Kritzmannstraße. (Abb. 13)

Abb. 12: Presseartikel, Volksstimme vom 26. Mai 1994



Auch an der Ecke Olivenstedter Graseweg wird auf der Kritzmannstraße eine Verkehrsinsel gebaut. Die gesamte Straße wird verengt und zur Tempo-30-Zone erklärt.  
Fotos: Eike Neuber

## In der Kritzmannstraße wird das „Rollfeld“ beseitigt

Verkehrsinseln in Straßenmitte / Am Bruseplatz wird es sicherer / Bald Tempo-30-Zone

Von KARL-HEINZ KAISER

Die Kritzmannstraße wird gegenwärtig zurückgebaut. Die durchschnittlich 15 Meter breite Straße - von Kritikern als Flugzeug-Landebahn bezeichnet - wird mit Inseln in Fahrbahnmitte bestückt, die die Superstraße verengen. Ein Grund: „Die Straße ist so belastet, daß Fußgänger kaum noch eine Chance haben, sicher über die Fahrbahn zu kommen“, sagte Thomas Ogilvie, Abteilungsleiter im Tiefbaumamt. Besonders kritisch sei das im Bereich des Bruseplatzes, in dessen Umgebung sich Schule und Kaufhalle befinden. Die Inseln sollen die Wege über die Straße verkürzen, erklärte Thomas Ogilvie. Das Tempo-Limit für Autofahrer wird auf 30 km/h zurückgeschraubt.

### Halbe Mio. Kosten

Knapp eine halbe Million DM wird für den Ausbau der 300 Meter langen Strecke ausgegeben. Für die Veränderungen gibt es einen zweiten Grund: Die Kritzmannstraße könnte nach Ende des Brückenbaus Mittagstraße

von Kraftfahrern als Zubringerstraße zum Ring genutzt werden. Da der Knoten Hundisburger Straße arg überlastet ist, befürchten Verkehrsexperten und Bewohner dann verstärkten Schleichverkehr aus Olivenstedt durchs Neustädter Feld. Die Rückbauten sollen den Kraftfahrern die Lust nehmen, die Kritzmannstraße als Einflugschneise zum Ring zu nutzen. Von den einst überbreiten Richtungsfahrbahnen werden außerdem beidseitig etwa zwei Meter breite Parkstreifen abmarkiert.

### Inseln bepflanzt

Mit dem Projekt wird eine von insgesamt 80 in den kommenden Jahren im Stadtgebiet geplanten Tempo-30-Zonen verwirklicht. Vorgesehen sei es, das gesamte Gebiet südlich des Olivenstedter Graseweges mit dem Tempolimit zu belegen, erklärte Roswitha Baumgart vom Stadtplanungsamt. Daß in der Kritzmannstraße eine Bushaltestelle künftig unmittelbar in eine der Straßenverengungen gelegt wird, ist kein Schildbürger-

Detlef Uecker sagt die Fahrbahndecke an jenen Stellen auf, wo in der Kritzmannstraße die Verkehrsinseln entstehen. Sie werden später noch bepflanzt.



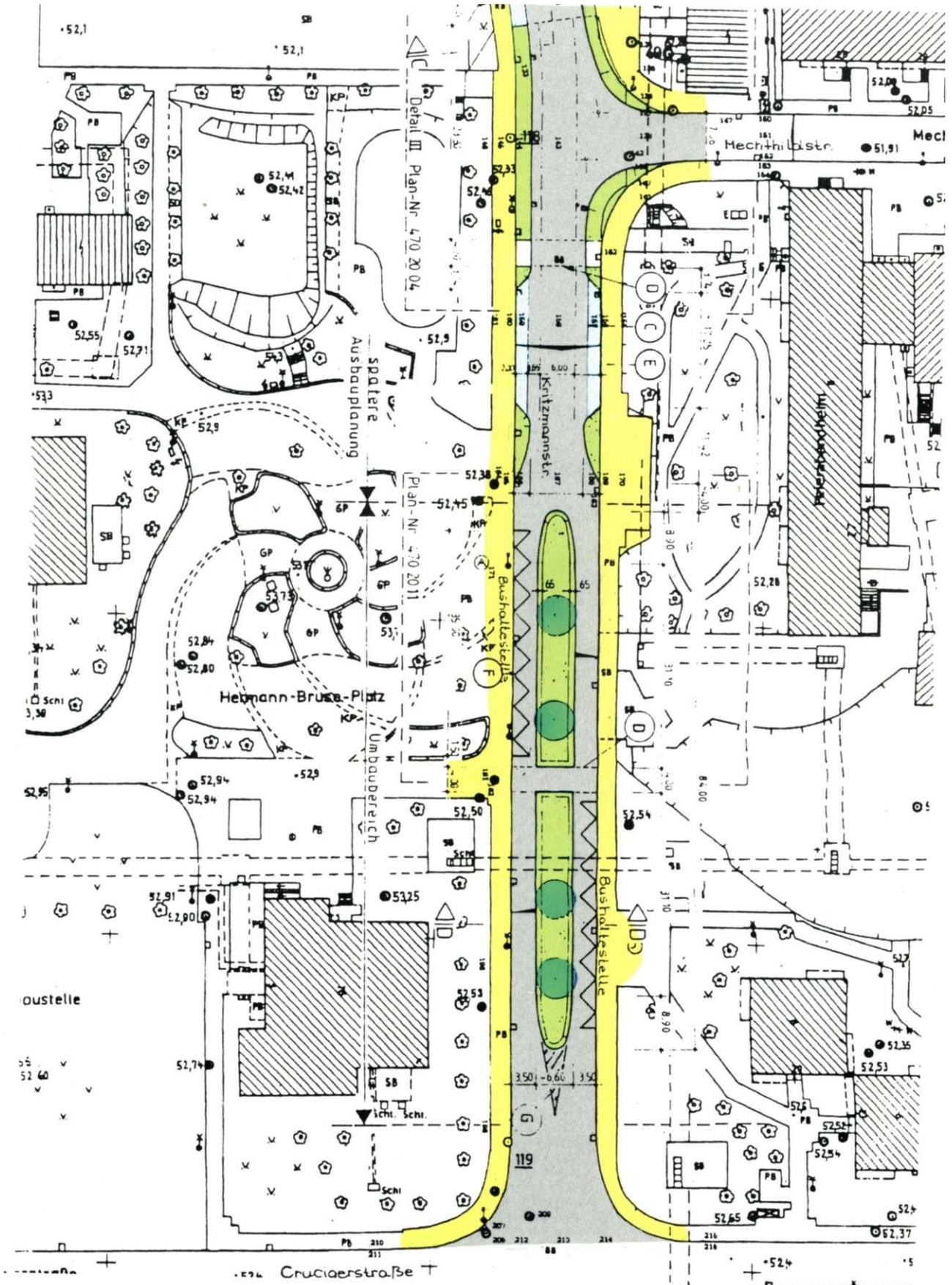
streich, sondern gehört bewußt zur Gestaltung der Tempo-30-Zone. Wenn der Bus hält, stehen die Autos dahinter Schlange. Die bei Kraftfahrern umstrittene Methode soll konsequent zur Verkehrsberuhigung beitragen.

Zumindest in kosmetischer Hinsicht kann man für die Rückbauten in der Kritzmannstraße schon jetzt einen Erfolg prognostizieren. Die neugebauten Inseln werden bepflanzt - der Straße wird das Rollfeld-Image genommen.

### Tempo-30-Zonen - wie soll es weitergehen?

- In Magdeburg sollen nach neuesten Informationen 80 Gebiete bzw. Straßenzüge zu Tempo-30-Zonen gestaltet werden.
- Aktueller Stand: In 14 Gebieten gilt bereits das Tempolimit.
- Verfahrensweise: Es existiert eine Prioritätenliste, die schrittweise abgearbeitet wird.
- In diesem Jahr u. a. vorgesehen Neue Neustadt beiderseits der Lübecker Straße, Beimssiedlung Schroteanger, Lin Jenweiler.

Abb. 13: Mittelinsel in der Kritzmannstraße Höhe Bruseplatz





*Kritzmannstraße Höhe Bruseplatz vor bzw. nach der Umgestaltung*





*Kritzmannstraße in Höhe der Schulen vor und nach der Umgestaltung*





*Kritzmanstraße - Begegnungsfall Bus/LKW*

*Otrichstraße - Mittelinsel*

