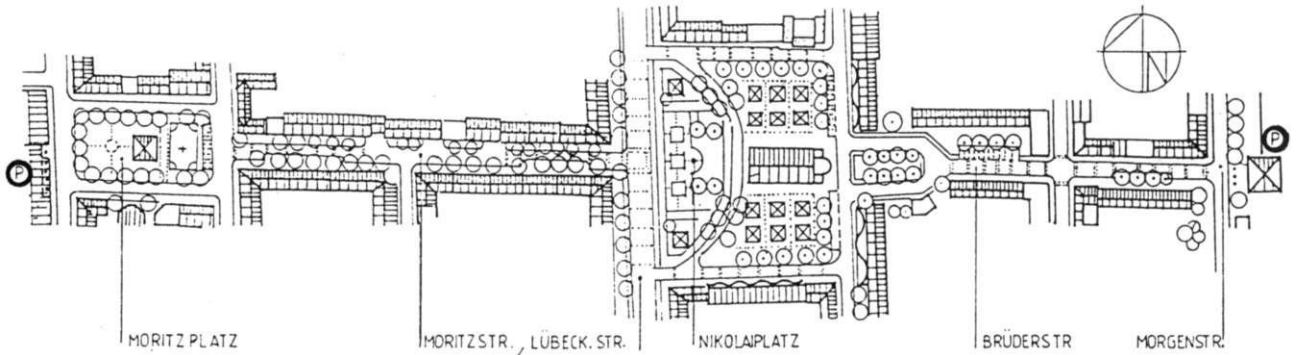


Abb.: Luftbild von der Neuen Neustadt mit Blick auf die Ost-West-Achse um die Nicolaistraße



5.3.1. Entwurf der Ost-West-Achse um die Nicolaikirche



Gestaltung des Moritzplatzes als Treffpunkt der Jugendlichen

Umgestaltung der Grünfläche bzw. Baumreihe

- Aufbau eines offenen Pavillons mit Sitzgruppe
- Ausbau des ehemaligen Gefängnisses als Museum mit verschiedenen Ausstellungsräumen
- zum Westteil des Platzes: Jugendclub, Discothek, Supermarkt, etc.
- Ausbau und Umgestaltung des Kinoinnenhofes

Gestaltung der Moritzstraße

- Ausbau als Baumallee
- räumliche Verengung der Fahrbahn (Geschwindigkeitsbegrenzung), sowie optische Markierung des Bodenbelages mit farbigen Pflastersteinen
- Ausbau der Geschäfte im EG, Büro und Dienstleistung im 1. OG

Gestaltung des Nicolaiplatzes als Mittelpunkt des wirtschaftlichen und sozialen Geschehens

- Neuordnung der Verkaufsstände (Marktplatz) nördlich und südlich der Nicolaikirche
- PKW-Stellplätze am östlichen Platzrand
- im Norden - Ausbau des vorhandenen Angebotes mit Restaurants, Bars, Kinos, etc.
- im Süden und Osten - Ausbau der Läden, Geschäfte und Büros
- Beruhigung des Vorplatzes durch Neuordnung der Pflanzbecken, Baumreihen und des Bodenbelages; ev. Aufstellen eines Denkmals zur Erinnerung an die franz. Vergangenheit der Neuen Neustadt
- Bodenbelagmarkierung der Lübecker Str. als Verbindung zum Ostteil der Nicolaiachse

Gestaltung der Brüderstraße

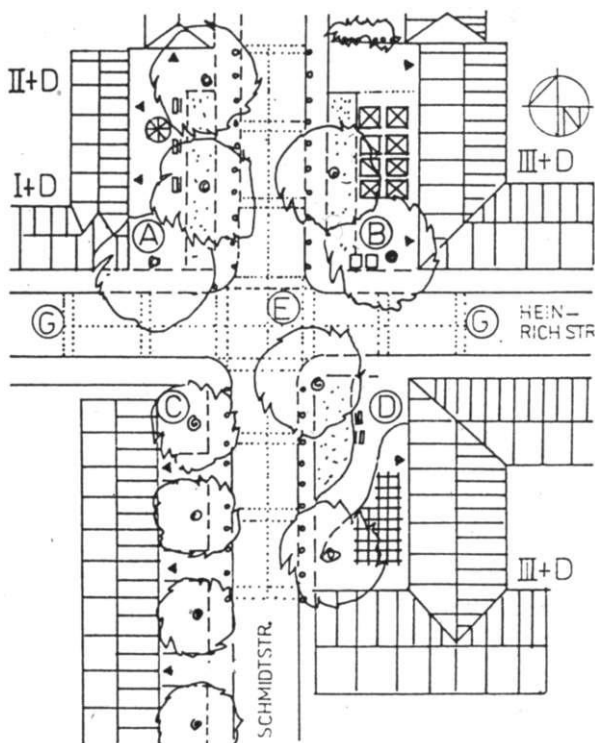
- Ausbau durch kleine Geschäfte und Dienstleistungen, Erschließung der Baulücken
- Verengung der Fahrbahn durch Bäume und Grünflächen, Markierung des Straßenbelages
- Abschluß der Ostachse (Morgenstr.) durch prägnanten Neubau mit Parkhaus, Läden, etc.

5.3.2. Der Heinrichplatz



Abb.: Der Heinrichplatz - Blick in die Schmidtstraße

Entwurfsskizze M 1 : 1000



- A Sitzgruppe unter Baumreihe, Bereich teilw. begrünt bzw. bepflastert, Eingänge zu den Läden
- B Cafeterrasse mit Sonnenschirmen, Außenbereich bepflastert, aber mit grünen Flächen aufgelockert
- C Restaurantterrasse mit Pergola, grüne Fläche mit Sitzgruppe
- D Hauseingänge mit neuer Baumreihe
- E Straßenasphalt mit Pflastermarkierung
- F Geschwindigkeitsbegrenzung (30km/h) mit Fahrbahnveränderung



Abb.: Der Heinrichplatz - Blick in die Schmidtstraße nach Norden



Abb.: Der Heinrichplatz - Blick auf Heinrich- und Schmidtstraße

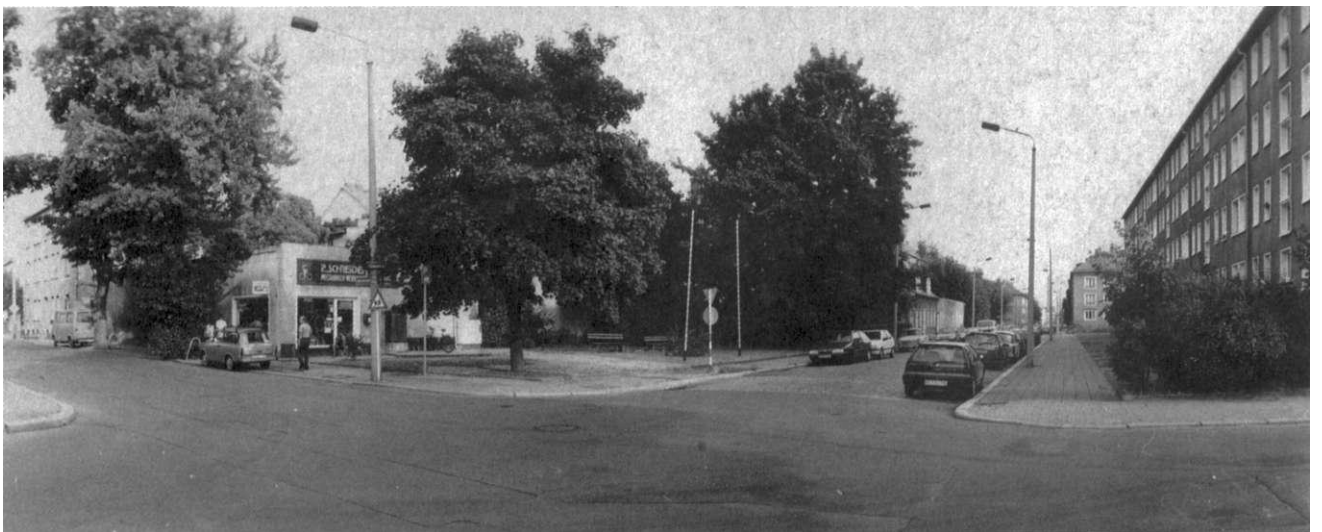


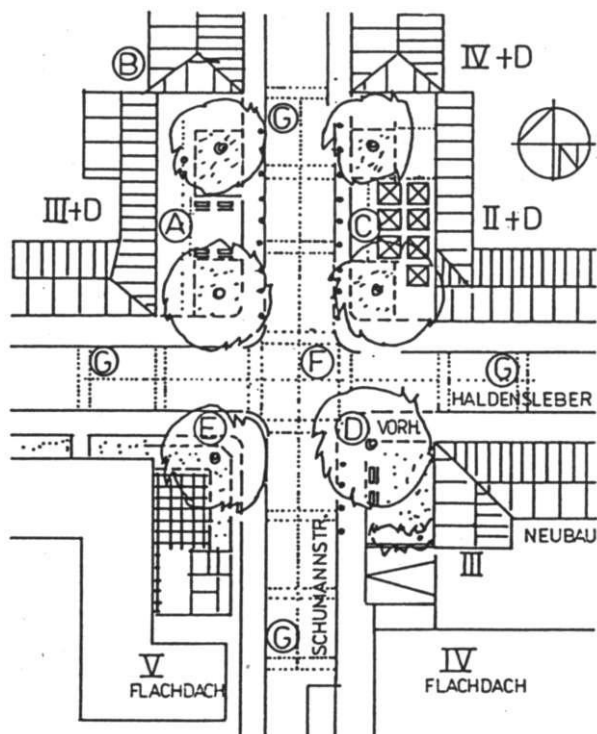
Abb.: Der Heinrichplatz - Blick in die Schmidtstraße nach Süden

5.3.3. Der Kuckhoffplatz - früher Friedrichsplatz



Abb.: Blick auf Kuckhoffplatz - rechts Haidensleber Straße, links Hugenottenstraße

Entwurfsskizze M 1 : 1000



- A Sitzgruppe unter Bäumen und alter Wasserpumpe
- B Aufstockung des alten Flachdachgebäudes
- C Cafeterrasse mit Sonnenschirmen, Außenbereich bepflastert, aber mit Grünflächen aufgelockert, Eingang zum Cafe und Laden
- D Vorschlag einer Bebauung zur Bildung des Platzraumes, vorh. Begrünung mit Sitzgruppe
- E auf vorhandener Terrasse Aufbau einer Pergola und Fassadenbegrünung
- F Straßenasphalt mit Pflastermarkierung
- G Geschwindigkeitsbegrenzung (30 km/h) mit Fahrbahnänderung



Abb.: Der Kuckhoffplatz - schräg links die Hugenottenstraße, diagonal die Haldensleber Straße, rechts die Hugenottenstraße (nördlicher Abschnitt)



Abb.: Der Kuckhoffplatz - links die Hugenottenstraße, rechts die Haldensleber Straße

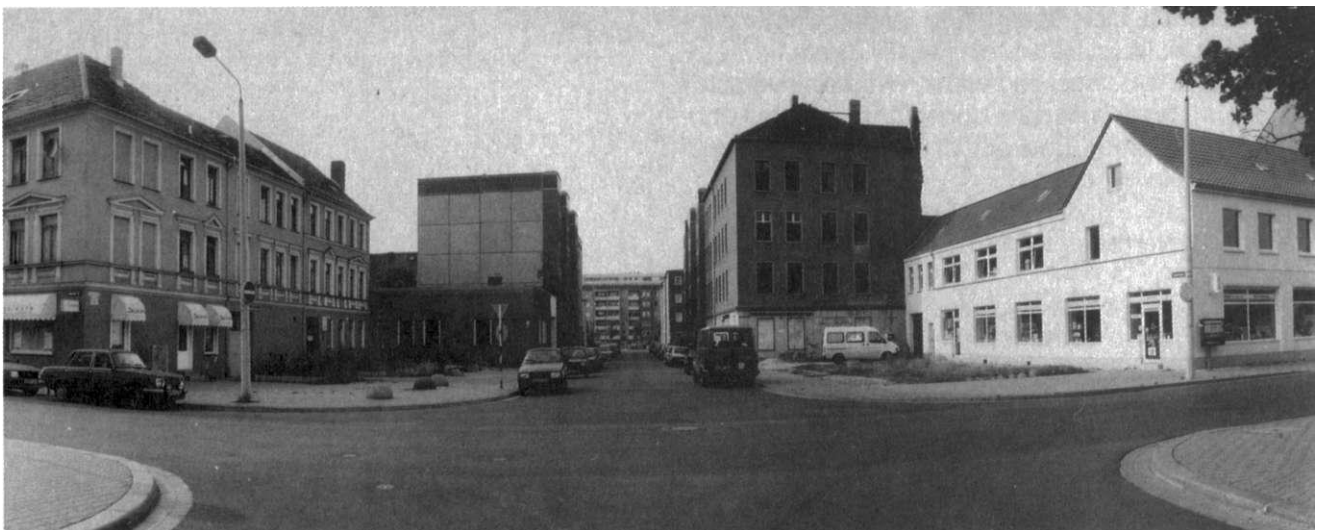


Abb.: Der Kuckhoffplatz - Blick in die Hugenottenstraße, im Vordergrund die Haldensleber Straße

5.3.4. Straßenraumgestaltung - Lübecker Straße

Im Zuge der Umgestaltung der Lübecker Straße zu einer modernen, leistungsfähigen Magistrale des öffentlichen Personennahverkehrs sind für die Fahrbahn mit Gleiskörper der MVB und die Seitenbahnen mit Fußweg / Radweg / Baumreihen etc. Konzeptionen entwickelt worden mit dem Ziel, den gesamten Straßenraum nach einem einheitlichen Konzept zu entwickeln.

Die Straße selbst ist durch bestimmte Maßnahmen durchlässiger gemacht. Dazu gehört die Einrichtung von Haltestelleninseln. Der Individualverkehr kann also auch bei Halt der Straßenbahnen weiterfließen. Dazu gehören aber auch Linksabbiegerspuren am Knoten mit der Hundisburger Straße und die im allgemeinen auf die heutigen Straßenverkehrsbedingungen abgestimmten größeren Kurvenradien an den übrigen Einmündungen.

Mit Blick auf die veränderten Linien der Fahrbahn und des Gleiskörpers (insbesondere im Bereich der wichtigen Kreuzungen und Haltestellen) galt es dann die Abmessungen für Fußweg / Radbahn und Pflanzstreifen / Baumreihe neu zu formieren.

Ein wichtiger Punkt der Aufgabenstellung war, das Großgrün im Straßenraum zu erhalten (bzw. nachzupflanzen) und durch bestimmte bauliche Veränderungen dafür zu sorgen, daß aus der Lübecker Straße bei allen Bemühungen um einen besseren Verkehrsfluß keine Schnellstraße wird. Besonders im Bereich des Stadtteilzentrums um den Nicolaipplatz sollte es in Zukunft wieder leichter möglich sein, die Straße zu queren. Erreicht wird das durch Aufpflasterungen mit Natursteinpflaster. Der Höhenversatz und die Steinstruktur zwingen zur Verringerung der Geschwindigkeit, was außerdem noch durch entsprechende Verkehrsschilder vorgeschrieben wird.

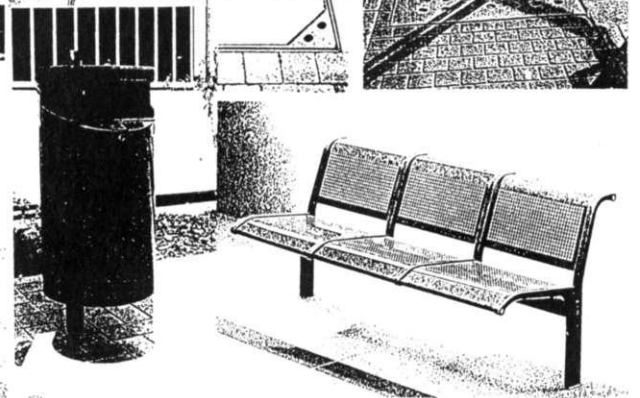
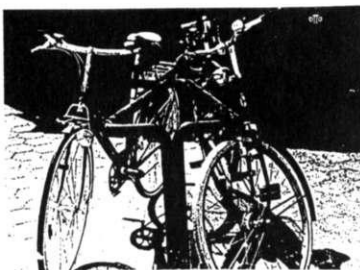
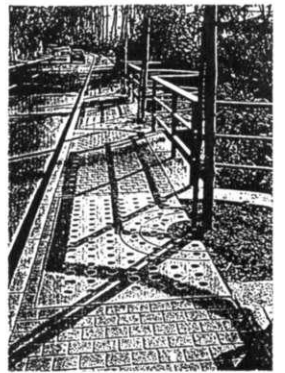
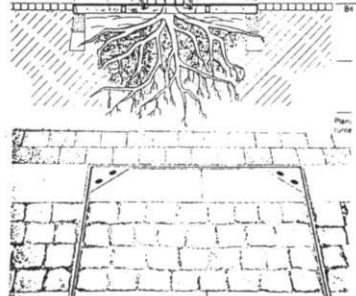
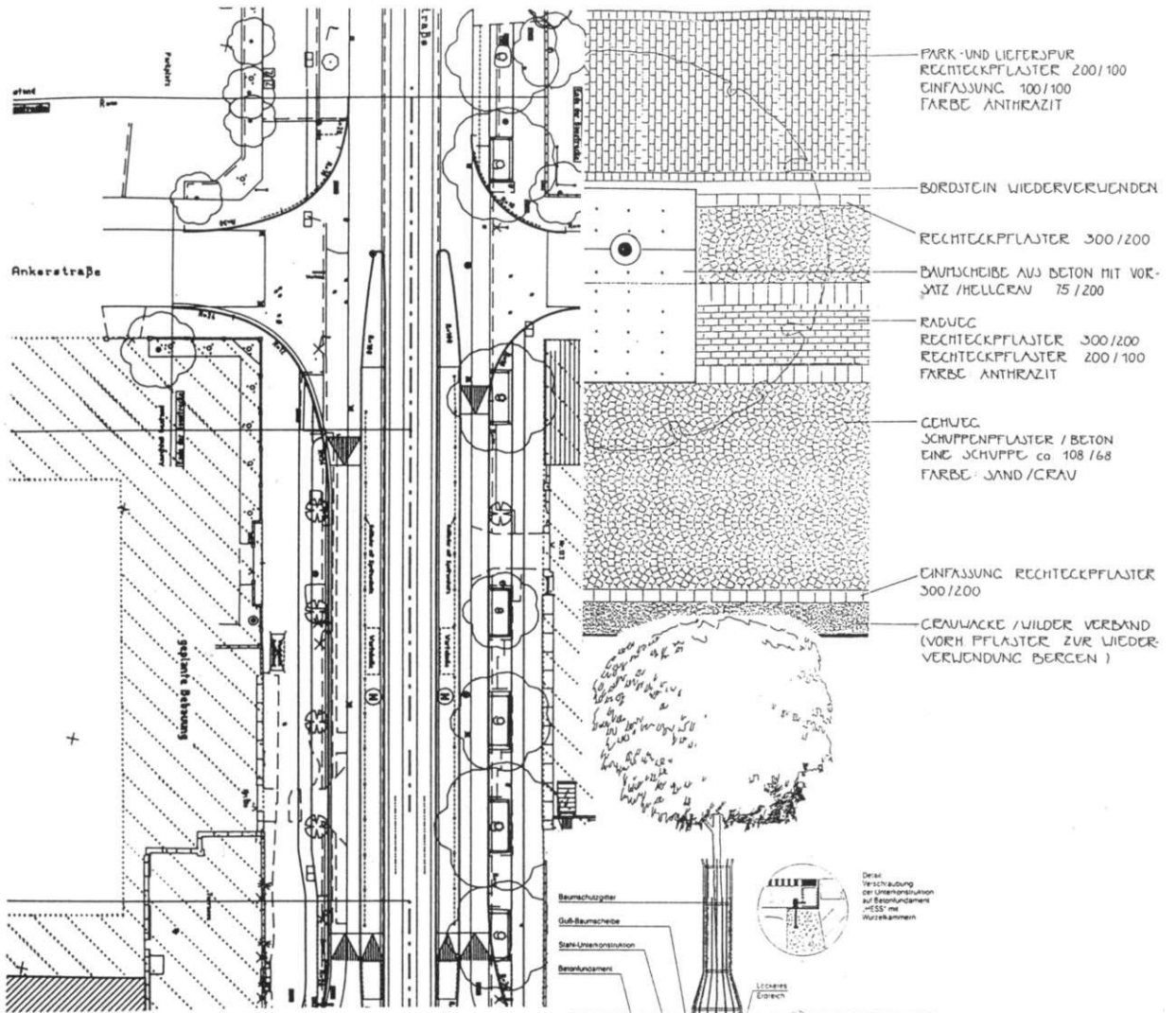
Für die Ausführung wurden an Materialien vorgeschlagen:

- Fahrbahn Asphalt mit Natursteinaufpflasterungen, Parktaschen, Lieferspuren und Straßeneinmündungen ebenfalls im Natursteinpflaster (grau)
- Gehweg mit Betonsteinpflaster / Natursteinvorsatz / gelb, im Zentrumbereich bogenförmig, in den übrigen Abschnitten und auf den Haltestelleninseln rechtwinklig verlegt.
- Nördlich der Hundisburger Straße und südlich der Mittagstraße Betonsteinpflaster, gelb, ohne Natursteinversatz.
- Radbahn mit Betonsteinpflaster in Granit - Rot, rechtwinklig verlegt mit Randstein.
- Der Randstreifen des Gehweges zur vorhandenen Bebauung ist mit Kleinpflaster verlegt.

Die Möblierung des Straßenraumes ist mit einem Sortiment gestalterisch abgestimmter Objekte vorgesehen.

Hierzu gehören:

- Bänke
- Papierkörbe
- Baumscheiben, Baumschutzgitter
- Lampen
- Haltestellenüberdachung einschließlich zur Straße
- Fahrradständer
- Poller.



5.4. Verkehrsplanungen in der Neuen Neustadt (K. Eschke)

Wie auch in anderen Bereichen der Stadt Magdeburg, prägen gravierende Verkehrsprobleme die Neue Neustadt. Sie werden in der Hauptsache durch die sprunghafte Entwicklung der Motorisierung nach 1989 verursacht.

Besaßen zu DDR-Zeiten von 1000 Einwohnern (EW) Magdeburgs nur 210 einen Personenkraftwagen (PKW), so sind es heute doppelt so viele (415 PKW/1000 EW).

Dieser Explosion der Motorisierung der Bevölkerung ist die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nur schwer gewachsen - die "Leidtragenden" sind in erster Linie die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmer, allen voran die Fahrgäste des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), aber auch Radfahrer und Fußgänger und nicht zuletzt sind die Bewohner der Neuen Neustadt betroffen. Die napoleonische Neue Neustadt ist auch nicht für den ruhenden Autoverkehr geschaffen worden - es fehlen in vielen Bereichen Parkplätze. Darüber hinaus ist das ursprünglich geschlossen auf einem Quadrat beruhende Straßensystem an den Ecken geöffnet worden, so daß neben dem Ziel- und Quellverkehr der Durchgangs- und der „Schleich-Verkehr“ erheblich zugenommen haben.

Gefragt sind heute Planungen und Realisierungsstrategien, die diese Probleme lösen bzw. die Konflikte entschärfen.

Für den Kernbereich der Neuen Neustadt sind im Auftrag des Stadtplanungsamtes komplexe verkehrsplannerische und städtebauliche Untersuchungen durchgeführt worden, wobei die durch die Ingenieurgesellschaft Stadt und Verkehr mbH Magdeburg (ISV) geleiteten Planungen zur Tempo 30-Zone Neue Neustadt und zur Beschleunigung der Straßenbahn für den Verkehrsbereich die wichtigsten sind. Aber zur Lösung der Verkehrsprobleme der Neuen Neustadt gehören auch noch tangierende Planungen von Verkehrsbauvorhaben (z. B. Brücke Mittagstraße / Magdeburger Ring, Straßenbau Hundisburger- / Kastanienstraße u.a.m.), weil sie die entsprechenden Voraussetzungen für die „inneren“ Verkehrslösungen schaffen.

Die Neue Neustadt in den Grenzen zwischen Nachtweide - Mittagstraße - Magdeburger Ring - Hundisburger- / Kastanienstraße hat gegenwärtig ca. 15.000 Bewohner und 2.800 Arbeitsplätze und sie hat Reserven für eine erhebliche städtebauliche Entwicklung im Bereich des Einzelhandels und des Wohnens.

Sie hat ein historisch einheitlich geplantes rechtwinklig gerastertes Straßennetz, jedoch ist dieses Straßennetz infolge unterschiedlicher Funktionen hierarchisch gegliedert. Neben den drei Hauptverkehrsstraßen in Randlage (Mittagstraße, Magdeburger Ring, Hundisburger- / Kastanienstraße) ist die „Magistrale“ Lübecker Straße (ehemals Breiter Weg) eine Hauptverkehrsstraße, die auf Grund der vielen Funktionen, die sie zu erfüllen hat (Verbindungs- und Erschließungsfunktion, Geschäftsstraße im Stadtteilzentrum, ÖPNV-, Radfahr- und Erlebnisachse u. a.), auch die größten Verkehrsprobleme auf sich vereint. Für die Neustädter ist sie der „Breite Weg“ als baumbestandene Prachtstraße im übertragenden Sinn zur Innenstadt geblieben, d. h. an zukünftige Lösungen werden hohe Anforderungen in Bezug auf die Aufenthaltsfunktion, Begrünung und optische Gestaltung gestellt.

Die übrigen Straßen sind Sammel- (Nachtweide, Schmidt- Morgenstraße, Umfassungsstraße) und Anliegerstraßen, die bezogen auf den Eigenverkehr des Gebietes keine Problembereiche bilden. Es sei denn, sie werden als „Schleichwege“ für Durchgangsverkehr genutzt. Eine Begrünung im öffentlichen Raum fehlt jedoch völlig.

Problematischer für das Nebennetz ist schon der ruhende Verkehr. Geparkt wird in der Hauptsache im öffentlichen Straßenraum, da historisch bedingt wenig Einstellplätze auf den Grundstücken untergebracht sind. Dieses dichte Parken beeinträchtigt nicht nur die Wohnumfeldqualität, sondern es stellt insbesondere für Kinder (Spielen und Schulweg!) ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar (Sicht, Betreten der Fahrbahn zwischen den parkenden Autos).

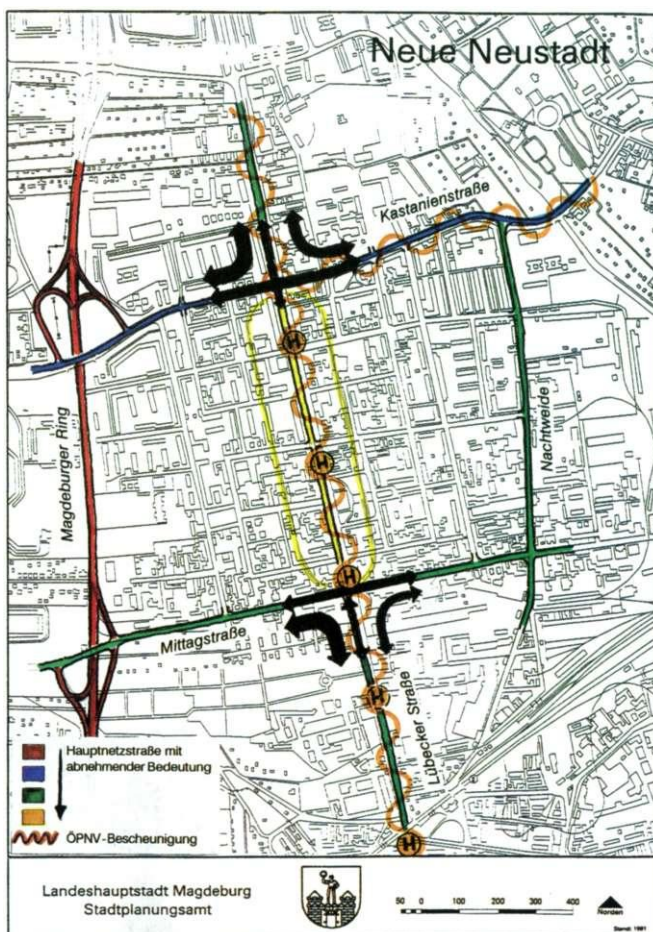
Abb.: Behinderungen des Straßenbahnverkehrs in der Lübecker Straße



Die Neue Neustadt ist vom quantitativen Angebot her einer der bestens durch den ÖPNV erschlossenen Stadtteile. Auf der Lübecker Straße verkehren mit den Straßenbahnlinien 1, 8, 9 und 10 = 24 Züge pro Stunde und Richtung mit einer Beförderung von (noch) rund 4000 Fahrgästen und dies in direkter Verbindung zur Innenstadt. Die Beziehung zu den peripheren Wohnsiedlungen (Kannenstieg, Neustädter Feld, Milchweg) stellen heute drei Buslinien (50, 69, 70) her, die in dem Punkt Hundisburger- / Kastanienstraße ihre bedeutsame Verknüpfung mit der Straßenbahn haben. Das große Problem des ÖPNV liegt in seiner Behinderung durch den Autoverkehr. In der versuchsweisen Abtrennung des Fahrweges für die Straßenbahn konnten 1994 hier schon deutliche Verbesserungen erreicht werden.

Die beschriebenen Mängel, zu denen man auch noch die Verhältnisse für den Fußgänger- und Radverkehr zurechnen kann, waren Anlaß zur Planung des Beschleunigungsprojektes für die Straßenbahn in der Lübecker Straße bzw. darüber hinaus und für die Planung der Tempo 30-Zone Neue Neustadt.

Abb.: Verkehrsplanerisches Grundkonzept für die Neue Neustadt

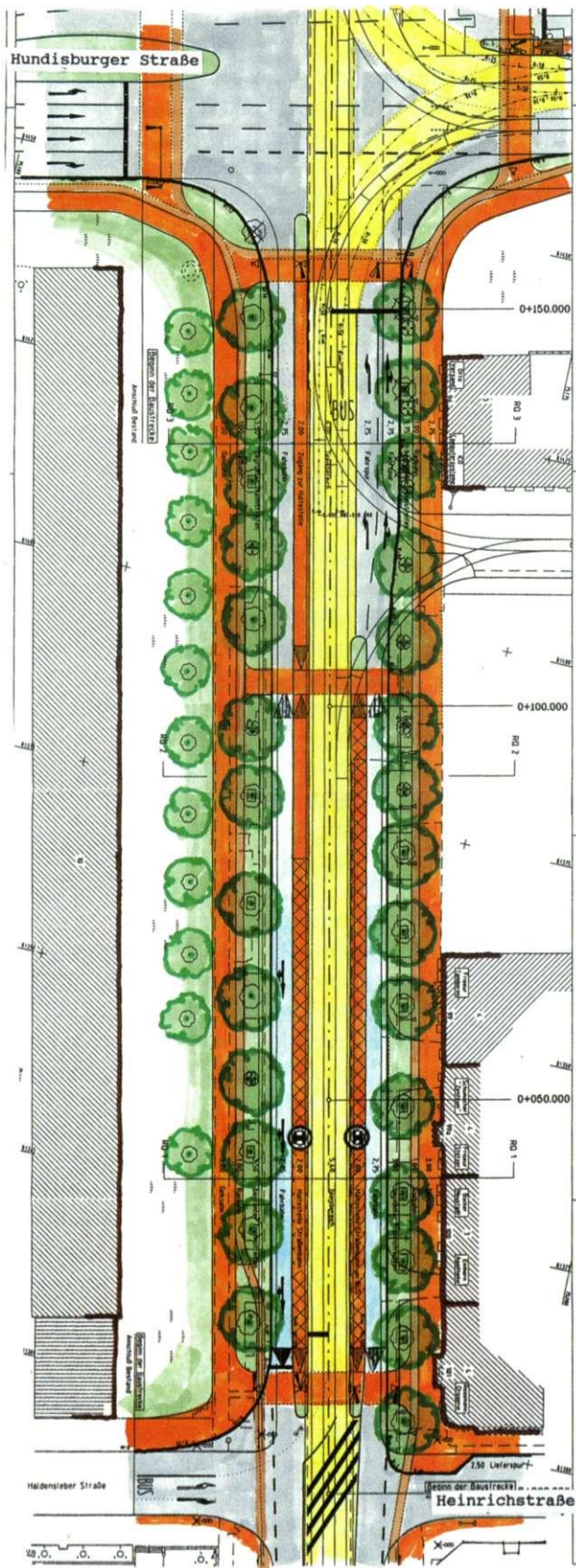


Beide zusammenhängende Planungen zielen darauf ab, den Kraftfahrzeugverkehr auf der Lübecker Straße und dies insbesondere zwischen Mittag- und Hundisburger Straße auf das für die Erschließung erforderliche Maß (wird ohnehin groß genug sein) zu beschränken. Das heißt, Durchgangsverkehre, auf jeden Fall weiträumige, sind aus verkehrsstrategischen Gründen auf den Magdeburger Ring zu lenken. Die Knotenpunkte Lübecker- / Mittagstraße und Lübecker- / Hundisburger Straße und weiträumig auch schon die Walter-Rathenau-Straße und die Albert-Vater-Straße mit dem Anschluß an den Magdeburger Ring müssen mit einem entsprechenden Ausbau diese Aufgabe leisten. Die so „reduzierte“ Verkehrsmenge auf der Lübecker Straße, immer noch in der Spitzenstunde zwischen 800 bis 1000 Kraftfahrzeuge pro Richtung, dann auf Tempo 30 gebracht, soll die angemessene Verträglichkeit mit den Nutzungsansprüchen der Straßenbahnbeschleunigung und den vielfältigen Stadtteilzentrumfunktionen herstellen und somit auch zur Lärminderung insgesamt und zur Attraktivität der Neuen Neustadt beitragen.

Das Beschleunigungsprojekt für die Straßenbahn hat sich als ein sehr kompliziertes Projekt herausgestellt. Auf Grund der vielen Nutzungsansprüche einerseits und der städtebaulichen Prämissen und der örtlichen Gegebenheiten andererseits, ist als Lösung letztlich ein Kompromiß gefunden worden. Insbesondere an der Baumproblematik entzündete sich der Bürgerzorn - die Anordnung von Haltestelleninseln und der Knotenpunktausbaue entsprechend den „Regeln der Technik“, sprich Richtwerten, ging ohne Eingriffe in die Baumschubstanz nicht. Der Erhalt der Bäume aus ökologischen, ästhetischen, denkmalpflegerischen und städtebaulichen Gründen wurde zum Gradmesser des Projektes bei den Bürgern. Die Kompromißlösung beinhaltet also Abstriche an den Verkehrsanlagen, so die Einschränkung der Breite der Haltestelleninseln auf 2,0 m und der Fahrspur neben der Haltestelleninsel auf 2,75 m. Das dennoch erforderliche Herausrücken der Straßenborde in diesen Bereichen um 1,0 bis 1,4 m wird ein „sorgames“ Arbeiten im Bereich der Baumwurzeln und demzufolge einen erhöhten Kostenaufwand bedürfen. Die besondere von Napoleon geschaffene denkmalpflegerische Situation hat im Sinne des Denkmalschutzgesetzes zur Aufnahme des rasterförmigen Straßennetzes in die Liste der Kulturdenkmale als Denkmalbereich geführt.

Die Realisierung des Beschleunigungsprojektes für die Straßenbahn wird wesentlich zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV beitragen. Beschleunigung heißt dabei nicht vordergründig die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im einzelnen, sondern heißt, das ungehinderte Fahren auf eigenem Fahrweg, das ungehinderte Passieren der Knotenpunkte (straßenbahnabhän-

Abb.: Geplante Zentral haltestelle für Bus + Bahn am Knotenpunkt Lübecker Straße / Kastanienstraße



gige Schaltung der Lichtsignalanlagen), der sichere und schnelle Fahrgastwechsel an den Haltestellen (Haltestelleninseln oder Zeitinseln). Damit wird ein fahrplantreuer Verkehr gewährleistet, der ÖPNV wird zuverlässiger und ausrechenbar und der Komfort für die Fahrgäste dazu höher. Komfort, d.h. ganz kurze Umsteigewege u. a. soll den Fahrgästen mit der Gestaltung der Zentralhaltestelle zwischen Haidensleber- und Hundisburger Straße geboten werden - Bus und Bahn werden hier am gleichen Bahnsteig halten. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) werden so hoffentlich die verlorengegangenen Fahrgäste zurückgewinnen. Die Straßenbahn wird durch ihre gute Verbindung zur Innenstadt zur Attraktivität des Stadtteiles Neue Neustadt beitragen.

Zum Teil Bedingungen für das Beschleunigungsprojekt der Straßenbahn, zumindest im Bereich des Stadtteilzentrums der Neuen Neustadt zwischen Mittag- und Hundisburger- / Kastanienstraße, zum Teil aber auch ein selbständiges Vorhaben in Umsetzung des gesamtstädtischen Tempo 30-Konzeptes ist das Tempo 30-Zonen-Projekt für die Neue Neustadt.

Die Tempo 30-Planung sieht neben der Geschwindigkeitsreduzierung auf der Lübecker Straße zwischen Mittag- und Hundisburger Straße die generelle Beruhigung und Harmonisierung der Verkehrsabläufe im Stadtteilbereich vor. Die Planung setzt im wesentlichen unter Berücksichtigung der denkmalpflegerischen Bezüge auf verkehrsorganisatorische und weniger auf bauliche Maßnahmen.

Zur Verkürzung von Fahrwegen sollen bisher von der Lübecker Straße abgehängte Nebenstraßen wieder geöffnet werden, so Ankerstraße, Hospitalstraße, südliche Straße am Nicolaiplatz und Fabrikenstraße. Die Unterbindung von Schleichverkehren könnte in den Bereichen Haidensleber- / Grünstraße und Schmidt- / Heinrichstraße notwendig werden. Wenn hierzu die entsprechenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen nicht zum Ziel führen, sind ggf. bauliche Maßnahmen (Aufpflasterungen, Diagonalsperren o. a.) in Erwägung zu ziehen. Besonderes Augenmerk in der Funktion und natürlich in der Gestaltung muß dabei den Plätzen in der Neuen Neustadt geschenkt werden, so dem Moritzplatz, dem Nicolaiplatz, dem Kuckhoffplatz und dem Heinrichplatz.

Ebenso ein besonderer Aspekt bei dem Tempo 30-Konzept ist die Sicherheit des Fußgängers generell und die Schulwegsicherung im speziellen. Querungshilfen, bedarfsgesteuerte Freigabe für Fußgänger an Lichtsignalanlagen und die Ordnung des Parkens zur Schaffung besserer Sichtverhältnisse sind dafür geeignete Maßnahmen. Das Parken im Straßenraum, bei in der

Regel acht Meter breiten Fahrbahnen zum Teil beidseitig oder alternierend, ist in die Beruhigungsplanung einbezogen. Fazit: Tempo 30 mindert die Konflikte, auch den Lärm, erhöht die Sicherheit und bringt gleichermaßen für die Geschäfts- und Wohnbereiche ein höheres Maß an Verträglichkeit des Verkehrs und damit an Wohn- und Lebensqualität.

Klaus Eschke / Stadtplanungsamt
 (unter Verwendung der Ergebnisse der zitierten Planungen)

Abb.:Geplaner Straßenquerschnitt Lübecker Straße/ Zentralhaltestelle

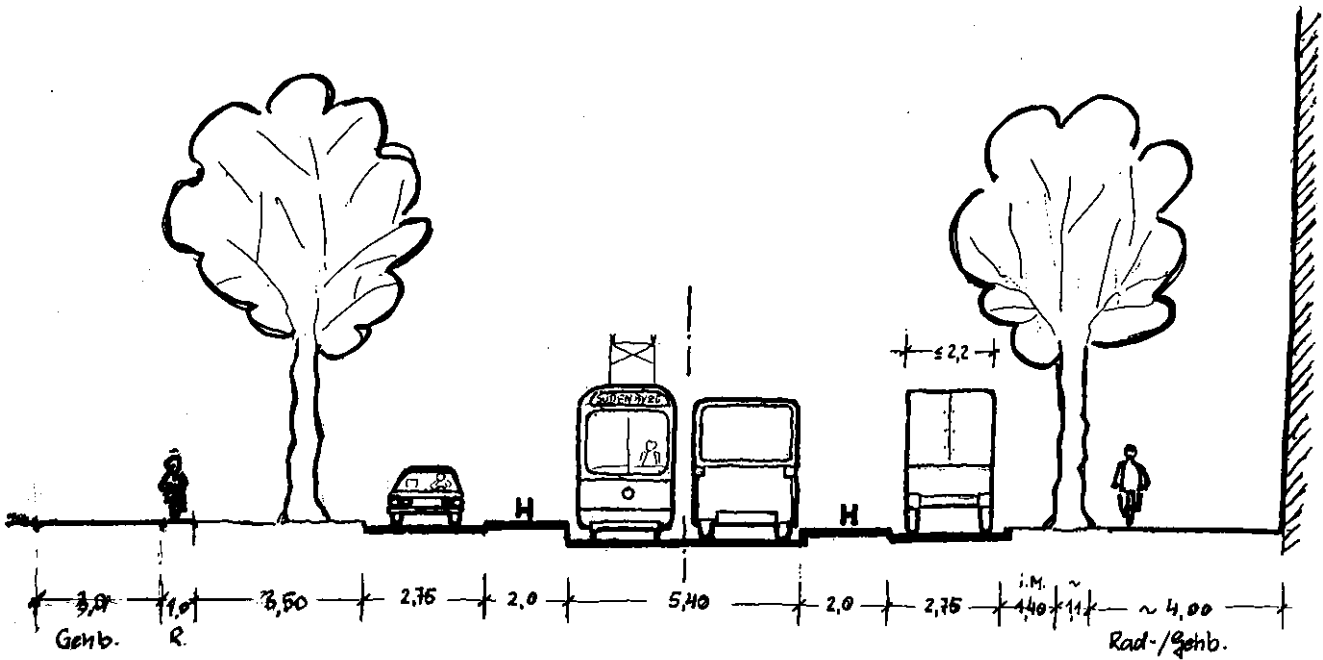
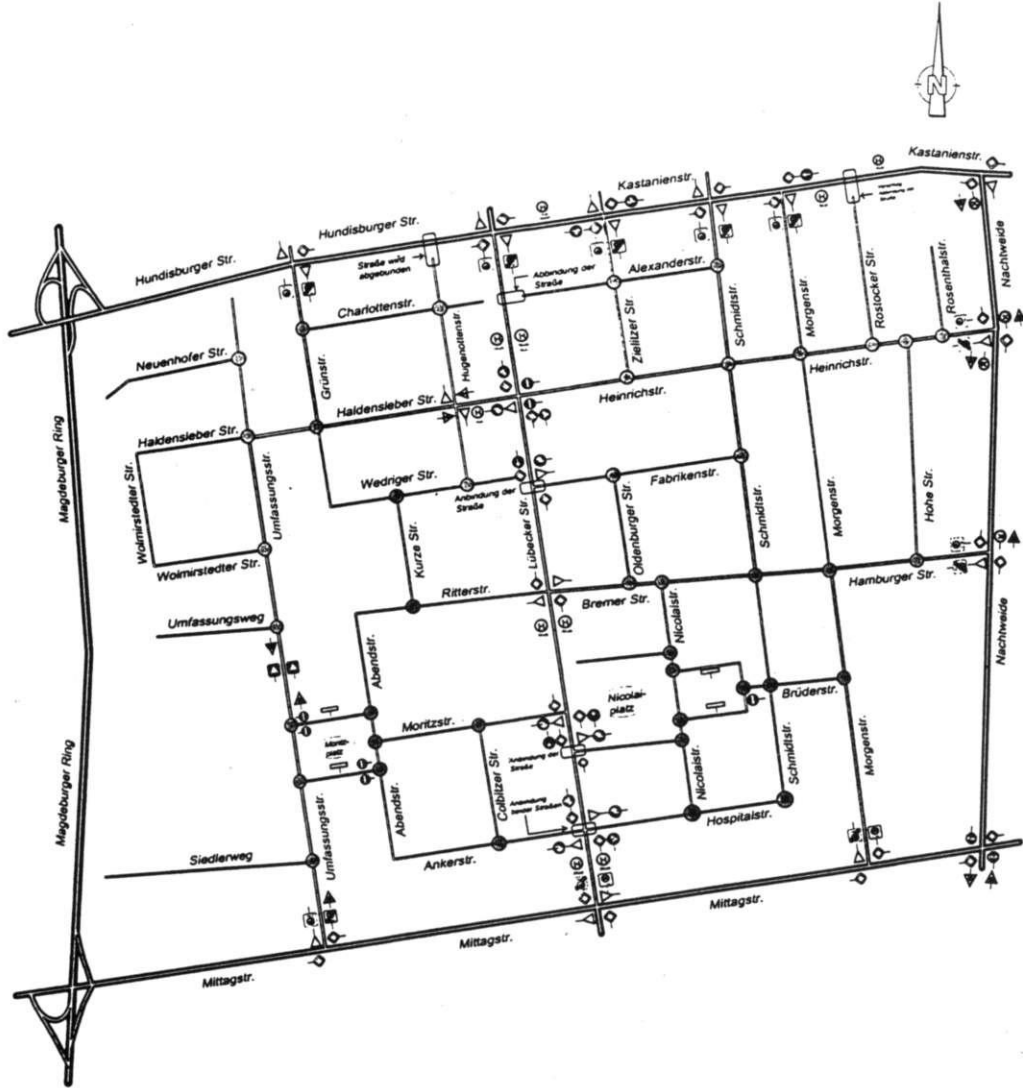


Abb.: Geplantes Tempo 30-Konzept für die Neue Neustadt

Verkehrsorganisation "Neue Neustadt" (Tempo 30 - Zonierung)



Darstellung	Straßenkategorie	Zeichen	Zeicheninhalt	Zeichen	Zeicheninhalt
	Hauptverkehrsstraße, Kategorie B		Kinder		Verbot der Einfahrt
	Hauptverkehrsstraße, Kategorie C		Vorfahrt gewähren!		Haltestelle für Straßenbahnen und Linienbusse
	Hauptverkehrsstraße, Kategorie D		Halt! Vorfahrt gewähren!		Zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
	Anliegerstr., Kategorien D u. E		Vorgeschriebene Fahrtrichtung links		Beginn der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
			Vorgeschriebene Fahrtrichtung rechts		Ende der Zone mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h
			Vorgeschriebene Fahrtrichtung links und rechts		Vorfahrt
			Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus und links		Vorfahrt
			Vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus und rechts		Vorfahrtstr.
			Einbahnstraße linksweisend		Fußgängerüberweg
			Einbahnstraße rechtsweisend		gleichrangiger Knotenpunkt

GLOSSAR

Attika: niedriger Aufbau über dem Hauptgesims eines Bauwerkes. Die Attika ist zumeist mit einem nach oben abschließendem Gesims versehen.

Appartement simple: einzeilige Zimmerflucht, durch Türen verbunden

Appartement double: zweizeilige Raumflucht ohne Korridor, durch Türen verbunden

Architrav: waagerechter Balken, der auf Säulen und Pfeilern direkt aufliegt

Baluster: Balkongeländer

Berliner Fenster: Fensteröffnung (zum Hof) im Zwickel von Vorder- und Seitenhaus

Bosse: roher, an der Vorderseite unbearbeiteter Stein; Bestandteil der Rustika

Fassade: Frontansicht eines Gebäudes; die Fassade ist architektonisch gegliedert und als Schauseite des Baues meist durch Schmuckelemente betont

Fries: waagrecht um den Bau verlaufendes Ornament - oder Figurenband

Gesims: waagerechter, um den Bau verlaufender, abgesetzter Bauteil; das Gesims kann den Baukörper zusammenfassen oder einzelne Geschosse oder Wandzonen trennen

Giebel: dreieckige, obere Bekrönung der Stirnseite eines Gebäudes

Ikongraphie: befaßt sich mit der Erforschung und Deutung von Bildprogrammen

Kämpfer: Zwischenglied in Trapezform zwischen Kapitell und Bogenansatz

Kapitell: Kopfstück einer Säule oder eines Pfeilers

Kragstein: aus der Fassadenfläche hervorspringender Stein

Laterne: lichteinlassender Aufsatz, zumeist auf einer Kuppel

Loggia: Halle, offener Gang oder Erker an der Front eines Gebäudes

Metope: plastisch geschmücktes Feld, z. B. mit Rundscheiben, zwischen den Triglyphenfeldern der dorischen Ordnung

Mezzaningeschoß: Halbgeschoß, in dem sich Gesindestuben oder Wirtschaftsräume befanden

Oculi: Rundfenster

Pfeilerweite: Abstand zwischen zwei Pfeilern, wie das Interkolumnium gemessen von Pfeilermitte zu Pfeilermitte

Piano nobile: Hauptgeschoß eines Gebäudes

Pilaster: eckige Wandvorlagen mit Basis und Kapitell

Risalit: auf ein Bauwerk auf ganzer Gebäudehöhe vorspringender Gebäudeteil

Rustika: Ausführung einer Fassade mit roh zugehauenen Werksteinen (Bossen) beziehungsweise Quadermauerwerk zur Gliederung der Außenfassade in Form von massiven, vorspringenden Blöcken

Sohlbank: unterer, vorkragender Abschluß eines Fensters

Sohlbankgesims: unter den Fensteröffnungen unverkröpft umlaufender **Telamon:** männliche, ein Gebäck tragende Figur

Travée: durch architektonische Form gekennzeichnete Bauabschnitt

Triglyphen: durch drei Einkerbungen gekennzeichnetes Relieffeld in der dorischen Ordnung

Vestibül: Vor- oder Eingangshalle eines Hauses oder eines Palastes

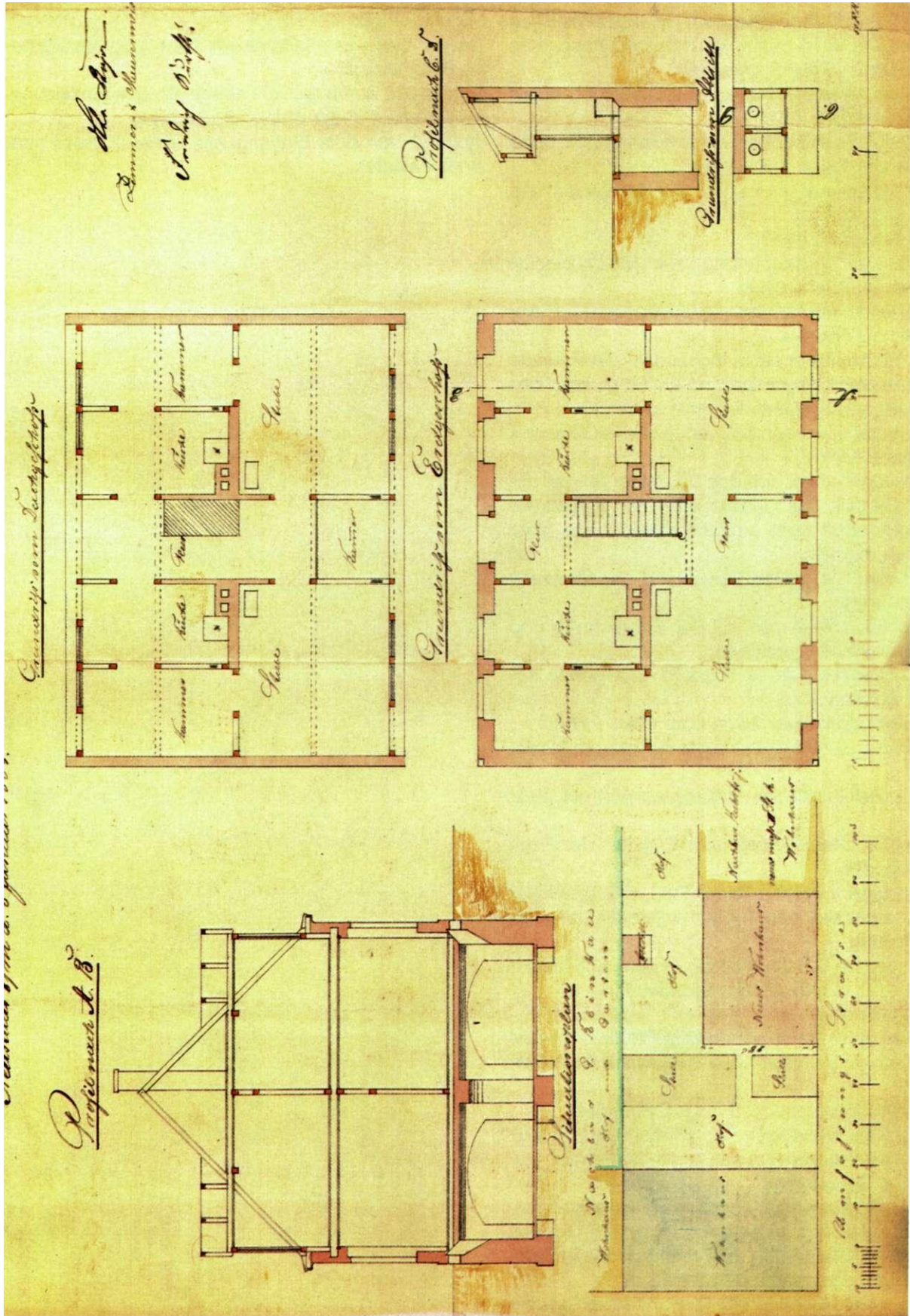


Abb.: Antrag auf Errichtung eines Wohnhauses (1864)

Abb.: Aufstockung eines eingeschossigen klassizistischen Wohnhauses (1875)

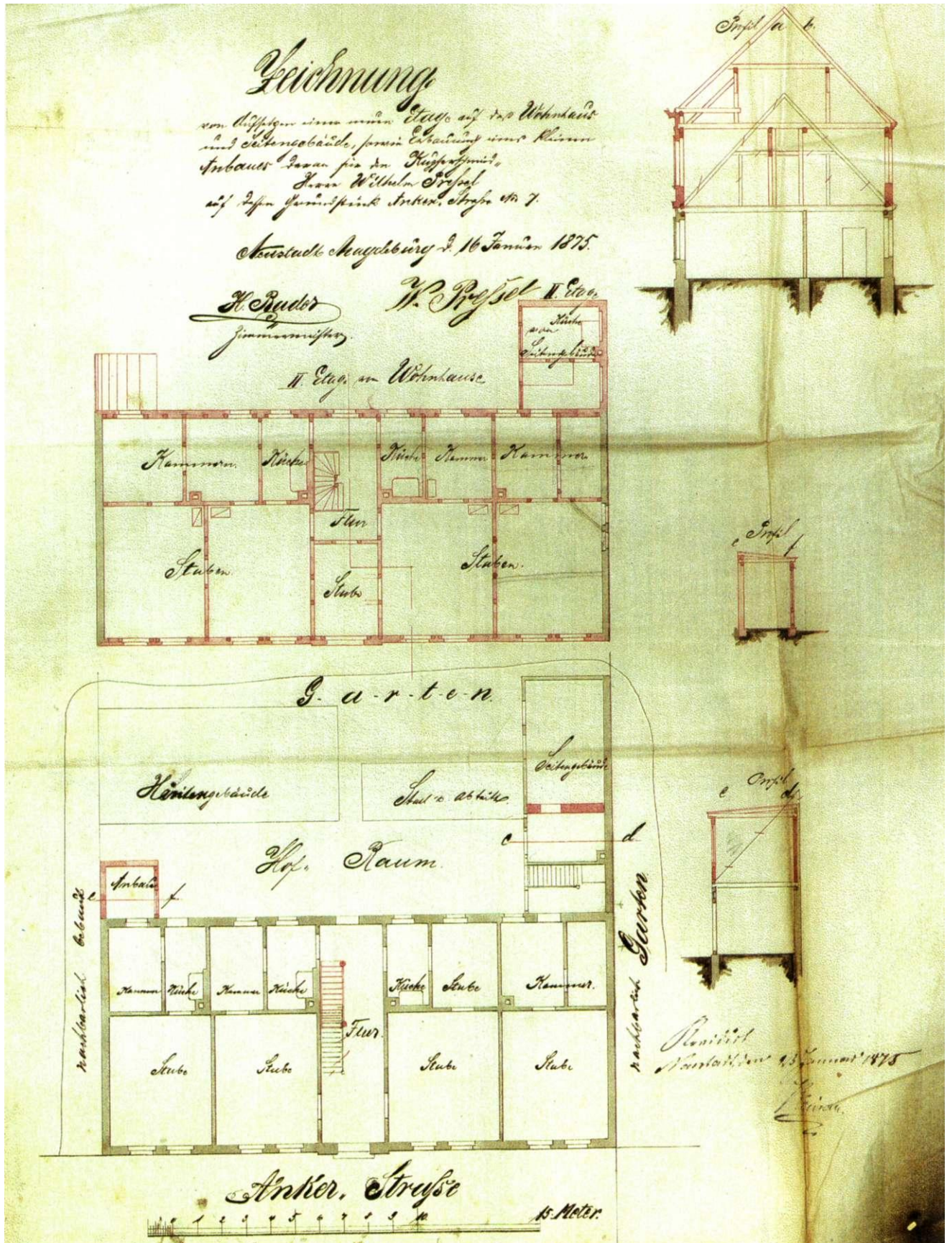


Abb.: Zeichnung für ein viergeschossiges Wohnhaus im Stile des deutschen Neubarock (Haldensleber Str. 11)

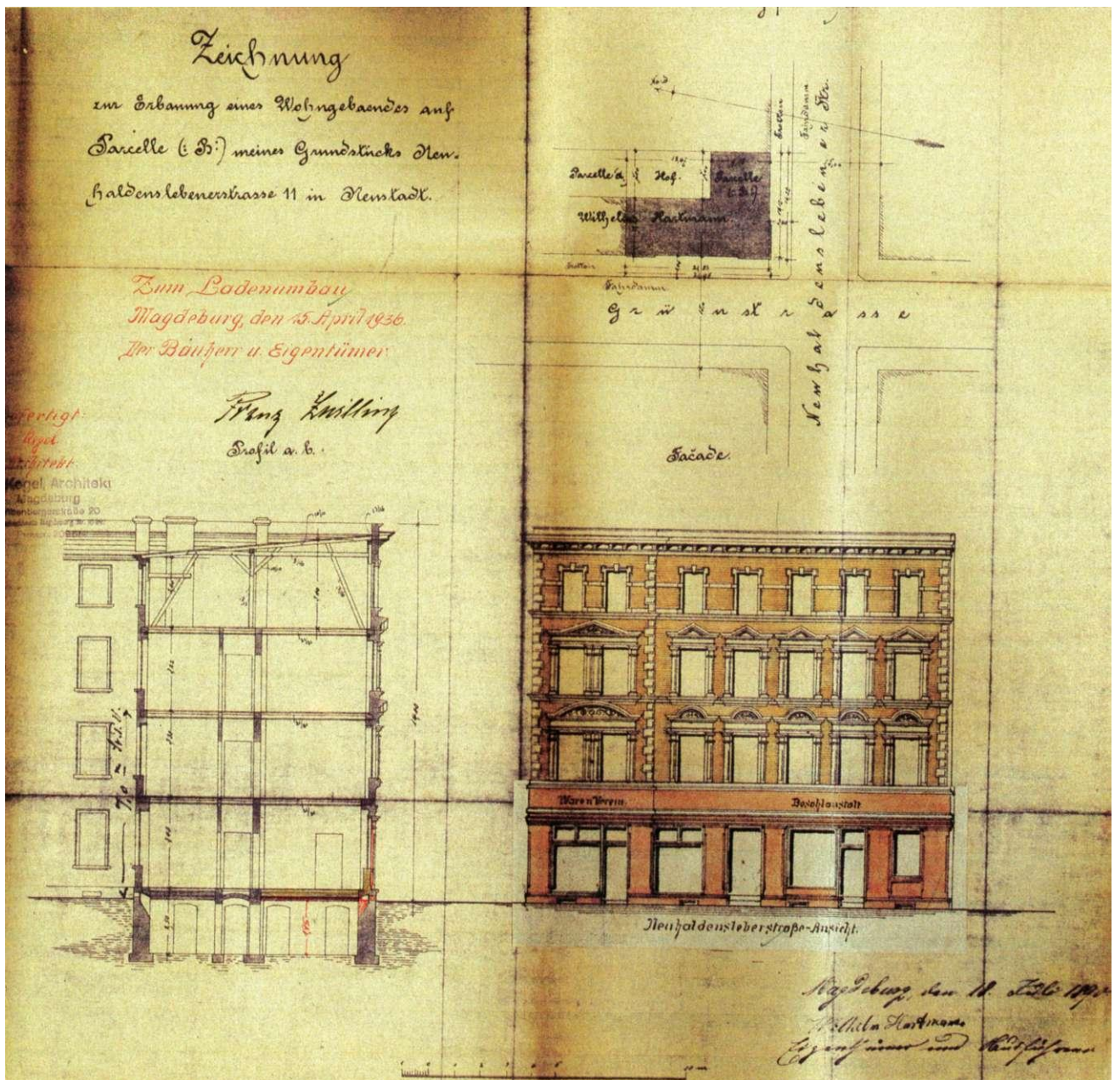


Abb.: Fassadenzeichnung für ein Wohnhaus im historischen Stii für August Stoeter

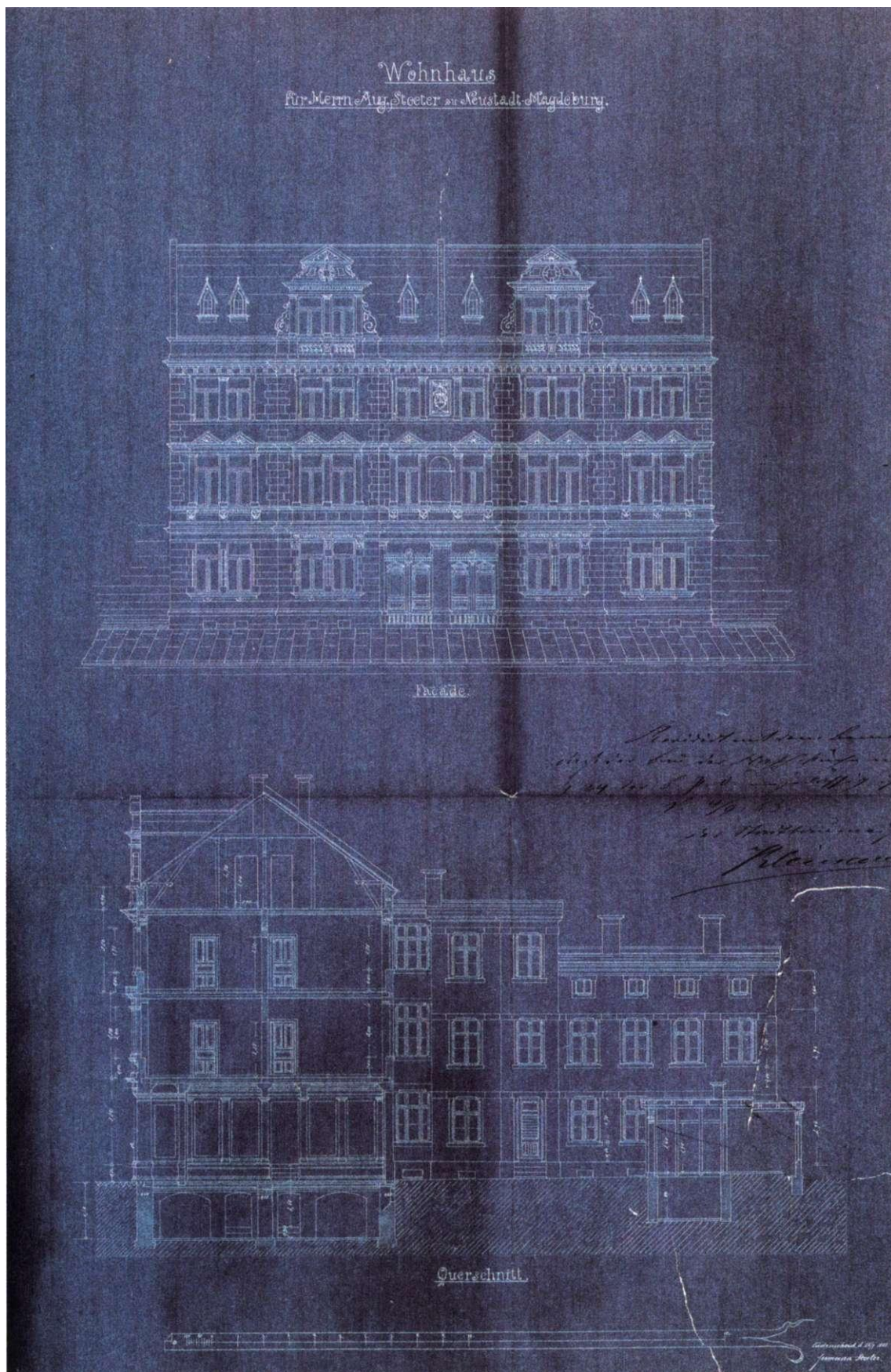
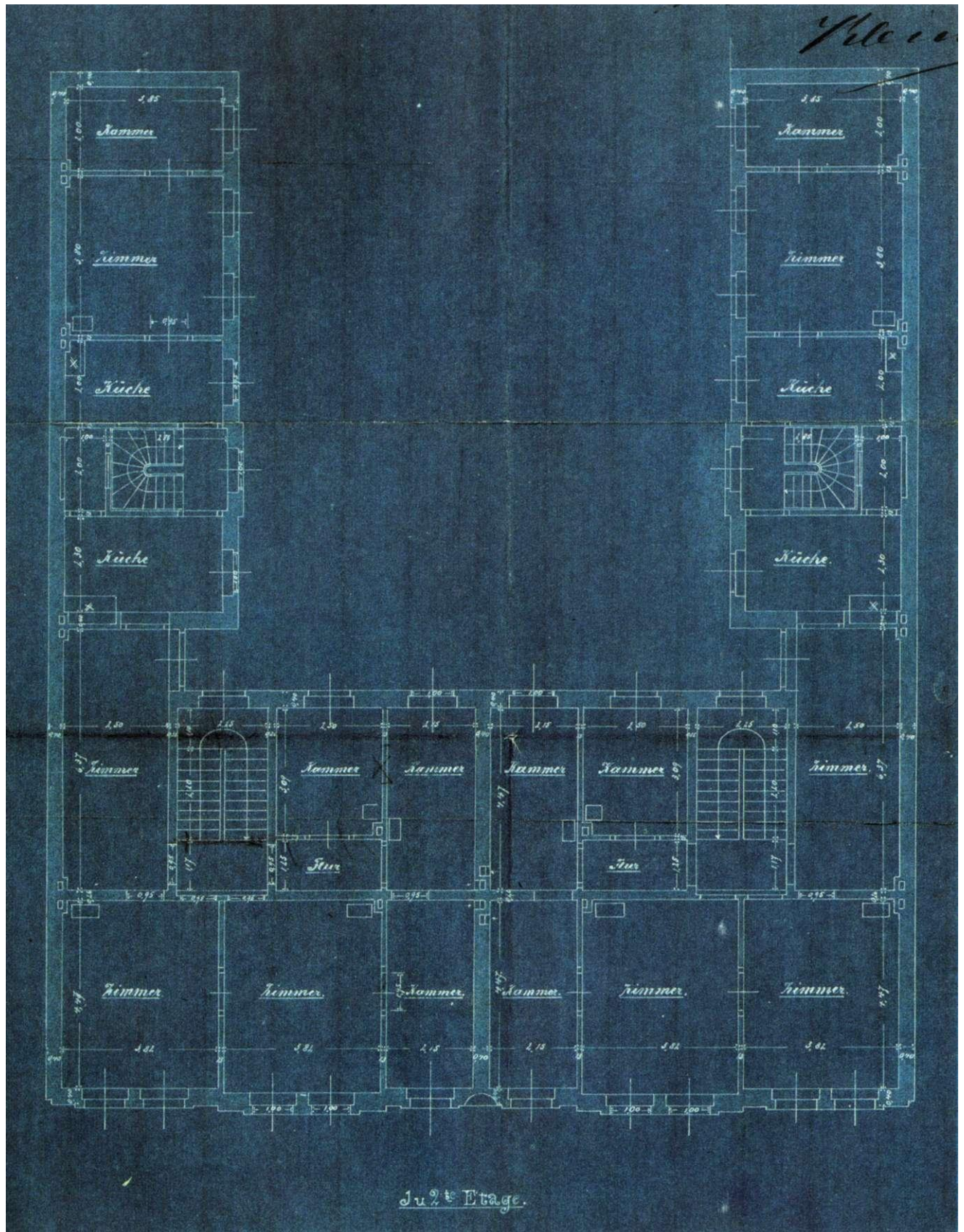
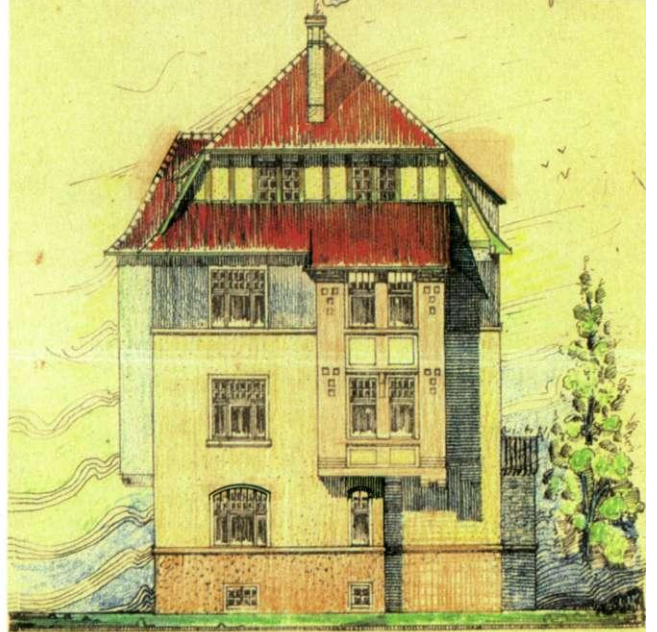
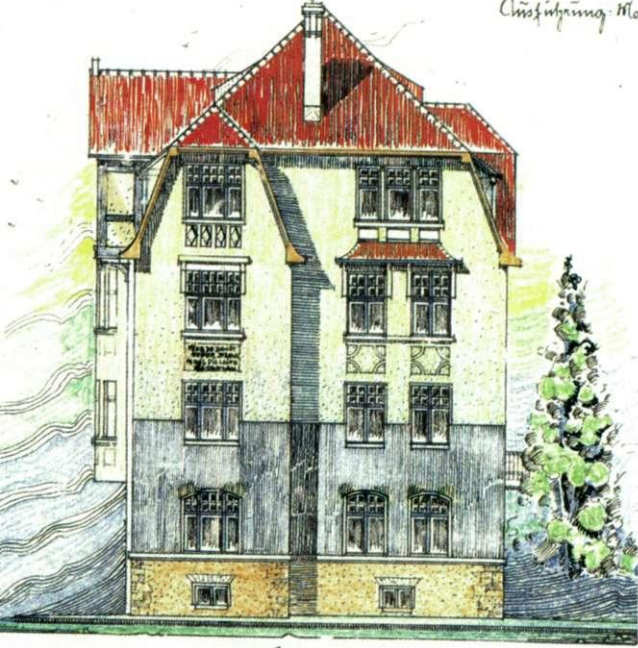


Abb.: Grundriß für ein Wohnhaus im historisierenden Stil für August Stoeter



c. G. m. b. H., Rosenthalstraße.

Vordarbans No.
Ausführung Mo



Spar- und Bau-Verein
Magazine Genossenschaft mit besonderer Hauptzweck
Der Vorstand

Amst-Remmelstraße

Magdeburg, d. 1911

Abb.: Genossenschaftlicher Wohnbau in der Rosenthalstraße (1911)

nünnig zum Neubau eines Wohnhauses für den Spar- u. Bauverein c. G. m. b. H., Rosenthalstraße.

Vordarbans No. 1.
Ausführung Moritz Pfeil



Vordarstellung
Spar- und Bau-Verein
abgetragene Genossenschaft mit besonderer Hauptzweck
Der Vorstand

Magdeburg, d. 1911
In Architektur:



Moritz Pfeil

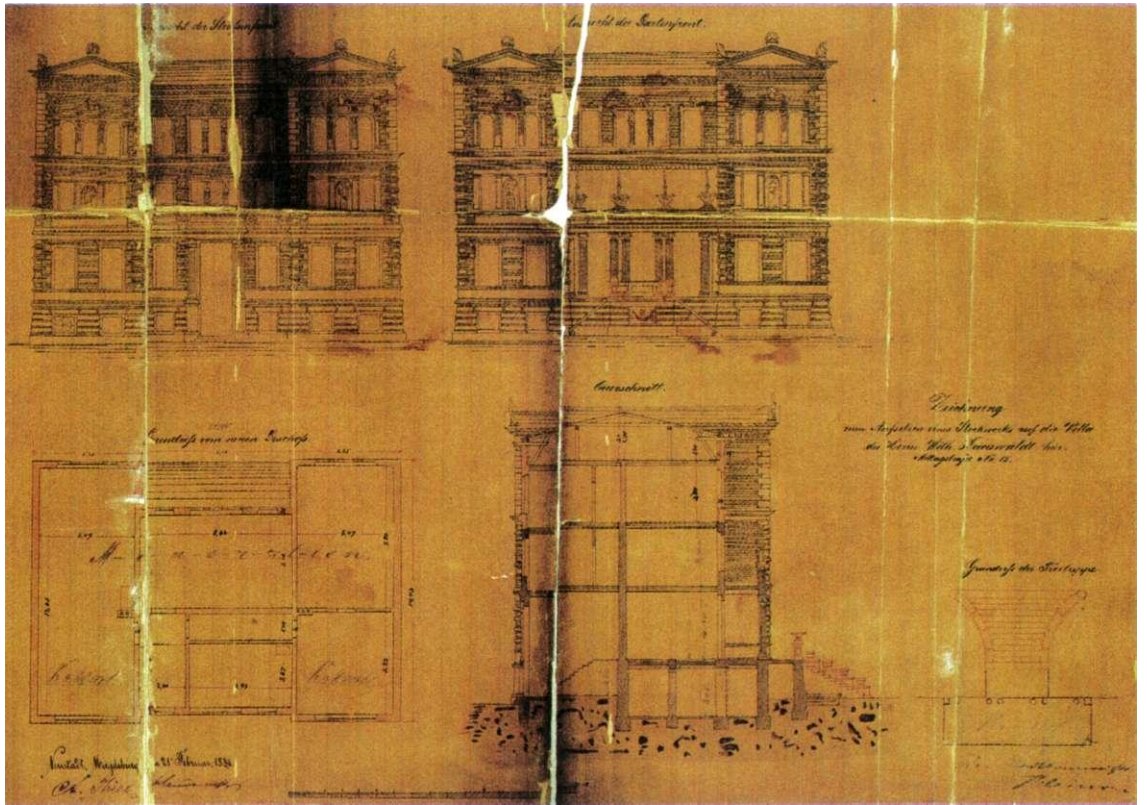
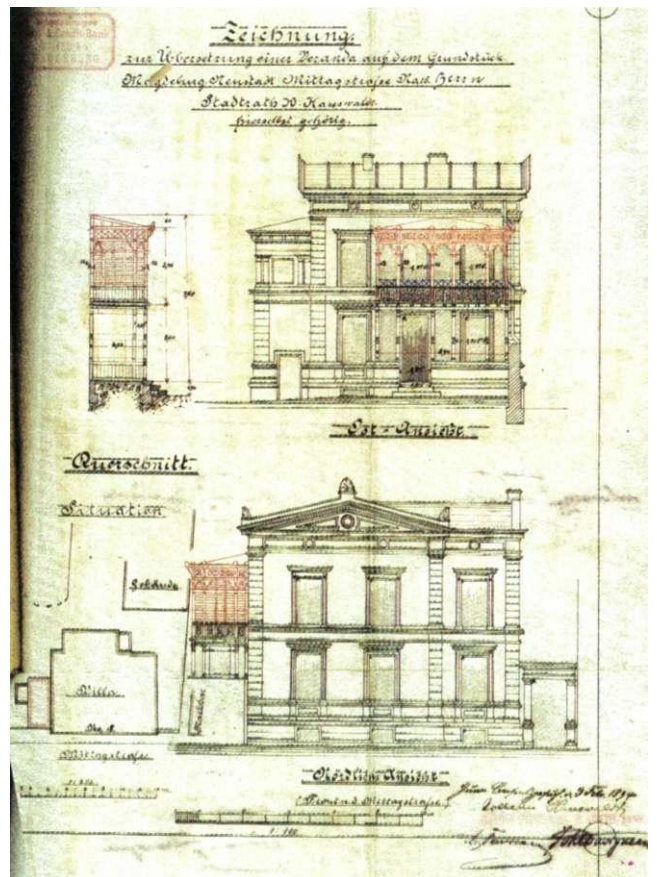


Abb.: Ansichten der Hauswaldtschen Villa Mittagstraße 15



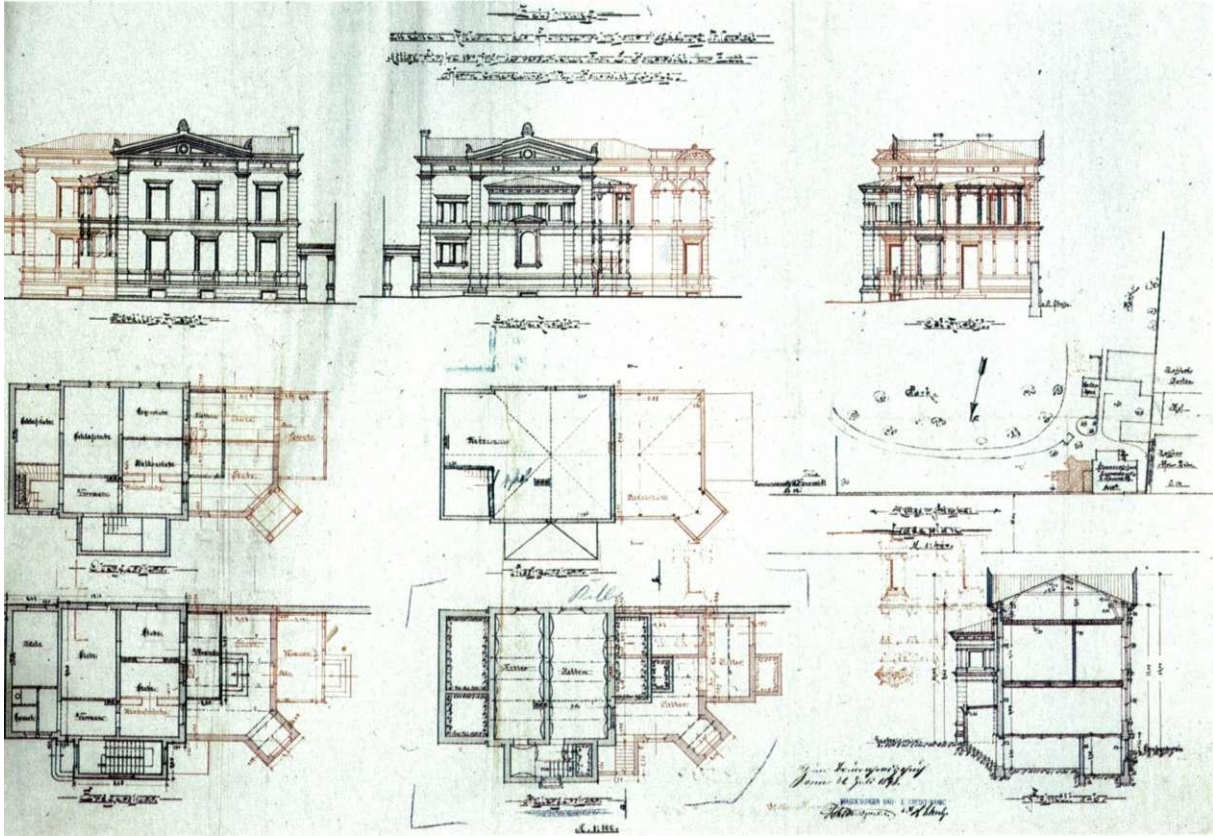
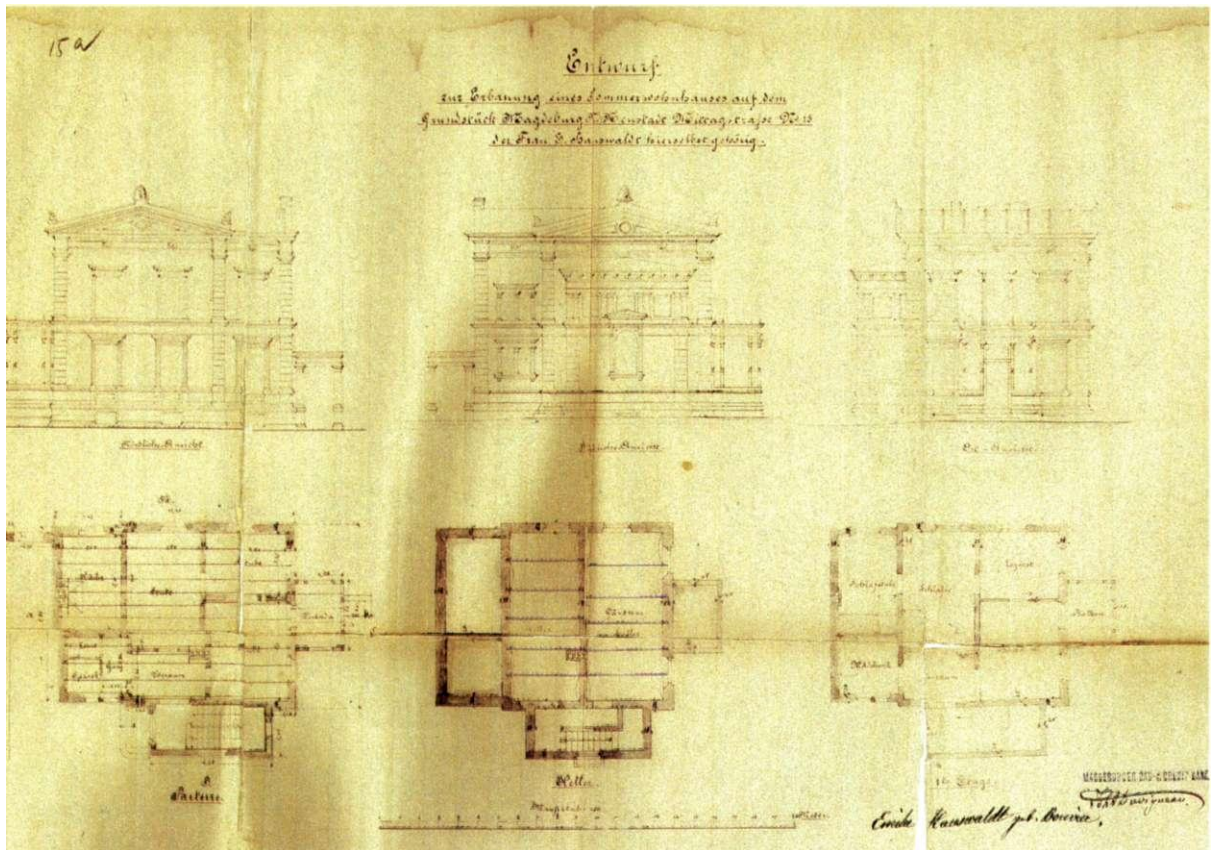


Abb.: Ansichten der Hauswaldtschen Villa Mittagstraße 15



Entwurf
 Einde Kaswallt geb. Boverie

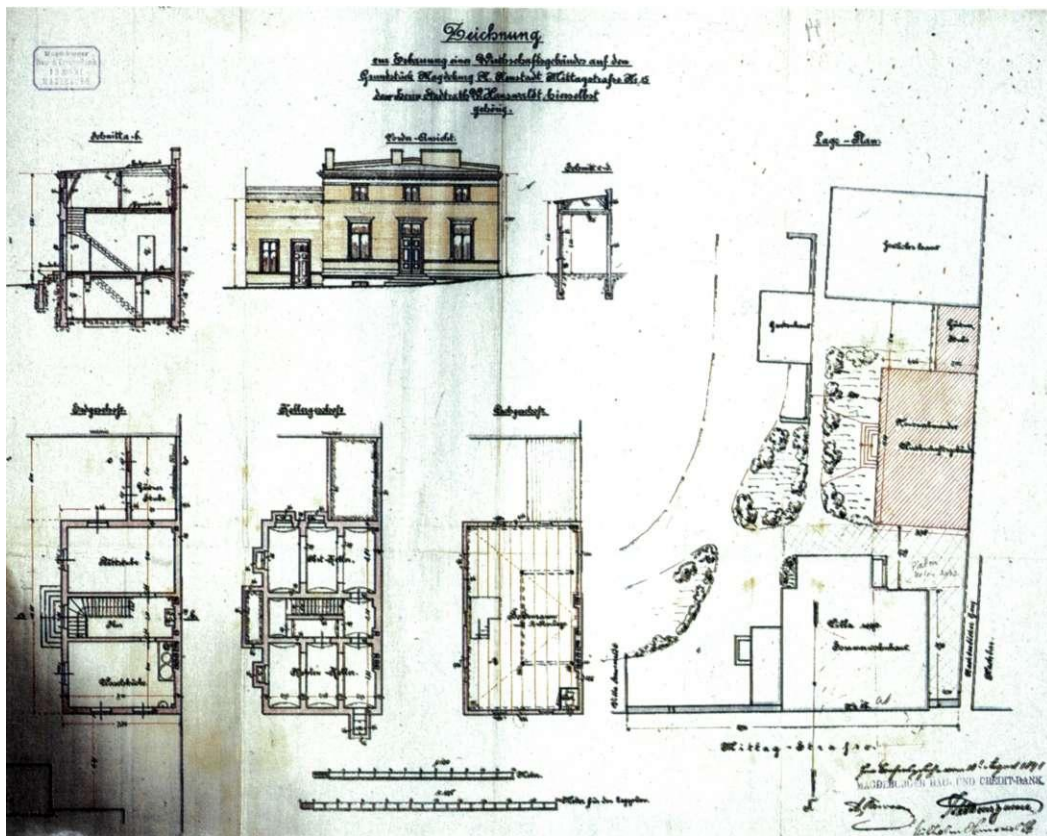


Abb.: Wirtschaftsgebäude auf dem Grundstück der Hauswaldt'schen Villa Mittagstraße 15

Abb.: Antrag auf Errichtung einer Dampfmühle

