



MASTERPLAN WISSENSCHAFTSQUARTIER MAGDEBURG

ENTWURF
20.05.2011

Die in diesem Dokument enthaltenen Karten sind, wenn nicht anders genannt erstellt auf folgenden Grundlagen:

Topographische stadtkarte 1:1000 und ALK, Fachbereich 62, Vermessungsamt und Baurecht Magdeburg

Liegenschaftskarte Landesamt für Vermessung und Geoinformation (LVVERMGEO LSA - A18/1-10159/09)

Lageplan Leitungsbestand Campus, Otto-von-Guericke Universität, Dezernat Technik und Bauplanung, 2003

INHALT

EINFÜHRUNG

- 6 ANLASS UND HINTERGRUND
 - ANLASS
 - HINTERGRUND
- 7 ZIEL
 - WISSENSCHAFTSSTANDORT ENTWICKELN
 - URBANES OFFENES QUARTIER ENTWICKELN
 - NACHHALTIGKEIT
 - PLANUNGSPROZESS

ABGRENZUNG, LAGE UND EINORDNUNG

- 8 ABGRENZUNG UND LAGE
 - LAGE
- 9 TEILGEBIETE
- 10 EINORDNUNG
- 12 GESCHICHTE

PLANUNGSKULISSE

- 16 INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT DER LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
- 17 FLÄCHENNUTZUNGSPLAN
- 18 STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME ROTHENSEE ZONE IV
 - STRUKTURKONZEPT ALTE NEUSTADT / HANDELSHAFEN
 - STRUKTURKONZEPT UNIVERSITÄT / WISSENSCHAFTSHAFEN
 - MACHBARKEITSTUDIE WISSENSCHAFTSHAFEN NORD
- 20 MASTERPLAN OTTO-VON-GUERICKE-UNIVERSITÄT
- 21 BAULEITPLANUNGEN

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

- 22 PHOTOS
- 23 LUFTBILD
- 24 BEBAUUNG UND NUTZUNG
- 26 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE
- 28 DENKMALSCHUTZ
- 30 ZWECKBINDUNGEN
- 32 VEGETATION
- 34 MOTORISIERTER VERKEHR
- 36 ÖPNV
 - BUS

STRASSENBAHN

RADWEGENETZ

38 TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

40 WASSERHAUSHALT

HOCHWASSER

GRUNDWASSER

41 UMWELTSCHUTZ

ALTLASTEN

IMMISSIONSSCHUTZ

ANALYSE - POTENZIALE UND PROBLEME

42 BEBAUUNGSSTRUKTUR

44 FREIRAUMSTRUKTUR

46 NUTZUNGSSTRUKTUR

48 ERSCHLIESSUNGSSTRUKTUR

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

ÖPNV

FUSS- UND RADVERKEHR

PLANUNGSALTERNATIVEN

50 PARKPLÄTZE WOHN- UND SPORTCAMPUS OTTO-VON-GUERICKE-UNIVERSITÄT

PLANUNG

52 KONZEPT

54 STRUKTURKONZEPT

56 BEBAUUNGSKONZEPT

58 NUTZUNGSKONZEPT

66 FREIRAUMKONZEPT

68 FREIRAUMKONZEPT

BELÄGE

PFLANZUNGEN

70 ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

FUSSGÄNGER- UND FAHRRADVERKEHR

ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR

RUHENDER VERKEHR

74 SCHLÜSSELPROJEKTE, PRIORITÄTEN UND TEMPORÄRE NUTZUNGEN

76 FLÄCHENBILANZ

EINFÜHRUNG

ANLASS UND HINTERGRUND

Anlass

Die Stadt Magdeburg qualifiziert sich als Wissenschafts-, Bildungs- und Wirtschaftsstandort und entwickelt in diesem Zusammenhang ihr Wissenschaftsquartier. Dies umfasst den Wissenschaftshafen auf dem Gebiet des ehemaligen Handelshafen Magdeburg-Neustadt, die Forschungsinstitute am Askanischen Platz und die Otto-von-Guericke-Universität. Alle Teile sollen zu einem urbanen Quartier zusammengebunden werden und mit dem Stadtteil der Alten Neustadt vernetzt werden.

Im internationalen städtebaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerb zum Wissenschaftsquartier wurde 2010 die Arbeit von SMAQ in Zusammenarbeit mit HL-Landschaftsarchitekten (SMAQ/HL) mit dem ersten Preis prämiert. Die Arbeitsgemeinschaft SMAQ/HL wurde im Rahmen des REDIS-Projekts mit der Erstellung des Masterplans für das „Wissenschaftsquartier Magdeburg“ M1 beauftragt. Die Arbeitsgemeinschaft wurde des Weiteren mit der Erstellung des Masterplans „Wissenschaftsquartier Magdeburg - Teilbereich Universität“ M2 beauftragt. Da die beiden Gebiete mit Hilfe der Planungen verknüpft werden sollen, sind sie in diesem Dokument zusammengefasst.

Hintergrund

Das Wissenschaftsquartier spielt eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung von Magdeburg. Es verbindet zwei der wichtigen Zukunftsperspektiven der Stadt: die Entwicklung als „Stadt der Wissenschaft“ und, durch seine Lage an der Elbe, die Erschließung und der Erlebbarkeit der Elbe als zentrales Element der Magdeburger Stadtlandschaft. Die gegenwärtige Situation wird im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Landeshauptstadt Magdeburg 2025 wie folgt beschrieben.

„Im Verhältnis zur Einwohnerzahl weist Magdeburg deutschlandweit den höchsten Anteil an Akademikern auf. Kern der Magdeburger Wissenschaftslandschaft ist die Otto-von-Guericke-Universität in der nördlichen Innenstadt, die 1993 aus ehemals drei Magdeburger Hochschulen hervorging. Die Universität mit einem stark technischen Profil umfasst neun Fakultäten mit knapp 100 Instituten und Lehrstühlen. Rund 13.000 Studenten sind eingeschrieben. Zur Universität gehört die Universitätsklinik im Süden der Stadt mit rund 900 Studenten. Am Magdeburger Standort der Hochschule Magdeburg-Stendal (FH) studieren gegenwärtig ca. 5.000 Studenten. Die Fachhochschule liegt am ostelbischen Stadtrand im Herrenkrug. Zahlreiche Einrichtungen wie das Fraunhofer Institut oder das Max-Planck Institut für Dynamik bilden ein Forschungs- und Innovationsnetzwerk mit den Schwerpunkten Wissenschaft, Medizin, Maschinenbau und Umweltschutztechnologie. Räumlich akkumuliert das Netzwerk im ehemaligen Handelshafen, der unter dem Label „Wissenschaftshafen“ zu einem neuen Stadtquartier in direkter Verbindung zum Campus der Otto-von-Guericke-Universität entwickelt wird.“ (ISEK, S.66)

„Die Elbe ist das zentrale gestalterische Landschaftselement der Stadt. Über Jahrzehnte waren die Elbufer mit Gewerbe- und Verkehrsanlagen besetzt. Der Umbruch der Wirtschaftsstruktur der Stadt

und die rückläufigen Einwohnerzahlen erlauben, Stadt und Fluss wieder zusammenzuführen. Spannungsvolle Kontraste zwischen urbanen und landschaftlichen Ufern zu gestalten, ist zentrales Thema der Magdeburger Grünraumentwicklung“ (ISEK, S.70) „Die Flusslagen bieten in der Stadtentwicklung einzigartige Räume für neue Wohn- und Erholungsangebote. Die Entwicklung eines Wissensstandortes im Handelshafen und die entstehenden Wohnlagen auf dem Elbbahnhofsgelände oder in Buckau zeigen die neue Qualität der Stadt.“ (ISEK, S.5)

„Die bauliche wie mentale Wiederzuwendung zum Fluss bietet die Chance einmalige und unverwechselbare städtische Lagen zu schaffen. ‚Leben an und mit der Elbe‘ sollte auch nach der IBA ein Schwerpunktthema der Stadtentwicklung der Landeshauptstadt sein.“ (ISEK)



Entree Sandtorplatz, Wettbewerbsergebnis, Eigene Darstellung

ZIEL

Mit dem Ausbau des Wissenschaftsquartiers soll der Wissenschafts-, Bildungs- und Wirtschaftsstandort Magdeburg weiter gestärkt werden. Durch innenstadtnahe Lagegunst am Landschaftsraum der Elbe und am historischen Handelshafen kann ein attraktiver Arbeitsort zwischen Freizeit und Kultur geschaffen werden. Gleichzeitig soll mit dem Wissenschaftsquartier aktive Stadtentwicklung betrieben werden. Mit der intensivierten Entwicklung des Wissenschaftsquartiers besteht für Magdeburg die Chance, nördlich des Stadtzentrums im Stadtteil Alte Neustadt urbane Vielfalt am Fluss zu verwirklichen.

Ziel ist es, das Wissenschaftsquartiers als ein lebendiges Stadtquartier an Elbe und Hafen zu entwickeln. Es soll Zentrum für Innovations- und Wissenstransfer werden und gleichzeitig Flächen für Wohnnutzungen, Freizeit, Tourismus und den dafür notwendigen Versorgungseinrichtungen beinhalten.

Wissenschaftsstandort entwickeln

Aus dem Wissenschaftshafen und dem Campus der Otto-von-Guericke-Universität soll ein modernes, urbanes und zusammenhängendes Wissenschaftsquartier entwickelt werden. Die Gestaltung der Nahtstelle zwischen Universitätscampus und Wissenschaftshafen, des städtebaulichen Eingangs und der Adresse für das gesamte Wissenschaftsquartier, sind dabei von besonderer Wichtigkeit.

Die vorhandenen Flächenpotentiale sollen genutzt werden, um zwischen den existierenden Institutionen, den Forschungsinstituten und den Trainingszentren wissenschaftsnahes Gewerbe in Form von Start-up-Firmen oder Entwicklungsfirmen anzusiedeln. Wissenstransfer soll so ermöglicht werden. Interne Verbindungen und Wegebeziehungen sollen aufgebaut werden, um die Zusammenarbeit zwischen den Instituten und dem wissenschaftsnahen Gewerbe zu verbessern. Öffentliche Freiräume sollen geplante und ungeplante Begegnungen ermöglichen und so die Kommunikation im Wissenschaftsquartier fördern.

Aus den Qualitäten des denkmalgeschützten Hafens und den Qualitäten des Landschaftsraum soll ein besonderer Charakter für das Wissenschaftsquartier entwickelt werden, ein Charakter, der einerseits die Geschichte des Orts sichtbar macht und andererseits eine Atmosphäre der Innovation vermittelt.

Urbanes offenes Quartier entwickeln

Das Wissenschaftsquartier soll einerseits stadträumlich an die benachbarten Stadtquartiere angebunden werden, andererseits soll die Stadt, insbesondere die Alte Neustadt, durch die stadträumliche Neugliederung des Wissenschaftsquartiers mit der ehemals industriell genutzten Hafenanlage zusammenwachsen und an den Flussraum der Elbe angebunden werden. Die Naherholungsflächen des Elbeufers sollen dadurch für die Stadtteilbewohner erschlossen werden. Die touristische Nutzung des Hafengeländes und des Elberadweges soll ausgebaut und besser zugänglich gemacht werden.

Das Wissenschaftsquartier soll gemischt genutzt werden. Neben den gewerblichen und forschenden Nutzungen soll in dem Gebiet ein Wohnanteil mit den zugehörigen Versorgungseinrichtungen realisiert werden. Vielfältige Freiräume and Angebote für alle Altersstufen sollen den öffentlichen Charakter des Quartiers unterstützen. Durch die

Mischung soll die Kontaktmöglichkeiten zwischen Wissenschaft und Technologie und den Bewohnern der Stadt erhöht werden.

Nachhaltigkeit

Im Sinne einer ökologischen Nachhaltigkeit soll besonderer auf flächensparendes Bauen und auf die Wieder- und Weiterverwendung von bestehenden baulichen Anlagen sowie Belägen im Außenraum geachtet werden. „Alternative Mobilität“, das heißt die Stärkung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie die Benutzung des öffentlichen Nahverkehrs, soll gefördert werden. Die freiräumliche Vernetzung soll der Ausbildung von ortstypischen Vegetationszusammenhängen dienen.

Planungsprozess

Realisierbarkeit und Wirtschaftlichkeit sollen in der Planung eine wichtige Rolle spielen. Das Verhältnis zwischen dem gestalterischen und baulichen Aufwand und dem Gewinn an urbaner Qualität innerhalb des Masterplangebiets soll angemessen sein. Die Zuschnitte der Baufelder und das freiräumliche Gerüst sollen eine zeitlich sowie räumlich variable Auffüllung ermöglichen. Lokale Akteure sollen am Planungsprozess beteiligt werden.

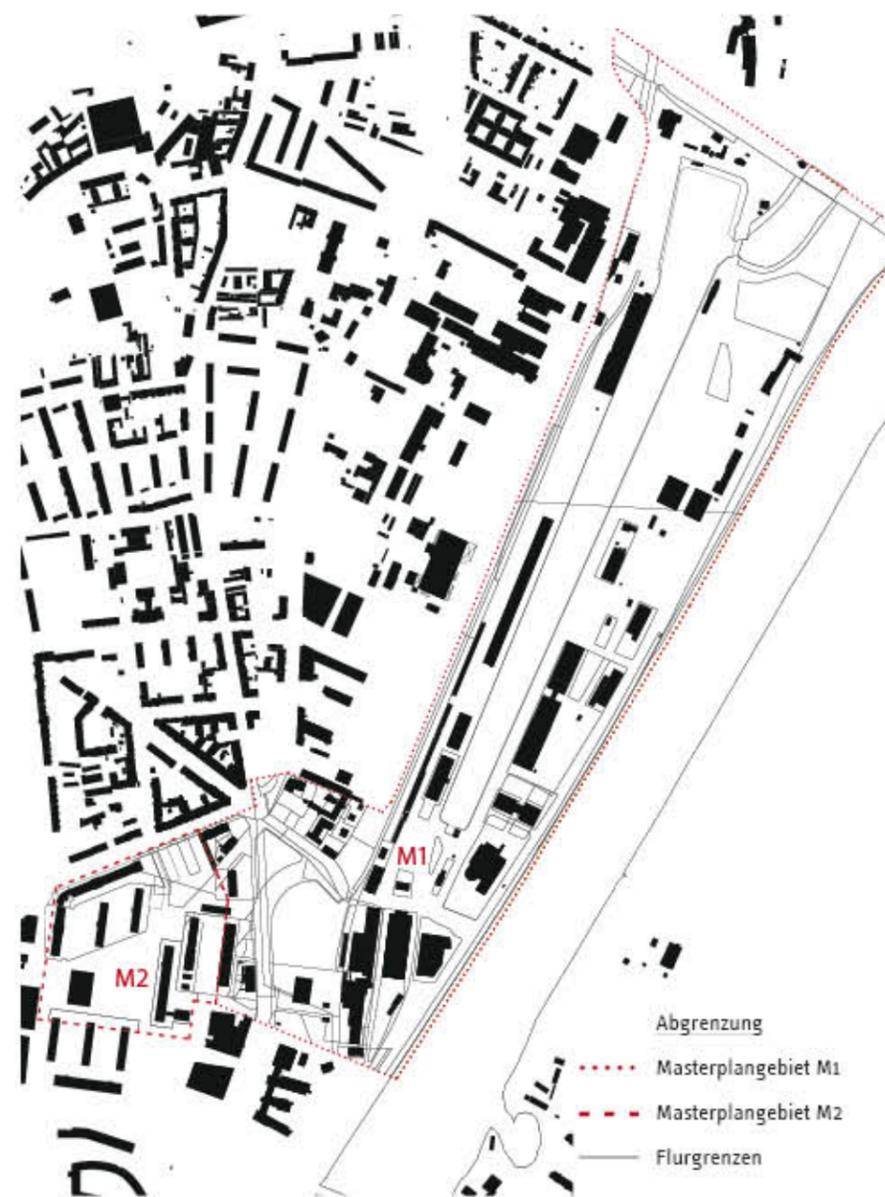
ABGRENZUNG, LAGE UND EINORDNUNG

ABGRENZUNG UND LAGE

Das Gebiet des Masterplans M1 umfasst den denkmalgeschützten ehemaligen Handelshafen, damit den Wissenschaftshafen und die im Flächennutzungsplan als Freizeit- und Kulturbereiche ausgewiesenen Flächen im Norden des Hafens. Es umfasst einen Teilbereich des westlich der Sandtorstraße liegenden Umspannwerks und das Aussonderungslager der Otto-von-Guericke-Universität, die Kreuzung Sandtorstraße/Wittenberger Straße sowie das nordöstlich des Wittenberger Platzes gelegene Mischgebiet.

Das Gebiet wird im Norden begrenzt durch die Bahnlinie Magdeburg-Berlin, im Osten durch die Elbe und im Süden durch die Südgrenze des Parkplatzes des Max-Planck-Instituts. Im Westen verläuft die Grenze von der westlichen Gebäudekante des Umspannwerks entlang der nordwestlichen Grenze des Universitätsgeländes und der Ernst-Lehmann-Straße über den Wittenberger Platz und entlang der südlichen Grenze des Flurstücks 1375/ 122. Der nordwestliche Bereich des Plangebiets wird von der Theodor-Kozlowski-Straße begrenzt. Das Gebiet des Masterplans M1 hat eine Größe von 46 ha.

Das Gebiet des Masterplans M2 umfasst einen Teilbereich des Campus der Otto-von-Guericke-Universität. Der Gesamtcampus besteht aus drei Teilen, dem westlich gelegenen Institutscampus, dem zentralen Bereich mit Mensa und Bibliothek und dem östlich gelegenen Wohnheimcampus mit Sportanlagen. Der Masterplan M2 umfasst den nördlichen Teil des Wohnheimcampus. Das Gebiet wird im Norden durch die Ernst-Lehmann-Straße begrenzt, im Osten durch die nordöstliche Grenze des Universitätsgeländes entlang der östlichen Grenze des Flurstücks 10216 und im Südosten durch die westliche Gebäudekante des Umspannwerks. Im Süden verläuft die Grenze am Johann-Gottlob-Nathusius-Ring, im Westen an der Hohepfortestraße. Das Gebiet des Masterplans M2 hat eine Größe von 5,9 ha



Abgrenzung Masterplangebiet M1 und M2

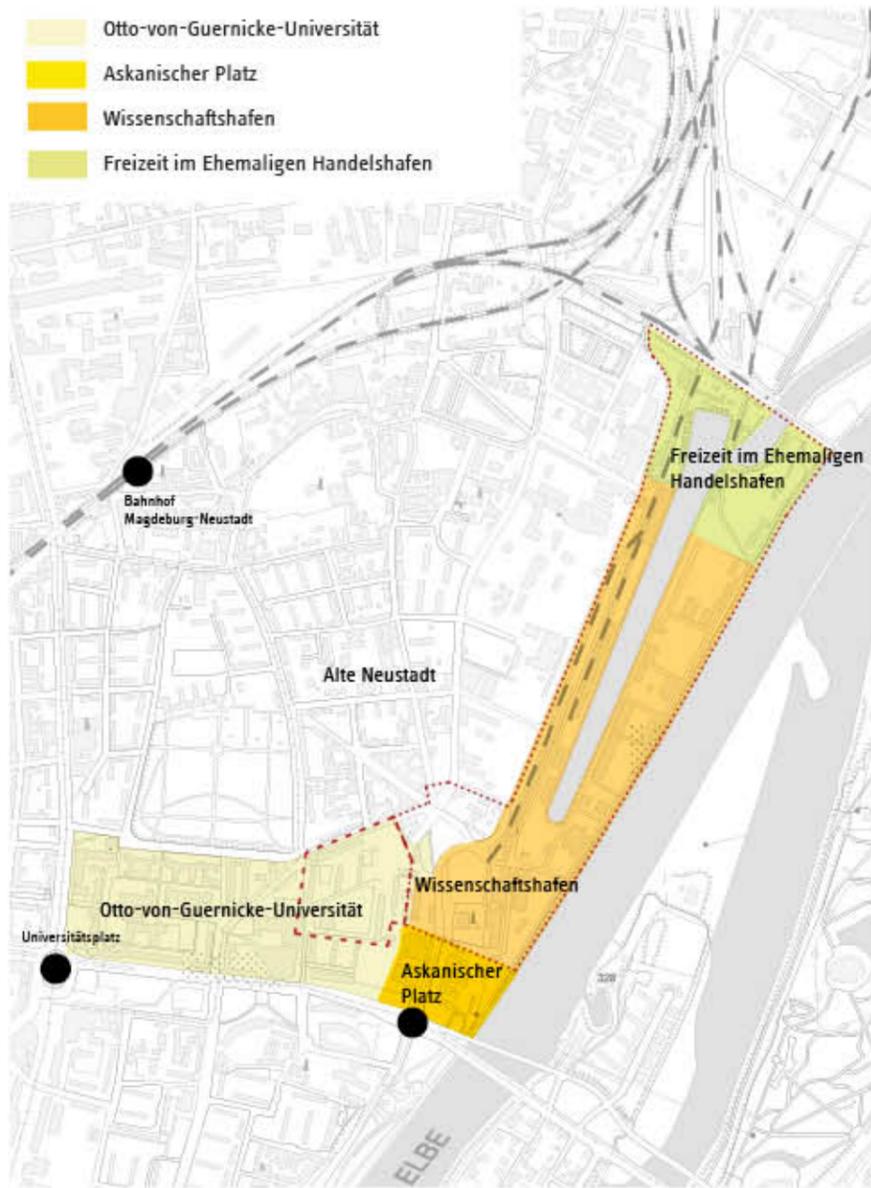
Lage

Das Masterplangebiet M1 liegt im nordöstlichen Flügel des aus Universität, Forschungsinstituten am Askanischen Platz und Wissenschaftshafen bestehenden L-förmigen Wissenschaftsquartiers. Das Wissenschaftsquartier selbst liegt nördlich der Magdeburger Innenstadt im Stadtteil Alte Neustadt. Das Masterplangebiet grenzt im Westen an das Misch- und Wohngebiet der Alten Neustadt, genauer gesagt an den für diesen Stadtteil zentralen Wittenberger Platz.

Das Masterplangebiet M2 liegt im südwestlichen Flügel des aus Universität, Forschungsinstituten am Askanischen Platz und Wissenschaftshafen bestehenden L-förmigen Wissenschaftsquartiers. Im Wissenschaftsquartier nimmt das Gebiet die geographische Mitte ein, da es zwischen dem Eingang des Wissenschaftshafens einerseits und dem zentralen Bereich der Universität andererseits liegt. Im Bereich der Universität hat es dagegen eine Randlage. So befinden sich im Osten einerseits die prominenten Forschungseinrichtungen am Askanischen Platz (Experimentelle Fabrik und Fraunhofer-Institut), andererseits jedoch auch die rückseitigen Funktionen der Universität wie das Aussonderungs- und Gefahrenstofflager. Im Westen dagegen liegt der zentrale Bereich der Universität mit Mensa und Bibliothek. Hier lag in den letzten Jahren der bauliche Entwicklungsschwerpunkt. Der „Eingang“ der Universität liegt weiter im Westen am Universitätsplatz.

In nord-südlicher Richtung liegt das Masterplangebiet M2 zwischen Wohnstadt und Innenstadt. Im Norden des Plangebiets liegt das Wohngebiet der Alten Neustadt, im Nordwesten befindet sich der Nordpark. Im Süden des Gebiets liegen weitere Wohnheime sowie neu eingerichtete Sportfelder der Universität. Südlich der städtebaulichen Einheit des Sport- und Wohncampus verläuft die Walter-Rathenau-Straße. Sie markiert die Grenze zum Innenstadtbereich Magdeburgs.

TEILGEBIETE



Teile des Wissenschaftsquartiers



Teilbereiche Masterplangebiet M1

Der Masterplan M1 unterscheidet mehrere Teilgebiete. Im Wissenschaftshafen liegen der „Werner-Heisenberg-Kai“ östlich und der „Niels-Bohr-Kai“ westlich des Hafenbeckens sowie das „Speicher-Areal“ im Bereich der den Speicher A und B. Der zum Wissenschaftsquartier gehörende Bereich im Osten der Otto-von-Guericke-Universität an der Sandtorstraße wird als „Westlich der Sandtorstraße“ bezeichnet. In der Alten Neustadt liegt der Teilbereich „Wittenberger Platz“ und das Wohn- und Mischgebiet „Östliche Wittenberger Straße“. Im Freizeit- und Kulturbereich nördlich des Hafenbeckens liegt die „Kulturwerft“, am Sarajevo-Ufer und auf der Hafenzunge liegt das Teilgebiet „Elbeufer“.

Im Masterplangebiet M2 werden keine Teilgebiete unterschieden. Im Zusammenhang mit dem Masterplan M1 wird das Gebiet als „Sport- und Wohncampus“ der Otto-von-Guericke-Universität bezeichnet.

ABGRENZUNG, LAGE UND EINORDNUNG

EINORDNUNG

Das Masterplangebiet bildet als Teil des Wissenschaftsquartiers einen Schwerpunkt in der Magdeburger Bildungslandschaft. Es liegt innenstadtnah nördlich des Innenstadtrings.

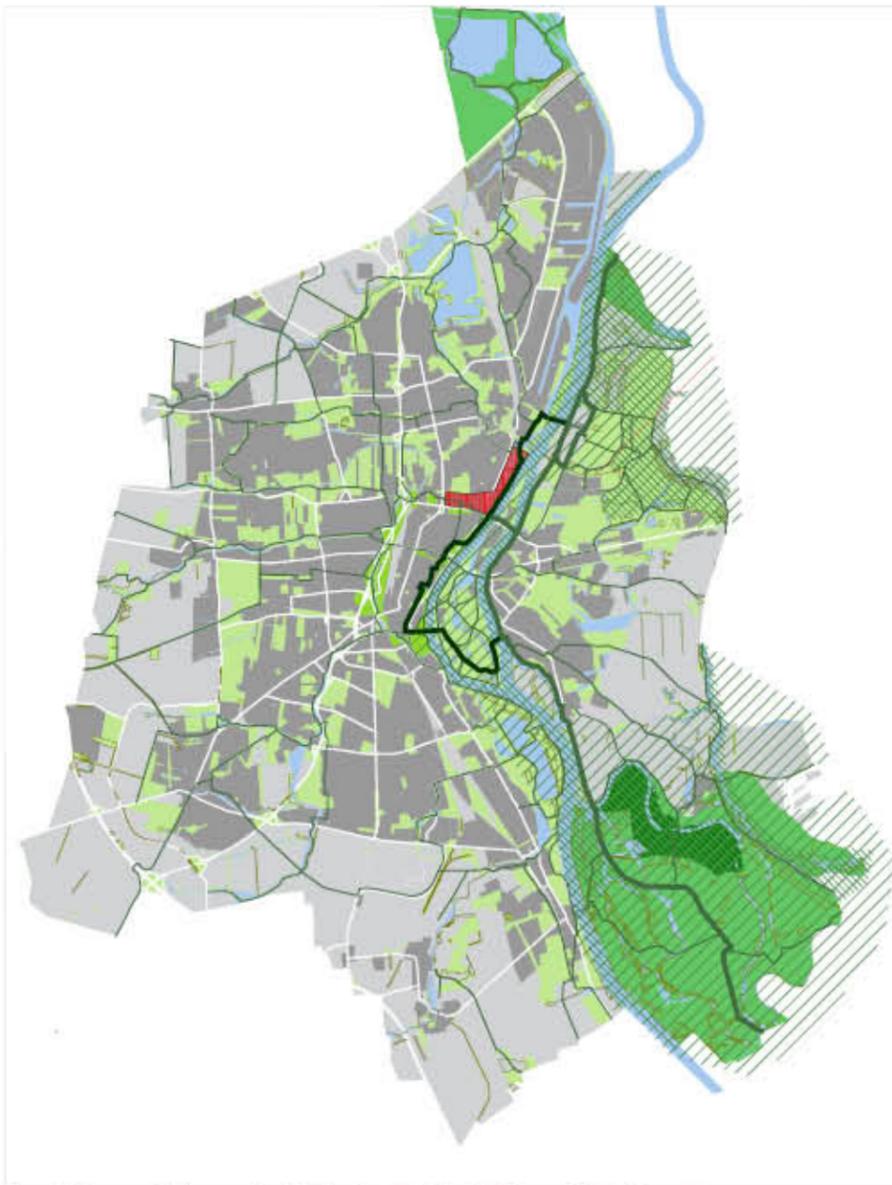
Das Masterplangebiet liegt am Naturraum der Elbe. Es grenzt an die Großschutzgebiete „Stromelbe im Stadtgebiet Magdeburg“, „Elbaue zwischen Saalemündung und Magdeburg“ (beides FFH-Gebiete) und das Biosphärenreservat „Mittellelbe“. Der Naturraum dient der Stadt als Erholungsraum und wird im Bereich des Masterplans am Sarajewo-Ufer als Elbepromenade und als westelbische Alternativroute des Internationalen Elberadweg ausgebaut. Die Elbuferpromenade ist ein bedeutender Bestandteil des Grün- und Freiraumsystems der Stadt Magdeburg. Die Lage an der Elbe stellt ein großes Potential für die Entwicklung des Gebiets dar.

Das Masterplangebiet ist über die Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung – Sandtorstraße und Theodor-Kozłowski-Straße – an das übergeordnete Straßennetz mit der A2 im Norden, dem Magdeburger Ring (B71 und B 189) im Westen und der Walter-Rathenau-Straße (B1) bzw. Schleinufer im Süden angebunden. Die Sandtorstraße und die Theodor-Kozłowski-Straße schließen die großen gewerblich-industriellen Flächen im Norden Magdeburgs an die Stadt an. Die Sandtorstraße wirkt als Zäsur im Wissenschaftsquartier. Sie trennt den Universitätscampus vom Wissenschaftshafen und dem östlich der Sandtorstraße liegenden Max-Planck-Institut.

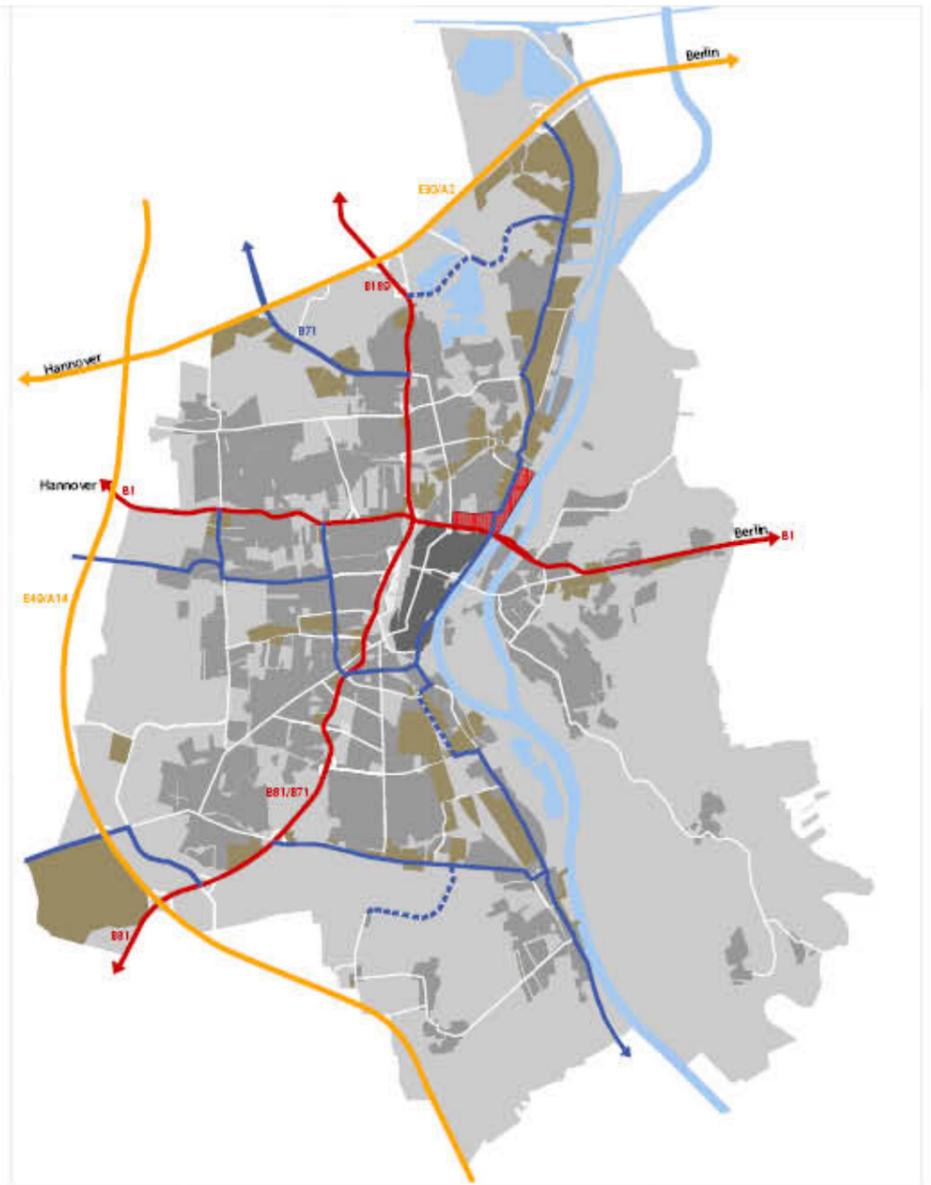


Lage Wissenschaftsquartier in der Magdeburger Bildungslandschaft, Quelle: ISEK

-  Wissenschaftsquartier
-  Innenstadt
-  Stadtkörper
-  Stadtgebiet
-  Wissenschaftsstandort
-  Gymnasium, Gesamtschule
-  Sekundarschule
-  Grundschule
-  Sonstige Schule



Lage Wissenschaftsquartier im Natur- und Freizeitraum Magdeburgs.
Quelle: ISEK Magdeburg 2025, FNP Radewegenetz



Lage des Wissenschaftsquartiers im übergeordneten Verkehrsnetz Magdeburgs.
Quelle: ISEK Magdeburg 2025

- Naturschutzgebiet
- Landschaftsschutzgebiet
- Biosphärenreservat / Natura 2000
- Biotop
- Sonstige Grünfläche
- Grüner Ring
- Wasser
- Westelbische Alternativroute
- Elberadweg
- Fahrrad Radweg
- Wissenschaftsquartier

- Bundesautobahn
- Straße überregionaler Bedeutung
- Straße regionaler Bedeutung
- Straße regionaler Bedeutung Planung
- Wissenschaftsquartier
- Innenstadt
- Stadtkörper
- Stadtgebiet
- Industrieflächen

ABGRENZUNG, LAGE UND EINORDNUNG

GESCHICHTE

Geschichtlich sind die Masterplangebiete durch mehrfache Überformungen geprägt. Im Osten der Alten Neustadt wurde 1893 der Handelshafen für die Elbeschifffahrt eingeweiht. Im Umfeld des Hafens siedelten sich Industriebetriebe an, die vom preiswerten Schüttguttransport auf der Elbe profitieren konnten (Getreide, Kaffee, Zucker).

Die dichte gründerzeitliche Struktur der Alten Neustadt, die sich auch auf dem heutigen Universitätsgelände befand, mit dem sternförmigen Wittenberger Platz als Zentrum wurde im Zweiten Weltkrieg stark zerstört.

Zwischen 1955 und dem Ende der 70er Jahre wurde auf dem Areal zwischen Walther-Rathenau-Straße und Ernst-Lehmann-Straße die Hochschule für Schwermaschinenbau mit Wohnheimgebäuden angesiedelt. Im Rahmen dieser Entwicklung wurde das ursprüngliche Straßennetz völlig überformt und die Bebauung aus der Vorkriegszeit weitgehend beseitigt. Vom ursprünglichen Straßennetz ist nur noch die Ernst-Lehmann-Straße und Pfälzer Straße mit dem Pfälzer Platz erhalten.

Nach der Wiedervereinigung 1990 und im Zuge des Strukturwandels wurde die Nutzung des Handelshafens als Binnenhafen weitgehend aufgegeben. Die weiter nördlich (stromabwärts) liegenden Hafenanlagen wurden umfassend modernisiert und erweitert, um den heutigen Anforderungen der Binnenschifffahrt gerecht zu werden.

Der Handelshafen wird durch einen kommunalen Entwicklungsträger (KGE) als „Wissenschaftshafen“ entwickelt. Neue Nutzungen im Hafengebiet sind bisher hauptsächlich in umgenutzten Gebäuden zu finden. Einer der Speicher wurde 2007 für Büronutzungen umgebaut und als Denkfabrik eröffnet. In Verwaltungs- und Lagergebäuden innerhalb des Hafens sind mit Unterstützung der Stadt Pioniernutzungen angesiedelt, die zum Teil den Charakter temporärer

Zwischennutzungen tragen. Eine Ausnahme ist das Virtual Development and Training Centre VDTC des Instituts für Fabrikbetrieb und -automatisierung der Fraunhofer-Gesellschaft, für das ein Neubau errichtet wurde.

Die Alte Neustadt befindet sich ebenfalls in einem Transformationsprozess. Die Gemengelage an der Rogätzer Straße wurde entflechtet. Im Zuge dessen und zur Erschließung des Industrie- und Hafengebiets Rothensee wurde ein auf Kraftfahrzeuge zugeschnittenes leistungsfähigeres Verkehrsnetz etabliert und in Form der Sandtorstraße / Theodor-Kozlowski-Straße realisiert. Damit entfiel die direkte Verbindung Sandtorstraße - Rogätzer Straße.

Auf dem Gebiet der Hochschule, seit 1993 „Otto-von-Guericke-Universität“, wurde der anwachsende Bedarf nach modernen Lehrräumen, Labors und Büros usw. vor allem im Westteil und im Zentrum der Universität an der Pfälzer Straße mit Neubauten gedeckt.

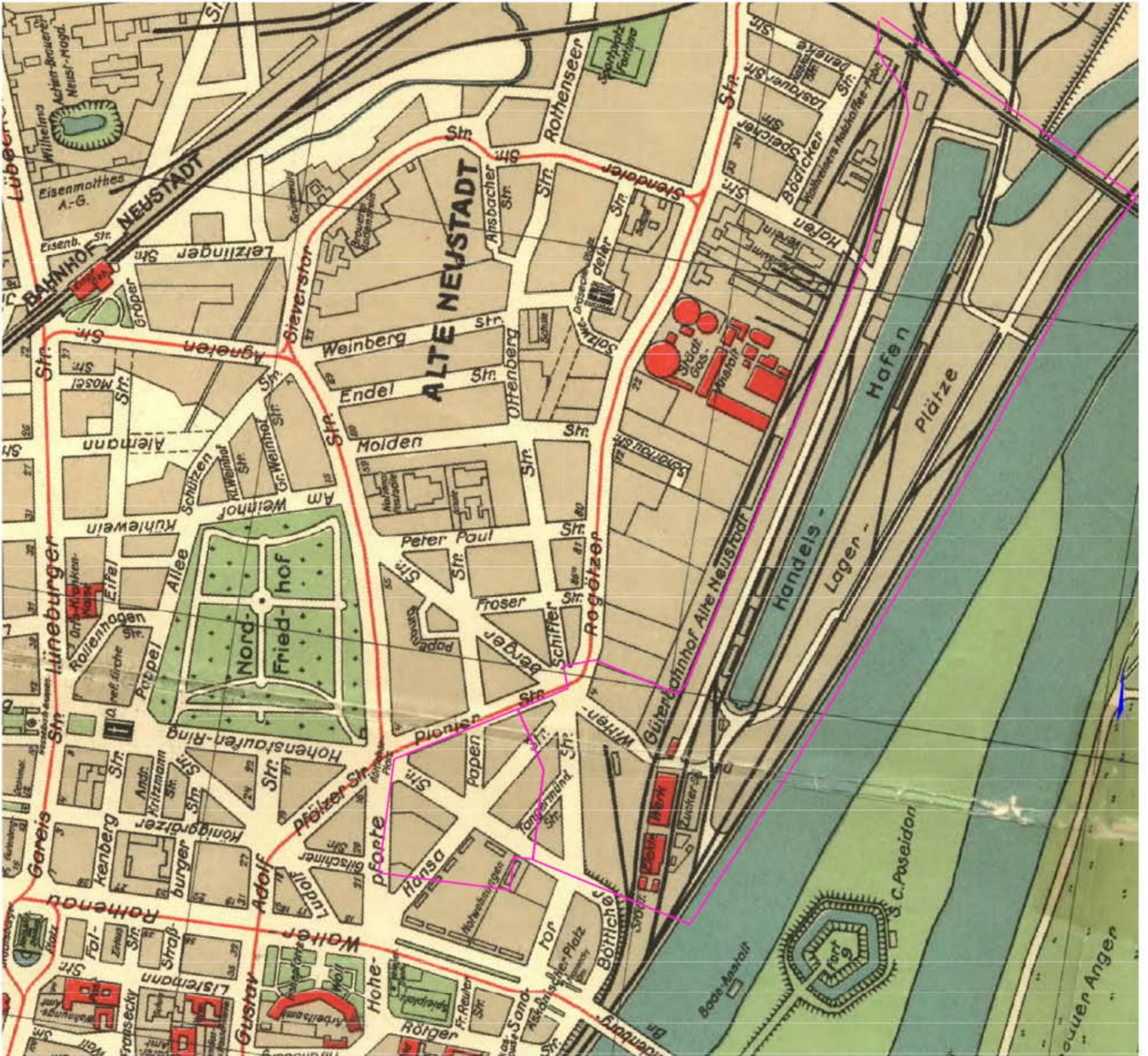
An der Sandtorstraße, in unmittelbarer Nachbarschaft zur Otto-von-Guericke-Universität, haben sich bedeutende Forschungseinrichtungen angesiedelt: das Max-Planck-Institut für die Dynamik technischer Systeme, das Fraunhofer-Institut für Fabrikbetrieb und -automatisierung. Die Experimentelle Fabrik wurde als Forschungs- und Transferzentrum für anwendungsorientierte Forschung auf dem Gebiet der Produkt-, Verfahrens- und Prozessinnovation konzipiert. Diese Einrichtungen sind Teil eines engen und gut funktionierenden Netzwerkes universitärer Forschung und innovativer Produktentwicklung.



Hafen, Dezember 1969



Hafen, Mai 1967



Historische Karte von 1931



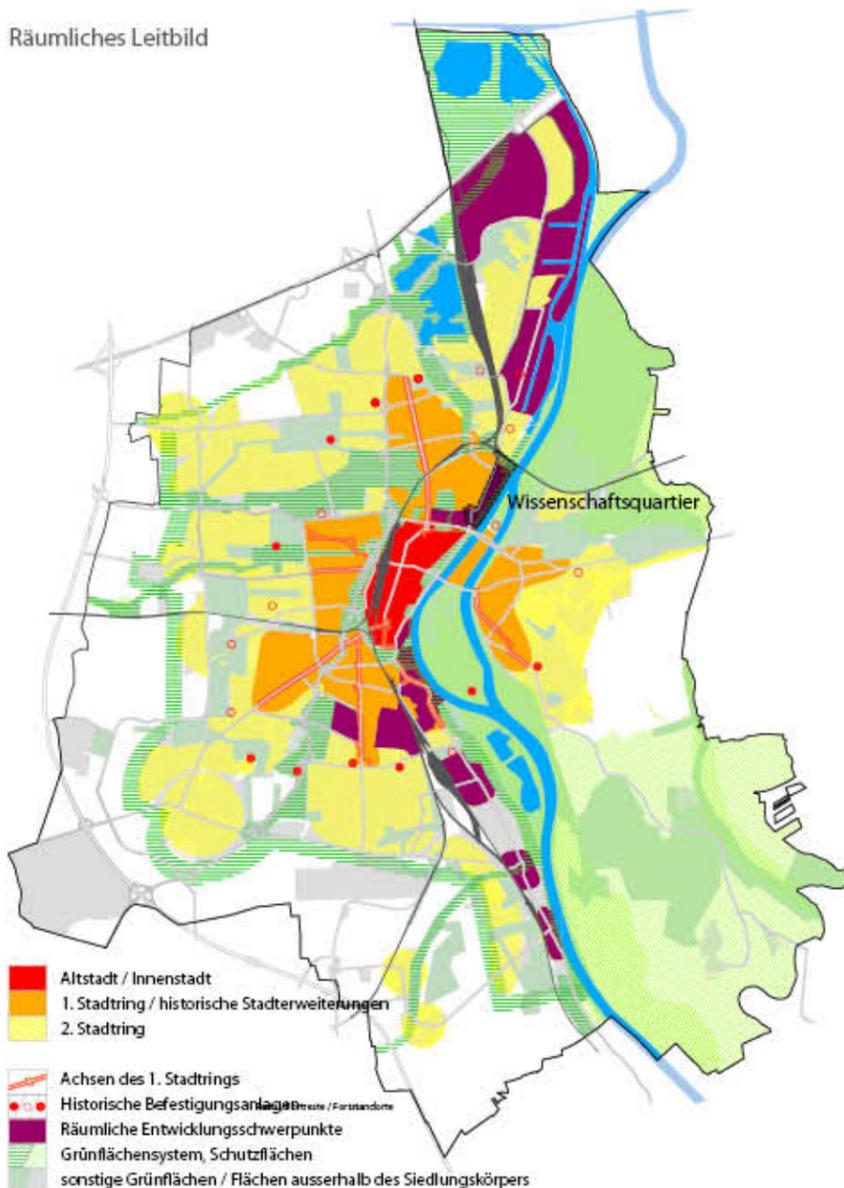


Sandtorplatz - Abbildung
Wettbewerbsergebnis

PLANUNGSKULISSE

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT DER LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

Räumliches Leitbild



Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2025

Das Masterplangebiet ist eines der acht räumlichen Entwicklungsschwerpunkte des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg 2025 (ISEK).

Der 2010 erstellte Leitbildentwurf beinhaltet sieben Leitziele und Umsetzungsstrategien. Für den Masterplan sind folgende räumliche Leitbildbausteine relevant:

„Stadt der Forschung und des Wissens: hochwertige Standorte für Innovative entwickeln und komplexen Bildungsstandort fördern. Der weitere Ausbau der Bildungslandschaft wird verknüpft mit eigenständigen Forschungs- und Entwicklungsunternehmen. Die Entwicklungsmaßnahme Wissenschaftshafen und das angrenzende Universitätsgelände bilden einen räumlichen Schwerpunkt von Forschung und Lehre. Die Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft wird intensiviert. Bildung, Beratung, Kommunikation und Informationstechnologie bilden in Magdeburg mit den Kammern, den Forschungsinstituten und der Universität ein Kompetenznetzwerk mit Synergiepotential.“ (ISEK, S. 8)

„Stadt am Fluss: attraktive Zugänge zur Elbe und urbane Ufer im innenstadtnahen Bereich gestalten“. Die Flusslagen bieten in der Stadtentwicklung einzigartige Räume für neue Wohn- und Erholungsange-

bote. Die Entwicklung eines Wissensstandortes im Handelshafen zeigt die neue Qualität der Stadt. (ISEK, S.5)

„Grüne Stadt am Fluss: Fluss- und Bachläufe in das Netz der Erholungs- und Erlebnisräume sowie Klimaachsen einbeziehen“. Die Fluss- und Bachläufe bilden das Grundgerüst der grünen Erholungs- und Erlebnisräume der Landeshauptstadt Magdeburg. Das gilt für die Elbe als Träger des IBA Leitthemas „Leben an und mit der Elbe“, das gilt für die Rolle Magdeburgs in der Landesinitiative Blaues Band und bei der Entwicklung des Wassertourismus.“ (ISEK, S.7)

Andere wichtige Leitbildbausteine zum nachhaltigen Stadtumbau beziehen sich auf innenstädtische Verdichtung, Verkehr, technische Infrastruktur und Wohnungsbau.

„Kompakte Stadt der kurzen Wege: Nutzungsdichte in der Innenstadt intensivieren“ und „Effiziente Stadt: Flächenmanagement und Flächenrecycling betreiben“ (ISEK, S. 4)

„Mobile Stadt: Innerstädtische Verkehrsbeziehungen optimieren. Magdeburg setzt auf die Erhöhung der Verkehrsanteile des Umweltverbundes als stadtverträglichste Mobilitätsform und zur Minderung der Klimabelastung. Dazu soll, neben oben benannten Maßnahmen zum Ausbau des Straßenbahnnetzes, insbesondere die Fahrradnutzung und das Zufußgehen attraktiver gestaltet werden.“ (ISEK, S. 80)

„Klimagerechte und ökologische Stadt: Energieverbrauch senken, Kreislaufwirtschaft, Nutzung nachwachsender Rohstoffe und regenerativer Energien fördern.“

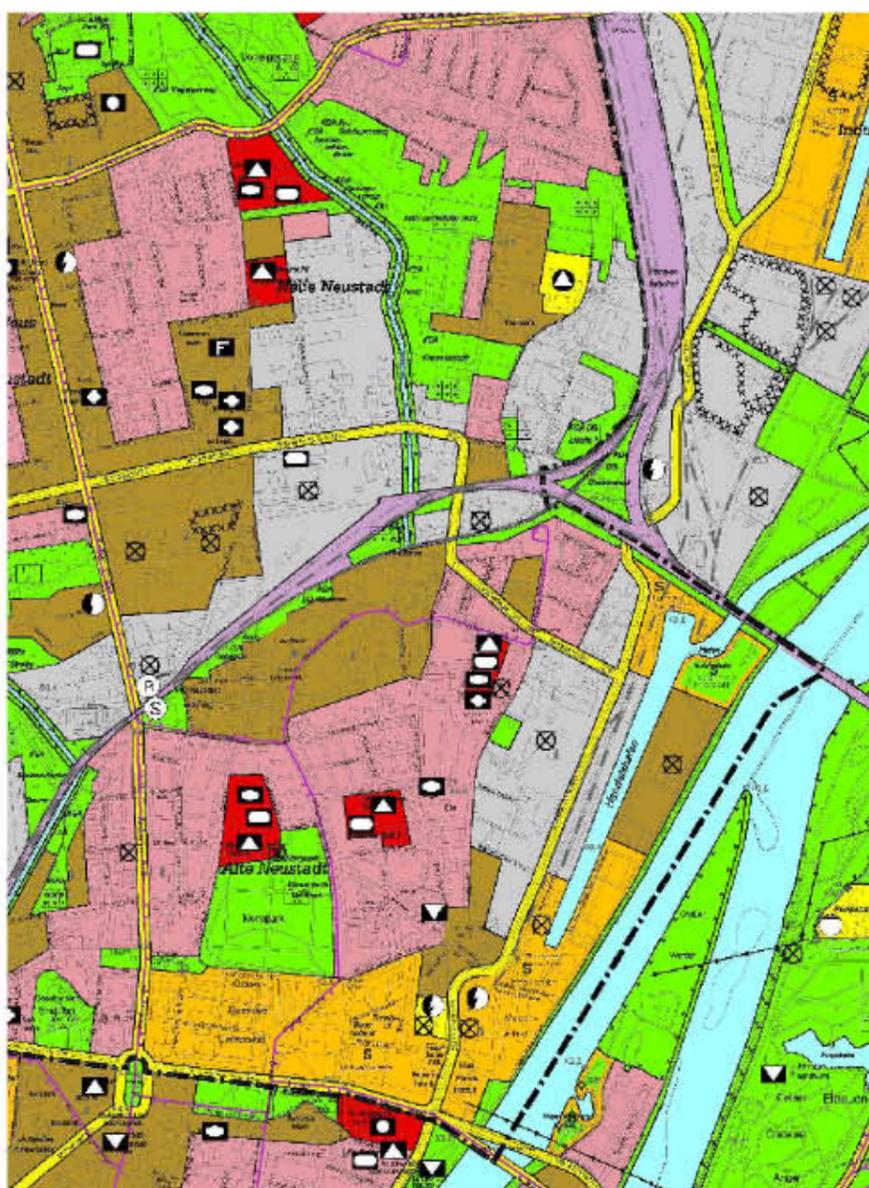
Die Landeshauptstadt verfolgt das Ziel, unter dem Titel MD-E4 (Energie-Effizienz und Erneuerbare Energien) ihre Energie- und die Ökoeffizienz zu erhöhen und zunehmend erneuerbare Energien einzusetzen. Bis zum Jahr 2020 soll der CO₂ Ausstoß um mindestens

40% gegenüber 1990 reduziert werden. Unter diesem Titel beteiligt sich die Landeshauptstadt Magdeburg beim Bundeswettbewerb „Energieeffiziente Stadt“ im Rahmen des Förderkonzeptes „Grundlagenforschung Energie 2020+“. (ISEK, S. 82)

„Die Landeshauptstadt strebt an, den Versickerungsanteil des Regenwassers kontinuierlich zu erhöhen.“ (ISEK, S. 83)

„Besonders Wohnen: Urbane Wohnangebote entwickeln. Trotz demographischen Wandels ist Wohnungsneubau ein unverzichtbarer Baustein der Stadtentwicklung zur Schaffung besonderer Wohnformen. Wohnangebote wie Wohnen an der Elbe, kombiniertes Wohnen und Arbeiten, Wohnen in alter Industriearchitektur werden geschaffen.“ (ISEK, S. 10, 52)

FLÄCHENNUTZUNGSPLAN



Flächennutzungsplan, Landeshauptstadt Magdeburg Oktober 2008

Der Flächennutzungsplan in seiner Fassung von 2005, 7. Änderung, weist das Gebiet des Masterplans M1 zu einem großen Teil als Sonderbaufläche für Innovation und Wissenschaft (orange) aus. Dies ist das engere Gebiet des Wissenschaftshafens.

Im Norden des Hafengebiets befinden sich eine Sonderbaufläche für Kultur und Freizeit und eine Sonderbaufläche für Sport und Freizeit mit hohem Grünanteil. Westlich des Hafenbeckens liegt eine gewerbliche Baufläche, östlich des Hafenbeckens eine gemischte Baufläche. Im Bereich des Wittenberger Platzes befinden sich gemischt genutzte Bauflächen. Westlich der Sandtorstraße, im Süden des Masterplan-gebiets M1 liegt eine Fläche für Ver- und Entsorgungseinrichtungen (Elektrizität). Der Uferbereich der Elbe im Osten des Masterplans M1 ist als öffentliche Grünfläche (grün) ausgewiesen.

Das Gebiet des Masterplans M2 ist als Sonderbaufläche für die Universität (orange) ausgewiesen.

Zeichenerklärung

Bauliche Nutzung (§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, § 1 Abs. 1 BauNVO)

	Wohnbaufläche		Sonderbaufläche mit besonderer Zweckbestimmung, z. B. Uni / Hafen / Zoo
	Gemischte Baufläche		Sonderbaufläche mit besonderer Zweckbest. und hohem Grünanteil
	Gewerbliche Baufläche		Eingeschränkte Gewerbliche Baufläche
	Fläche für den Gemeinbedarf		Gesundheitlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
	Öffentliche Verwaltungen		Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
	Schulen		Sportlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
	Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen		Feuerwehr
	Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen		

Hinweise

Umgrenzung von Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind (§ 9, Abs. 5, 6 BauGB)

Flächen für den Verkehr (§ 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB)

	Autobahn		Betriebsbahnhof Straßenbahn / Bus
	Hauptnetzstraße		Straßenbahn
	Bahnanlage		Umgrenzung der Flächen für den Luftverkehr
	Bahnhof / Haltepunkt Regionalverkehr		Flugplatz
	Bahnhof / Haltepunkt S-Bahn		Hubschrauberlandeplatz
	Bike u. Ride-Platz		Schiffsanlegestelle

Ver- und Entsorgung (§ 5 Abs. 2 Nr. 4 BauGB)

	Fläche für Ver- und Entsorgungseinrichtungen		Abfall
	Gas		Elektrizität
	Fernwärme		Hochspannungsfreileitung
	Abwasser		
	Wasser		

PLANUNGSKULISSE

STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNGSMASSNAHME ROTHENSEE ZONE IV

Strukturkonzept Alte Neustadt / Handelshafen

Ein Großteil der Flächen des Masterplangebiets M1 liegt im Bereich der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme (§165 BauGB) Rothensee / Entwicklungszone IV: Alte Neustadt und Handelshafen. Die Westgrenze des Gebiets der Entwicklungsmaßnahme verläuft entlang der Sandtorstraße über den Wittenberger Platz entlang der Schifferstraße. Die Entwicklungszielstellung ist neben der Erneuerung des historisch gewachsenen Stadtteils Alte Neustadt die Konversion des Handelshafens. Neben der nachhaltigen Verbesserung der Wohn- und Arbeitsbedingungen unter Erfordernissen der Stadtentwicklung und Stadtsanierung stehen Aufgaben der Wirtschaftsförderung und Arbeitsplatzschaffung im Vordergrund.

Der Bereich "Alte Neustadt-Handelshafen" wurde im Jahr 2001 in das sachsen-anhaltinische Förderprogramm "Landesinitiative URBAN 21" für die EU-Förderperiode 2000-2006 aufgenommen.

Strukturkonzept Universität / Wissenschaftshafen

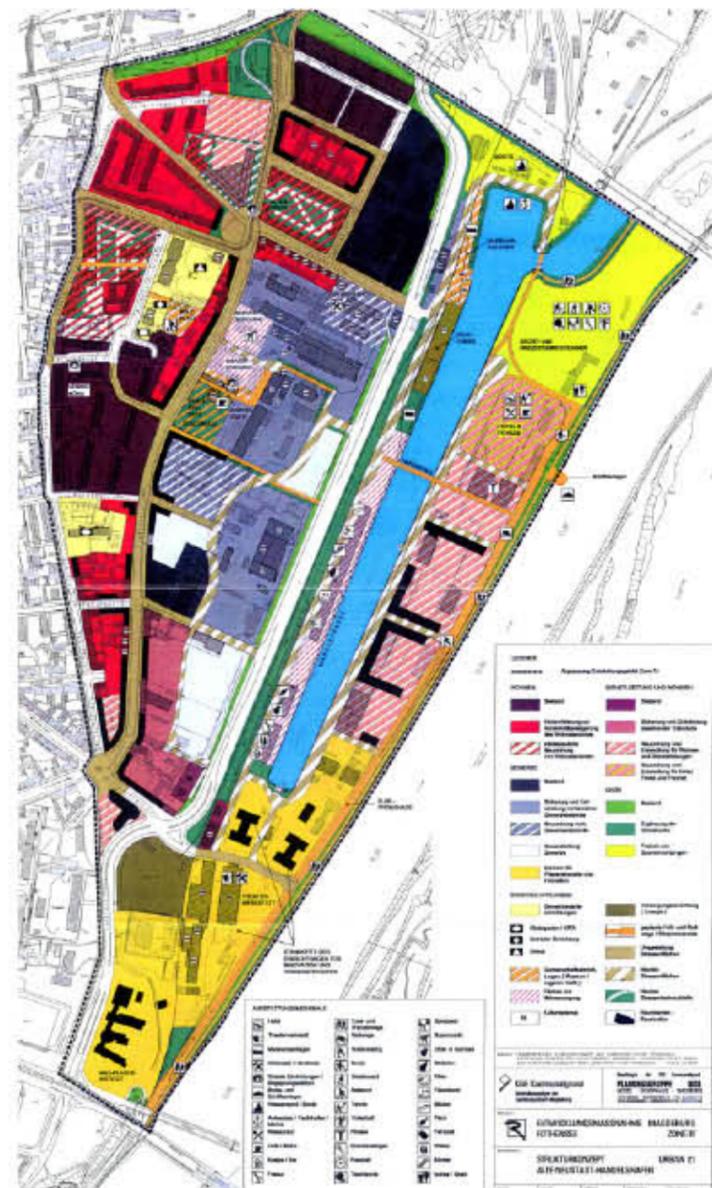
Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Rothensee wurde das Strukturkonzept Universität/Wissenschaftshafen (2009) aufgestellt. Es diente dem koordinierten Aufzeigen der Flächenpotenziale auf dem Gebiet des Wissenschaftshafen und der Universität. Im Strukturkonzept ist eine Verdichtung im Bereich der Sandtorstraße und südlich der Wittenberger Straße vorgesehen. Universität und Wissenschaftshafen rücken so aufeinander zu. (M1, M2)

Machbarkeitsstudie Wissenschaftshafen Nord

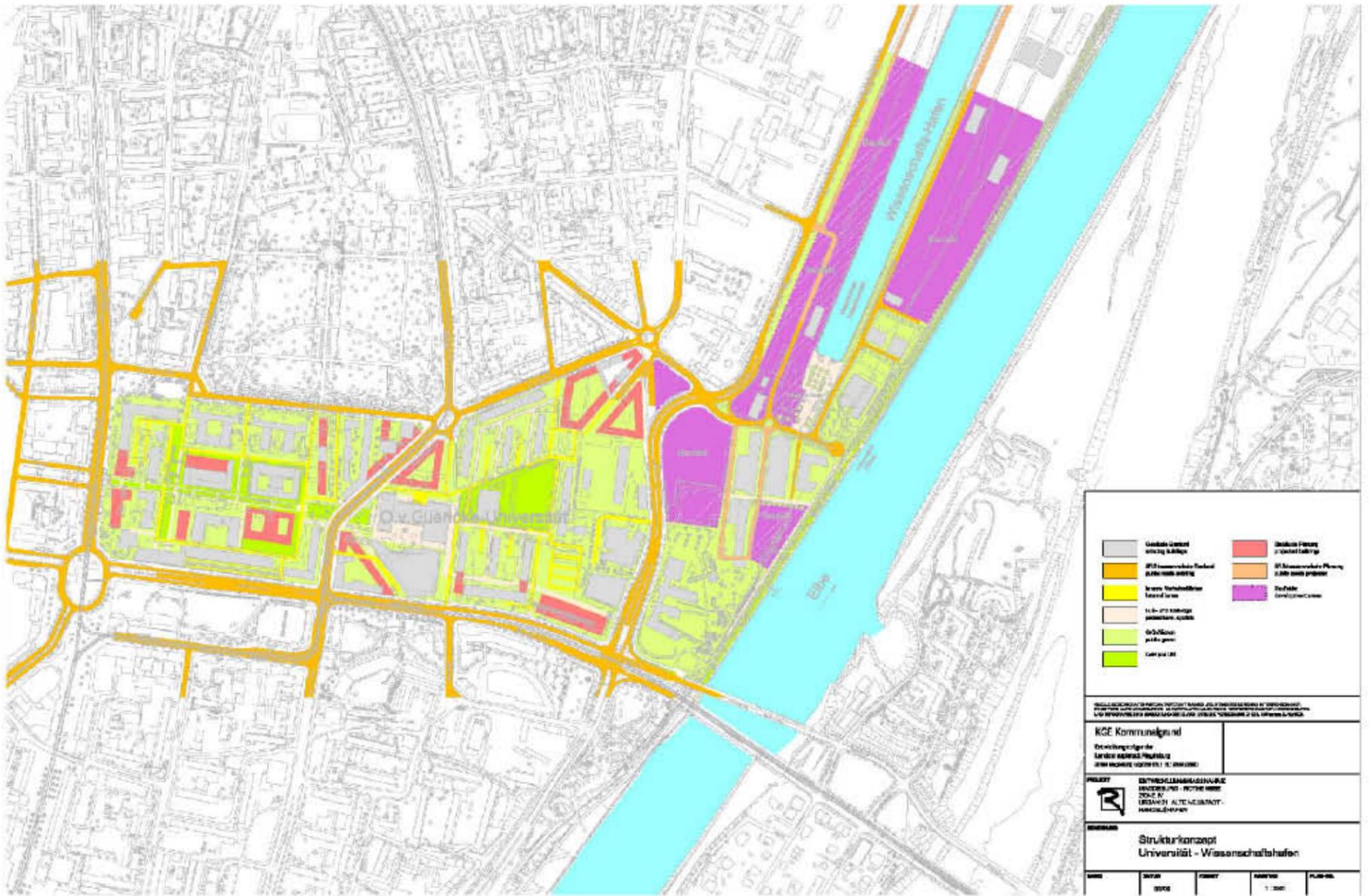
Im Rahmen eines Antrags für Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (Dezernat für Wirtschaft und Tourismus, Dezember 2010) wurde eine „Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des Wissenschaftshafens Nord unter Vertiefung der touristischen Erschließung und Einbindung in den Elberadweg“ erstellt (Steinblock Architekten, 2010).

Das Konzept basiert auf der überregionalen Vernetzung von Rad- und Boottourismus. Der in Magdeburg ostseitig der Elbe verlaufende Elberadweg soll im Bereich des ehemaligen Handelshafens auch westseitig der Elbe ausgebaut werden.

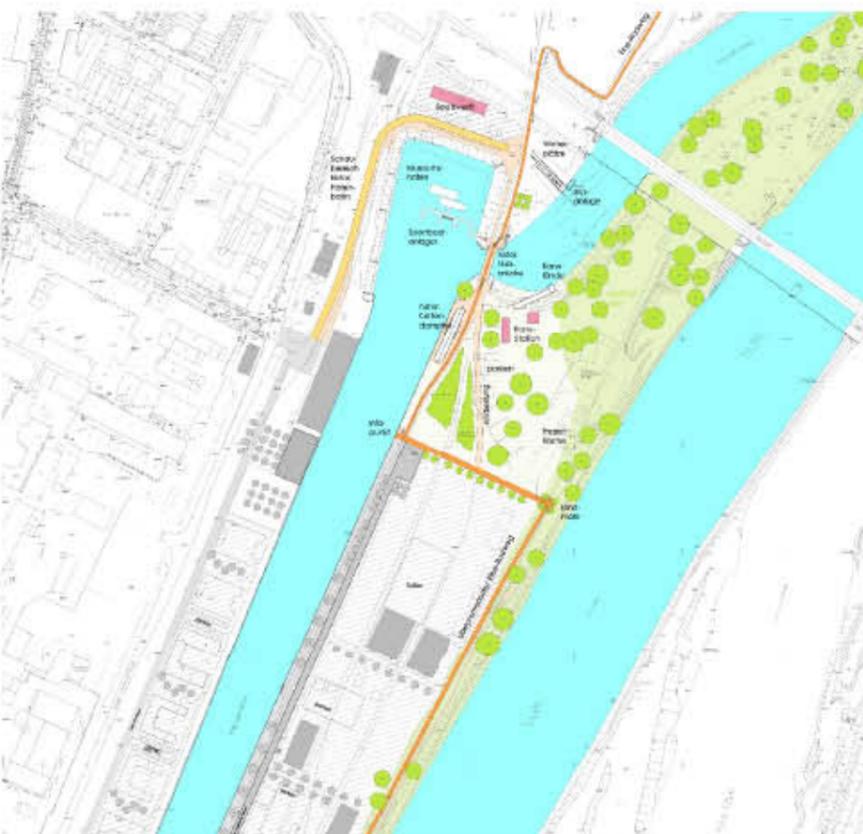
Im Nordbereich des Hafenbeckens wird die Bündelung von wasser-touristischen Angeboten in Form einer Bootswerft mit Slipanlage, eines Sportbootanlegers und einer Kanu-Station vorgeschlagen. Daneben soll ein Museumshafen entstehen mit einem Schaubereich der historischen Hafenbahn, der historischen Hubbrücke und dem Ketten-dampfer „Gustav Zeuner“. Bootswerft und Museumshafen sollen über eine neue Straße besser an die Theodor-Kozlowski-Straße angebunden werden.



Strukturkonzept Alte Neustadt - Handelshafen, Planungsgruppe IKOS



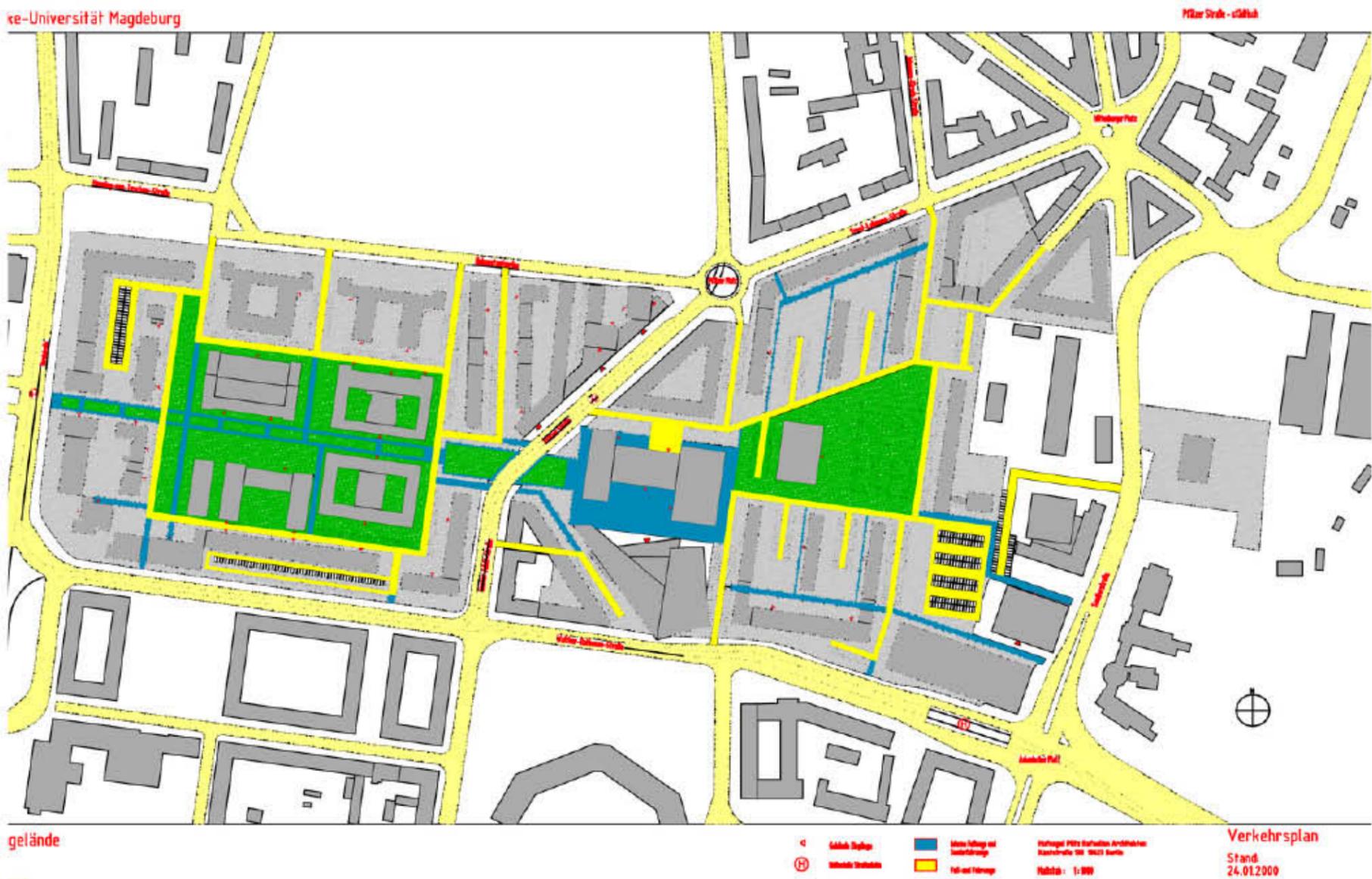
Strukturkonzept Universität- Wissenschaftshafen, KGE Kommunalgrund, 2009



Machbarkeitsstudie Wissenschaftshafen Nord, 2010 Stenblock Architekten

PLANUNGSKULISSE

MASTERPLAN OTTO-VON-GUERICKE-UNIVERSITÄT



Masterplan Universität - Verkehrsplan, 2000, Hufnagel Pütz Rafaelian

Im Jahr 2000 wurde ein Masterplan für die städtebauliche Entwicklung des Geländes der Otto-von-Guericke-Universität erstellt. Er ging aus einem Ideenwettbewerb hervor und wurde vom Büro Hufnagel Pütz Rafaelian in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Magdeburg entwickelt.

Der Universitätscampus gliedert sich in zwei Teilbereiche: Während westlich der Pfälzer Straße hauptsächlich die Lehrgebäude angeordnet sind, befindet sich östlich der Pfälzer Straße neben der Mensa und der Bibliothek der Wohncampus mit dem Universitätssportzentrum und den Studentenwohnheimen.

Die vorgeschlagene Bebauung sieht eine Verdichtung des Universitätsgeländes an den Rändern im Sinne einer Blockschließung vor. Freiräumlich ist die Ausbildung eines grünen Campus im Bereich der Institutsgebäude vorgesehen, der Bereich Mensa und Bibliothek wird als Fußgängerbereich vorgeschlagen, während die Studentenwohnheime um die grünen Sportanlagen gruppiert werden sollen. Das Verkehrskonzept dieses Masterplans sieht einen mit Fuß- und Fahrwegen ausgebildeten inneren Erschließungsring um die Sportflächen des Wohncampus vor. Dieser ist an das die Universität umgebende übergeordnete Straßensystem angeschlossen, und dient der auch der Erschließung der Parkplätze der Experimentellen Fabrik.



Wohn- und Sportcampus

BAULEITPLANUNGEN



Bebaungspläne in den Plangebieten

Im Bereich des Masterplans M1 existieren folgende Planungen:

Vorhabenbezogener Bebauungsplan 178-7.1 „Elbe-Hafen-Silo“ an der Werner-Heisenberg-Straße mit dem Planungsziel der Umnutzung der ehemaligen Reichseinheitsspeicher zu Wohn- und Gewerbebezwecken. Stand: in Bearbeitung

Bebauungsplan 178-4 Teilbereich A „Südlich Peter-Paul-Straße“, Änderung des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes 178-4 „Rogätzer Straße“ von 2003, mit dem Planungsziel der Anpassung an veränderte Rahmenbedingungen, wie z.B. der Standortentscheidung zum Neubau der Feuerwache Nord. Stand: in Bearbeitung

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

PHOTOS



Kreuzung Sandtorstraße/ Wittenberger Straße



Charles-de-Gaulle-Platz



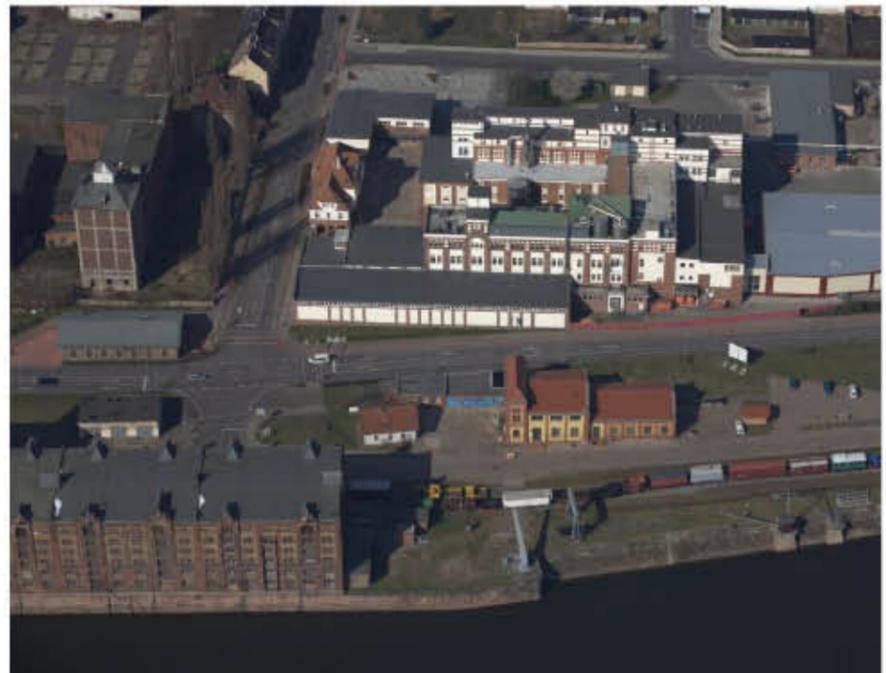
Otto-Hahn-Straße, Speicher A und B



Sarajevo-Ufer auf Höhe Elbe-Office, Elberadeweg und Schifferweg



Reicheinheitsspeicher, im Hintergrund Mühlenwerke



GHI Speicher, im Hintergrund Röstfein

LUFTBILD



Luftbild Masterplangebiete

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

BEBAUUNG UND NUTZUNG

Das Masterplangebiet M1 weist einen heterogenen Bestand mit unterschiedlichen Nutzungen in den Teilgebieten „Kulturwerft“ „Elbeufer“, „Werner-Heisenberg-Kai“, „Niels-Bohr-Kai“, „Westlich der Sandtorstraße“, „Wittenberger Platz“ und „Östliche Wittenberger Straße“ auf.

Im Bereich der „Kulturwerft“ sind unterschiedliche gewerbliche Nutzungen in kleinteiligen Gebäudestrukturen sowie Freizeit- und Kulturnutzungen angesiedelt. Ein denkmalgeschütztes Gebäude wird teilweise für öffentliche Veranstaltungen genutzt. In direkter Nachbarschaft befinden sich das Vereinsgebäude des Eisenbahnvereins und die vom Verein unterhaltenen historischen Eisenbahnwagons. Darüber hinaus ist hier eine Freiluft-Ausstellung mit historischer, technischer Hafenausrüstung, die Eisenbahn-Hubbrücke über die Hafeneinfahrt und das Museumsschiff „Gustav Zeuner“ zu finden.

Am „Elbeufer“, im Bereich der Hafenzunge, ist ein Asphaltwerk ansässig, das 2012 umgesiedelt werden soll. Die am Elbeufer liegende Elbepromenade ist eine derzeit noch als Industriestraße genutzte Asphaltstraße. Auf ihr verläuft die westelbische Alternativroute des Internationalen Elberadwegs. Zwischen diesem und dem Flussbett verläuft der wassergebundene „Schifferweg“. Am südlichen Ende des Masterplangebiets befindet sich ein in den Sommermonaten betriebener Schiffsanleger.

Auf dem „Werner-Heisenberg-Kai“ befinden sich diverse gewerbliche Nutzungen, eine Vielzahl brachliegender Grundstücke und eine Anzahl wissenschaftlicher Neuansiedlungen. Im Norden des Werner-Heisenberg-Kais befindet sich in einer eingeschossigen Halle das „Galileo“ Entwicklungslabor mit dazugehörigem Versuchsfeld. Das Galileo-Projekt ist der Otto-von-Guericke-Universität zugeordnet. Es umfasst das einzige Entwicklungslabor und Testfeld für Ortung, Navigation und Kommunikation in Verkehr und Logistik in Deutschland. Südlich davon stehen das Hafen-Silo und das Elbe-Silo, zwei in den 1930er Jahren erbaute Getreidespeicher vom Typus Reichseinheitsspeicher. Sie sind zurzeit ungenutzt. Neben dem hafenseitigen Speicher befindet sich ein Wohnhaus. Auf mittlerer Höhe des „Werner-Heisenberg-Kais“ befinden sich in eingeschossigen Hallen gewerbliche Nutzungen und ein Lager. Südlich schließt ein bestandsgeschütztes Gebäude mit gewerblicher und gastronomischer Nutzung und Terrassenbereich an („Schiffchen“). Im Süden des Werner-Heisenberg-Kais, am Charles-de-Gaulle-Platz, befinden sich Neuansiedlungen von Forschungseinrichtungen aus den letzten Jahren. Die so genannte Denkfabrik in einem wieder aufgebauten Speichergebäude bietet seit 2007 Start-up-Unternehmen Raum. Das im Zwillingsbau angesiedelte Institut für Automation und Kommunikation (IFAK) ist ein gemeinnütziges Institut für angewandte Forschung. Außerdem hat in direkter Nachbarschaft das Virtual Development and Training Center (VDTC) des Fraunhofer-Instituts in einem Neubau, seit 2006, seinen Sitz.

Die Bestandsgebäude auf dem Niels-Bohr-Kai werden zum Teil gewerblich genutzt, stehen leer oder sind als Garagen bzw. Lager vermietet. Im Außenbereich stehen historische Eisenbahnwagons des ortsansässigen Eisenbahnvereins. Im Norden, direkt an der Hafenkante, befindet sich der GHI-Speicher. Der ehemals als Getreidespeicher genutzte Bau steht leer. Die angrenzenden PQR Speicher stehen ebenfalls leer. Im südlichen Abschnitt des Niels-Bohr-Kais haben sich

dienstleistende Gewerbe in den alten umgebauten Speicherhallen angesiedelt. Haus 1 und Haus 2, sowie die ehemalige Hafenmeisterei im Süden des Niels-Bohr-Kais sind an Gewerbe, wie z.B. ein Taxi-Unternehmen, vermietet.

Im „Speicher-Areal“ liegen die Speicher A und B, das Gebäude des ersten städtischen Elektrizitätswerks und ein ehemaliger Zuckerspeicher. Die ein- bis zweigeschossigen Gebäude stehen leer. Östlich davon, am Sarajevo-Ufer, liegt der Neubau des Elbe-Office, ein 2009 eröffnetes Bürogebäude. Westlich der Speicher liegt ein freies Grundstück, auf dem sich bis 2000 ein Umspannwerk befand. Außerdem befindet sich hier das Gelände des nicht mehr genutzten Heizwerks der Universität. Das Grundstück des Heizhauses dient der Universität als Verfügungsfläche, das Heizhausgebäude wird zurzeit als Lager genutzt. Des Weiteren befinden sich im Speicher-Areal Nebenanlagen des Max-Planck-Instituts, wie der institutseigene Parkplatz und ein Gästehaus.

Im Gebiet „Westlich der Sandtorstraße“ liegen infrastrukturelle Anlagen: ein privat betriebenes Blockheizkraftwerk und ein Umspannwerk der Stadtwerke Magdeburg mit überörtlicher Knotenfunktion sowie das Aussonderungs- und Gefahrenstofflager der Universität. Daran schließt im Norden ein freies, von der Stadt gepflegtes Grundstück an.

Am „Wittenberger Platz“ liegen zwischen Ernst-Lehmann-Straße und Hansastrasse gründerzeitliche Wohn- und Geschäftshäuser sowie ein von einem Autohändler genutztes, unbebautes Grundstück. Zwischen Rogätzer Straße und Schifferstraße befindet sich ein freies Grundstück. Der Wittenberger Platz wird im Westen durch eine gründerzeitliches Eckgebäude und ein Geschäftshaus neueren Datums abgeschlossen.

Das Gebiet „Östliche Wittenberger Straße“ ist ein Wohn- und Mischgebiet. Es besteht aus kleineren Parzellen mit freistehenden Wohngebäuden sowie einem Garagenhof und einem Eckgebäude, ein Fragment der ehemaligen Blockrandbebauung am Wittenberger Platz.

Das Masterplangebiet M2 gehört größtenteils zur Otto-von-Guericke-Universität und ist durch Studentenwohnheime und die Sportanlagen der Universität genutzt. Eine Ausnahme bildet das Grundstück des Umspannwerks, welches von den Gebietsgrenzen im Westen angeschnitten wird. Im Norden des Gebiets befinden sich vier Studentenwohnheime mit renovierten 5-geschossigen Zeilenbauten sowie eine Vorhaltefläche der Universität, die derzeit als Parkplatz genutzt wird. Im Westen befindet sich ein weiteres Studentenwohnheim mit dem Studentenclub „Projekt 7“, Campuskindergarten und dem in einem eingeschossigen Anbau untergebrachten Campus-Theater. Die Sportanlagen bestehen aus sechs Tennisplätzen, einer asphaltierten Skaterfläche, einer renovierten Sporthalle sowie einem Spielfeld zwischen den Wohnheimen.



Gebäudebestand und Nutzungen

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

EIGENTUMSVERHÄLTNISSE

Das Masterplangebiet M1 weist unterschiedliche Eigentümer auf. Mit dem ehemaligen Handelshafen befindet sich ein Großteil der Flächen im Besitz der Stadt Magdeburg.

Im Besitz der Stadt Magdeburg befinden sich:

der überwiegende Teil des ehemaligen Handelshafens

- das Straßennetz
- das Grundstück Ecke Sandtorstraße / Wittenberger Straße

Im Besitz der Städtische Werke Magdeburg (SWM) befinden sich:

- der Speicher A
- das Gelände des Umspannwerks westlich der Sandtorstraße

Im Besitz des Landes Sachsen-Anhalt befinden sich als Teile der Otto-von-Guericke-Universität:

- das Grundstück des ehemaligen Heizwerks zwischen Sandtorstraße und Speicher A
- die Fläche des Aussonderungs- und des Gefahrenstofflagers
- die Flurstücke 10216 und 10066 an der Ernst-Lehmann-Straße
- Leitungstreifen zwischen Blockheizkraftwerk (Getec) und Umspannwerk (SWM)

Im Besitz der Bundesrepublik Deutschland befinden sich:

- der Uferstreifen zwischen Sarajevo-Ufer und dem Flussbett der Elbe
- das Flurstück 136/16 auf dem Charles-de-Gaulle-Platz
- Im Besitz der Deutsche Bahn AG befindet sich:
- der Bahndamm im Norden des Masterplangebiets

Im Besitz der Max-Planck-Gesellschaft befindet sich:

- der Parkplatz nördlich des Max-Planck-Instituts einschließlich der Fläche des Gästehauses

Im Besitz der Fraunhofer-Gesellschaft befinden sich:

- das Gelände des Virtual Development and Training Centers (VDTC) im Wissenschaftshafen
- das Gelände des Fraunhofer-Instituts für Fabrikbetrieb und Automatisierung an der Sandtorstraße

In privatem Besitz befinden sich:

- das Blockheizkraftwerk an der Sandtorstraße (Getec)
- das Grundstück des ehemaligen Umspannwerks an der Sandtorstraße (Vattenfall GmbH)
- die Grundstücke an der Ernst-Lehmann-Strasse und Hansastraße sowie an der Rogätzer Straße, der Wittenberger Straße und südlichen Theodor-Kozlowski-Straße

Im Bereich des ehemaligen Handelshafens befinden sich in privatem Besitz:

- das Grundstück des Elbe-Office
- die Reichseinheitsspeicher und der GHI Speicher
- die zwei südlichsten Grundstücke östlich der Niels-Bohr-Straße

Das Gebiet des Masterplangebiets M2 weist folgende Eigentumsverhältnisse auf:

Im Besitz des Studentenwerks befinden sich:

- die Studentenwohnheime WH1 bis WH7

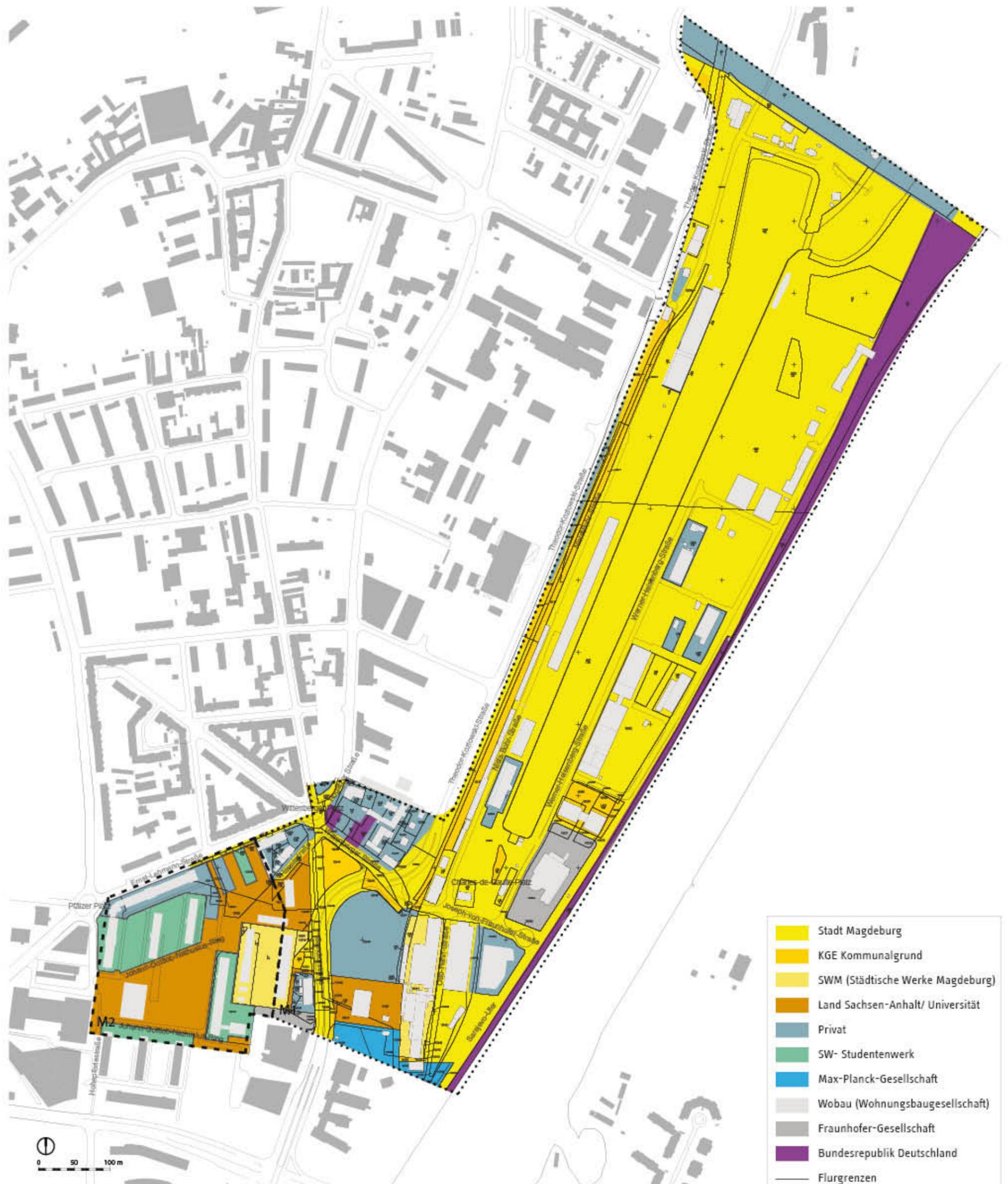
Im Besitz der Städtischen Werke Magdeburg (SWM) befindet sich:

- das Grundstück des Umspannwerks

In privatem Besitz befindet sich:

- das Studentenwohnheim WH 9 an der Ernst-Lehmann-Straße. Hier besteht Erbbaurecht.

Alle übrigen Flächen sind als Teile der Universität im Besitz des Landes Sachsen-Anhalt.



- Stadt Magdeburg
- KGE Kommunalgrund
- SWM (Städtische Werke Magdeburg)
- Land Sachsen-Anhalt/ Universität
- Privat
- SW- Studentenwerk
- Max-Planck-Gesellschaft
- Wobau (Wohnungsbaugesellschaft)
- Fraunhofer-Gesellschaft
- Bundesrepublik Deutschland
- Flurgrenzen

Eigentumsverhältnisse, eigene Darstellung unter Verwendung der Karte " Zone IV Wissenschaftshafen Entwicklungsstand 2010, KGE Kommunalgrund; Lageplan Leitungsbestand Campus, Otto-von-Guericke Universität, Dezernat Technik und Bauplanung, 2003

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

DENKMALSCHUTZ

Ein großer Teil des Masterplans M1 liegt im Bereich des Kulturdenkmals „Handelshafen Magdeburg - Neustadt“. Das Kulturdenkmal schützt die Anlage des ehemaligen Handelshafens, die im Jahr 1893 in Betrieb genommen wurde. Das Kulturdenkmal besteht aus dem Denkmalbereich gem. § 2 Abs. 2 Nr. 2 DenkmSchG LSA und einzelnen Baudenkmalen gem. § 2 Abs. 2 Nr. 1 DenkmSchG LSA.

Die Hafenanlage ist eine lang gestreckte, historisch gewachsene Hafenanlage eines Binnenhafens, die parallel zur Strom-Elbe ab 1886 bis 1893 von der Stadt Magdeburg angelegt und bis Mitte des 20. Jahrhunderts erweitert wurde.

Der denkmalgeschützte Bereich umfasst den Gesamtbereich des Handelshafens und verläuft auf dem Masterplangebiet M1 westlich des Speichers A und erstreckt sich bis an das Elbeufer. Zu den denkmalgeschützten Bauwerken gehören die Elektrische Zentralstation bzw. das erste Städtische Elektrizitätswerk (Speicher A, 1888), der Zuckerspeicher B (1896), die ehemalige Hafenmeisterei (1894), das Gebäude des Sandfangs, die Silospeicher Ost und Handelshafen (die so genannten Reichseinheitsspeicher, 1935/38), die Hubbrücke (1893), der Eisenbahnüberladekran (1900), der GHI-Speicher (1893/96) mit angebautem Schuttgutspeicher (1935), das Hafenbecken mit Hafeneinfahrtskanal (1886) einschließlich aller hafentypischer Straßen- und Platzausbauten sowie die noch existierenden Hafenbahngleise.

Laut Schreiben der Unteren Denkmalschutzbehörde (5.10.2010) bedürfen alle Veränderungen im Denkmalbereich sowie an Baudenkmalen der vorausgehenden denkmalrechtlichen Genehmigung. Im Rahmen der Umnutzung zum so genannten „Wissenschaftshafen“ besteht das denkmalpflegerische Ziel darin, möglichst viele Zeugnisse und Spuren des Hafenbetriebes zu erhalten. Dies betrifft nicht nur die baulichen Anlagen sondern auch den Freiraum mit seinen wertvollen Belägen.

Ein weiteres denkmalgeschütztes Gebäude befindet sich an der Ernst-Lehmann-Straße. Es handelt sich um ein Wohn- und Geschäftshaus, das Teil der gründerzeitlichen Bockrandbebauung ist, die nur noch als Fragment erhalten ist.

Auf dem Gebiet des Masterplans M2 befinden sich keine denkmalgeschützten Gebäude.



Gleisanlagen



Hafentypische Elemente



GHI Speicher



Denkmalschutz, eigene Darstellung unter Verwendung der Karte Denkmalschutz, Landeshauptstadt Magdeburg, Amt 61, 2010

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

ZWECKBINDUNGEN

In den Masterplangebieten wurden verschiedene Baumaßnahmen mit öffentlichen Mitteln gefördert und unterliegen einer Zweckbindung.

Im Bereich des Masterplans M1 bestehen folgenden Bindungen:

Die Fläche des Charles-de-Gaulle-Platzes und der Außenbereich der Denkfabrik wurden mit Mitteln der Landesinitiative Urban 21 gefördert und sind daher bis Ende 2025 zweckgebunden.

Die Joseph-von-Fraunhofer-Straße, die Otto-Hahn-Straße zwischen den Speichern A und B, sowie die südliche Niels-Bohr-Straße und die südliche Werner-Heisenberg-Straße bis zur Höhe Denkfabrik, einschließlich der von ihr abgehenden Stichstraßen, unterliegen aufgrund der Förderung aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW) einer Zweckbindung bis 29.09.2021.

Aus den gleichen Mitteln (GRW) wurden der Ausbau der Sandtorstraße, der Theodor-Kozlowski-Straße und der Wittenberger Straße finanziert. Sie sind bis 2011 zweckgebunden.

Der Ausbau der Werner-Heisenberg-Straße im Jahr 2011 bis zum Gelände des Galileo-Projekts erfolgte mit GRW-Mitteln.

Neben diesen Maßnahmen wurden folgende Projekte mit Hilfe von Treuhandvermögen durchgeführt: das Galileo-Projekt, die Renovierung der Hubbrücke und die Instandsetzung eines Gebäudes für den Eisenbahnverein am nördlichen Ende des Hafens.

Südlich der Hubbrücke befinden sich zwei ökologische Ausgleichsflächen mit Schutzpflanzungen.

Im Bereich des Masterplangebiets M2 wurden auf den Grundstücken des Studentenwerks (SW) die Straßen und Gehwege mit Landesmitteln instandgesetzt. Die zeitliche Zweckbindung endet hier ca. 2020.



Mit Fördermitteln hergestellte instandgesetzte historische Hubbrücke

-  mit Fördermitteln erstellte Flächen
Zweckbindung bis Ende 2025
wegen Landesinitiative
Urban 21 - Gebiet
„Alte Neustadt - Handelshafen“
i. V. m. Richtlinie StäBauF
-  durchgeführte Maßnahmen aus
Treuhandvermögen
-  Objekte mit Bestandsschutz
-  mit Fördermitteln gebaute Straße
Zweckbindung bis 2025
wegen Zuschuss aus Mitteln
Stadtumbau Ost
-  mit Fördermitteln gebaute Straße
Zweckbindung bis 29.09.2021
wegen Zuschuss aus Mitteln
der Gemeinschaftsaufgabe
„Verbesserung der regionalen
Wirtschaftsstruktur“
-  mit Fördermitteln gebaute Straße
Zweckbindung bis 2011
wegen Zuschuss aus Mitteln
der Gemeinschaftsaufgabe
„Verbesserung der regionalen
Wirtschaftsstruktur“
-  mit Fördermitteln geplante Straße
-  Instandsetzung der Straßen
und Gehwege auf den Grundstücken des
Studentenwerks (SW) durch verschiedene
Förderprogramme;
Zweckbindung bis 2020 und 2025
-  Ökologische Ausgleichsfläche



Zweckbindungen; eigene Darstellung unter Verwendung von "Zweckbindungen Wissenschaftshafen 2010", Landeshauptstadt Magdeburg, FB Vermessungsamt und Baurecht

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

VEGETATION

Die Lage des Masterplangebiets an der Elbe sowie am Magdeburger Stadtzentrum sorgen für die feuchten und milderen klimatischen Bedingungen eines mesophilen Lebensraums.

Das Gebiet des Masterplans M1 weist ein meist extensives Vegetationsspektrum auf: naturnahe, brachenähnliche und verkehrsbegleitende Vegetationen sind zu verzeichnen. Punktuell existieren intensive Staudenflächen im öffentlichen Raum.

Die naturnahen Vegetationen befinden sich entlang des Elbufers im südlichen Bereich des Masterplans M1. Naturnahe Strukturen, wie ein Robinienhain, setzen sich in lockerer, parkähnlicher Vegetationsform über das Gelände des Max-Planck-Instituts fort. Im weiteren Verlauf des Werner-Heisenberg-Kais, sind Reste des typischen Flussauenwaldes des Elbe-Mulde-Tieflandes zu finden. Es handelt sich um Stauden- und Hochstaudenfluren, die sich zum Teil wie ganz im Norden des Masterplangebiets M1 zu einem Weichholzauenwaldstadium entwickeln.

Vereinzelte naturnahe Solitärgehölze und Gehölzgruppen sind um den Charles-de-Gaulle-Platz und in der Umgebung der Speicher A und B (M1) sowie in Verlängerung der Hansastraße (M2) zu finden. Gebüsche sind entlang der ehemaligen Gleisanlagen und entlang der Theodor-Kozłowski-Straße zu verzeichnen (M1).

Das Masterplangebiet weist zum Teil zerklüftete brachliegende Strukturen auf. Unbefestigte und befestigte Böschungen an der Elbe und im Hafenbecken bilden besondere Übergangsmilieus in Form von biologischen Schnittstellen zwischen Wasser- und Landflächen, die allerdings im nördlichen Abschnitt der Elbe aufgrund von Ufersicherungsarbeiten im Jahr 2010 völlig zerstört und durch Steinschüttungen ersetzt wurden.

Ehemalige Industriebrachen, Baulücken, Lagerflächen und infrastrukturelle Vorhalteflächen bieten Räume für die Ansiedlung von nährstoffliebenden Pflanzen. Die meist anthropogen beeinträchtigten Böden des Hafens führen zur Entwicklung ruderaler Stauden- und Hochstaudenfluren: Brachliegende Lagerflächen und Bahngleistrassen mit mittel- bis hochwachsenden, mehrjährigen krautigen Pflanzen, die zum Teil mäßig bis stark verbuschen. Es existieren verschiedene Brachstadien, von extensiv gepflegten mesophilen Grünland (junge Brachstadien) bis zu kaum gepflegten mesophilen Hochstaudenfluren. Diese Stadien stellen nur kurzlebige Übergangstadien dar und sind meistens, vor allem in Industriegebieten, durch Dominanzbestände einer Art charakterisiert. Sie werden als besonders wertvoll erachtet.

Brachenhafte Vegetationen befinden sich auch im Kreuzungsbereich Sandtorstraße und Wittenberger Straße. Hierzu zählen die Flächen des ehemaligen Umspannwerks und des Heizkraftwerks, die durch extensiv gepflegtes mesophiles Grünland geprägt sind. Die Fläche zwischen Hansastraße, Wittenberger Straße und Sandtorstraße stellt ebenso eine brachenähnliche mesophile städtische Grünfläche mit verstreuten Einzelbäumen dar.

Verkehrsbegleitende Straßenbaumreihen befinden sich entlang der Sandtorstraße und Theodor-Kozłowski-Straße mit teilweise lückenhaft ausgebildeten Ahorn-Baumreihen und zwischenbegrüntem Ver-

kehrsvorhalteflächen. Im nördlichen Elbufersweg sind 2011 Baumreihen-Pflanzungen erfolgt.

Intensivere Staudenflächen des öffentlichen Raums befinden sich am Charles-de-Gaulle-Platz. Diese mit trockenheitsliebenden Stauden mit mittlerer Pflegeintensität bepflanzte Fläche wird als ökologisch wertvoll erachtet.

Im Bereich des Masterplangebiets M2 besteht die vorherrschende Vegetation aus verschiedenen mit Einzelbäumen besetzten Wiesenflächen. Die Bäume haben in der Regel ein junges bis mittleres Alter zwischen 10 und 60 Jahren und sind daher bei eventuellen Baumaßnahmen gleichwertig ersetzbar. In den von verkehrlichen Anlagen geprägten Wohnhöfen des Studentenwerks befindet sich ein wertvoller älterer Baumbestand und diverse Strauch- und Wiesenflächen.



Flusstypischer Baumbestand im ehemaligen Handelshafen



Ruderale Vegetation im auf den Gleisanlagen



Vegetation und Beläge, eigene Darstellung unter Verwendung der Vegetationskartierung Stadtplanungsamt 2010, von "Flächennutzungsplan, Beiplan 04, Grünflächensysteme, Juni 2006", Lageplan Leitungsbestand Campus, Otto-von-Guericke Universität, Dezernat Technik und Bauplanung, 2003

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

MOTORISIERTER VERKEHR

Das Masterplangebiet M1 ist über die Sandtorstraße und Theodor-Kozlowski-Straße, Hauptverkehrsstraßen mit regionaler Bedeutung, an das übergeordnete Straßennetz mit der A2 im Norden, dem Magdeburger Ring (B71 und B189) im Westen und der Walter-Rathenau-Straße (B1) bzw. Schleifufer im Süden angebunden.

Die Wittenberger Straße und die Ernst-Lehmann-Straße sind Hauptsammelstraßen. Im nördlichen Bereich der Theodor-Kozlowski-Straße mündet die Hafenstraße als Hauptverkehrsstraße mit örtlicher Bedeutung und im südlichen Bereich mündet die nicht als Hauptnetzstraße klassifizierte Peter-Paul-Straße.

Entsprechend des Verkehrlichen Leitbilds der Stadt Magdeburg aus dem Jahr 1993 wurde die Theodor-Kozlowski-Straße als neue Verbindung zwischen der Sandtorstraße und der nördlich des Masterplangebiets liegenden Saalestraße gebaut (Verkehrsuntersuchung Rothensee, Ingenieurbüro Buschmann 2010). Sie sollte die Rogätzer Straße entlasten und eine bessere Anbindung der Industriegebiete im Norden der Stadt gewährleisten. Im Zuge dessen wurde die Führung der Sandtorstraße am Wittenberger Platz verändert und ein neuer Knotenpunkt mit der Wittenberger Straße und der Theodor-Kozlowski-Straße ausgebildet. Die Sandtorstraße wurde in beiden Richtungen zweispurig ausgebaut. Die Theodor-Kozlowski-Straße ist zweispurig. Eine Vorhaltefläche für einen späteren vierspurigen Ausbau ist vorhanden.

Das Verkehrsaufkommen der Theodor-Kozlowski-Straße liegt nach Auswertung der Zählungen von 2003-2008 zwischen 8.000 und 13.500 Kraftfahrzeugen pro Tag. Das Verkehrsaufkommen der Sandtorstraße beträgt 18.400 Kraftfahrzeuge pro Tag. Die Wittenberger Straße wird von 4.900 Kraftfahrzeugen befahren; die Joseph-Fraunhofer-Straße von 1.400 Fahrzeugen (Verkehrsuntersuchung Rothensee, Abb.9, Ingenieurbüro Buschmann 2010). Eine Zählung am 23.09.2010 ergab für die Kreuzung Sandtorstraße / Wittenberger Straße 17.800 Kraftfahrzeuge auf der Sandtorstraße (KOZLOWITT DTV 2010). Die Verkehrsbelastung der Sandtorstraße und der Theodor-Kozlowski-Straße durch den Schwerverkehr hat dabei einen Anteil von ca. 10% (Abb. 10, Verkehrsuntersuchung Rothensee, Ingenieurbüro Buschmann 2010).

Bis 2020 wird eine Zunahme des Verkehrs um 20% auf diesen Straßen aufgrund der positiven Entwicklung der Gewerbeansiedlung im Industriegebiet Nord und im Industriehafen prognostiziert. Die Entwicklungsannahme im Wissenschaftshafen führt voraussichtlich zu einer Verstärkung des Verkehrs auf der Joseph-von-Fraunhofer-Straße um 300% (Handlungsempfehlungen zur Verkehrsuntersuchung Rothensee, Ingenieurbüro Buschmann, Schreiben vom 15.02.2011).

„Für die langfristige Entwicklung über den Prognosehorizont 2020 hinaus wird die Flächenfreihaltung für einen vierstreifigen Ausbau der Theodor-Kozlowski-Straße empfohlen.“ (Verkehrsuntersuchung Rothensee, Ingenieurbüro Buschmann 2010).

„Der vierspurige Ausbau der Theodor-Kozlowski-Straße ist allerdings innerhalb der Stadt noch strittig, weil die bisherige Verkehrsbelastung kaum für einen Straßenausbau spricht und damit vor allem auch Entwicklungsmöglichkeiten des Wissenschaftshafens eingeschränkt werden.“ (Auslobung Städtebaulicher und freiräum-

licher Realisierungswettbewerb Wissenschaftsquartier Magdeburg, 11.05.2009)

Der motorisierte Verkehr im Masterplangebiet M2 dient vorrangig der Erschließung der Studentenwohnheime, der Sportanlagen und der zugehörigen Parkplätze. Die Erschließung erfolgt über den auf Universitätsgelände liegenden Johann-Gottlob-Nathusius-Ring, welcher durch die Hohepfortestraße an die Walter-Rathenau-Straße sowie an den Pfälzer Platz und damit an das übergeordnete Straßensystem angeschlossen ist. Auf Höhe Johannes-Kirsch-Straße schließt der Johann-Gottlob-Nathusius-Ring zudem an die Ernst-Lehmannstraße an. Die Erschließung der Wohnheime 4 und 9 erfolgt von der Hohepfortestraße und Ernst-Lehmann-Straße über rückwärtig gelegene Erschließungsstraßen.



Theodor-Kozlowski-Straße



Kreuzung Sandtorstraße, Wittenberger Straße, Theodor-Kozlowski-Straße und Joseph-von-Fraunhofer-Straße



Straßennetz und Parkplätze, eigene Darstellung unter Verwendung von "Flächennutzungsplan, Beiplan 09, Straßenhauptnetz, Juni 2004" und Luftbild

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

ÖPNV

Bus

Im Bereich des Masterplangebiets M1 liegt die Busendhaltestelle „Wissenschaftshafen“ der Linie 73. Der Haltepunkt ist am Charles-de-Gaulle-Platz. Die Buslinie verbindet das Gebiet mit der Magdeburger Innenstadt. Damit ist der südliche Wissenschaftshafen an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen.

Das gesamte Masterplangebiet M2 ist durch die Bushaltestelle „Pfälzer Straße“ der Buslinie 73 angebunden.

Straßenbahn

Im Bereich der Masterplangebiete befinden sich keine Straßenbahnhaltestellen. Bereichsweise werden die Gebiete aber durch fußläufig erreichbare Haltepunkte abgedeckt.

So ist der Nordwesten des Masterplangebiets M1 mit GHI-Speicher und Eisenbahnverein von der Haltestelle „Böttcherplatz“ der Linie 2 erreichbar,

der Süd-Westen des Masterplangebiets M1 und der Süden des Masterplan M2 von der Straßenbahnhaltestelle „Askanischer Platz“ der Linie 5.

Das gesamte Masterplangebiet M2 ist durch die Straßenbahnhaltestelle „Pfälzer Straße“ der Straßenbahnlinie 2 angebunden.

Radwegenetz

Die Masterplangebiete sind an das Fahrradnetz der Stadt Magdeburg und an den Internationalen Elberadweg angebunden.

Im Bereich des Masterplans M1 verläuft entlang des Elbeufers die westelbische Alternativroute des internationalen Elbe-Radweges. Laut Beiplan Radwegenetz 2004 ist der Ausbau dieses Radwegs im nördlichen Bereich des Masterplangebiets M1 vorgesehen. Entlang der Hauptstraßen Sandtorstraße, Theodor-Kozłowski-Straße und Wittenberger Straße befinden sich straßenbegleitende Radwege.

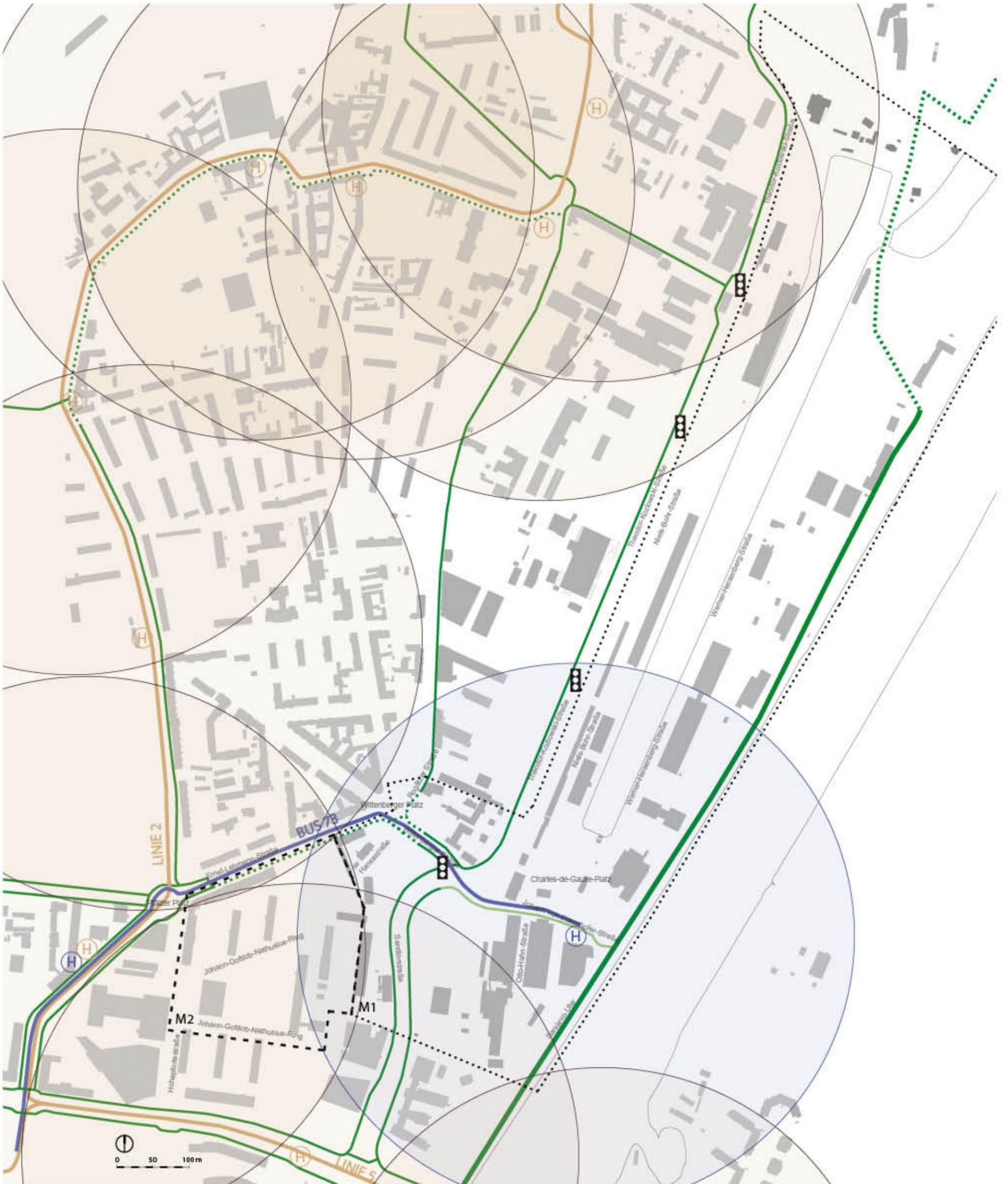
Im Bereich des Masterplans M2 fehlt laut Beiplan Radwegenetz 2004 zur Vervollständigung des Radwegenetzes zwischen Alter Neustadt und Elberadweg die Radwegverbindung entlang der Ernst-Lehmann-Straße in beiden Richtungen.



Westelbischer Radweg entlang des Elbeufers

Verkehr

-  Internationaler Elberadweg / Westelbische Alternativroute
-  straßenbegleitender Radweg
-  straßenbegleitender Radweg fehlt für beide Richtungen
-  Radverkehrsverbindung bei verkehrsarmen / verkehrsberuhigten Straßen
-  Öffentlicher Verkehr/ Straßenbahn
-  Öffentlicher Verkehr/ Bus
-  Haltestelle
-  Einzugsradien Straßenbahn 400m
-  Einzugsradien Bus 400m



Öffentlicher Verkehr und Radwege, eigene Darstellung unter Verwendung von "Flächennutzungsplan, Beiplan 08, Öffentlicher Personennahverkehr"; „Beiplan 11, Radwegenetz, Juni 2004“, und Luftbild

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Aufgrund der mehrfachen Überbauung der beiden Masterplangebiete (Gründerzeit, Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg, neue Verkehrsführung, Konversion des Hafens), der Lage des überörtlich bedeutenden Umspannwerks Sandtorstraße und eines Blockkraftwerks befindet sich in den Masterplangebieten ein umfangreicher unterirdischer Leitungsbestand, der von unterschiedlichen Betreibern genutzt wird. Die Leitungsbestände müssen teilweise aufgrund hoher Verlegungskosten als Fix- bzw. Verhandlungspunkte der Planung betrachtet werden. Dazu gehören die Hochspannungsleitungen (220/110 kV), Starkstromkabel (10kV/ 30kV), die Hauptabwasserkanäle und Hochdruckgasleitungen.

Im Bereich des Masterplans M1 existieren mehrere Betreiberetze. Im ehemaligen Handelshafens befinden sich Elektro-, Wasser- und Abwasserleitungen der Hafen GmbH, die im Zuge der Entwicklung zum Wissenschaftshafen von den Städtischen Werken ersetzt werden und überplant werden können.

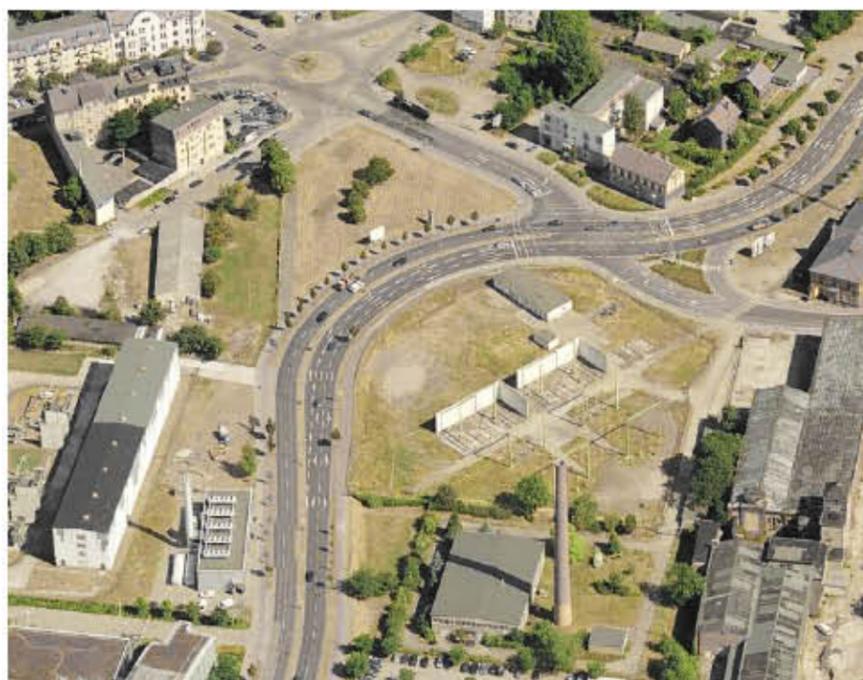
Hochspannungsleitungen (220/110 kV) der 50 Herz Transmission GmbH verlaufen nördlich der Denkfabrik, entlang der Werner-Heisenberg-Straße, der Niels-Bohr-Straße und der Sandtorstraße zum Umspannwerk. Von SWM Magdeburg betriebene 10 kV- und 30 kV-Leitungen verlaufen entlang der Hansastrasse und der Sandtorstraße sowie westlich des Speichers A. Die Hochspannungsleitungen sind Fixpunkte für die Planung. Die Starkstromkabel müssen in der Planung berücksichtigt werden, insbesondere sofern sie erst in den letzten Jahren verlegt wurden.

Entlang der Wittenberger Straße und Joseph-von-Fraunhofer-Straße sowie südlich des Speichers B verlaufen die Hauptabwasserkanäle Magdeburgs (DN2000, DN 1500). Sie münden in der Sandfanganlage auf dem Charles-de-Gaulle-Platz. Diese Kanäle gelten aufgrund ihrer Dimension als unveränderlich und stellen ebenfalls Fixpunkte für die Planung dar.

Es existiert ein umfangreiches Gasleitungsnetz. Im ehemaligen Verlauf der Sandtorstraße befinden sich die Hochdruckgasleitung Nr. 1174, DN 300 und die Niederdruckgasleitung Nr. 114, DN500. Diese Leitungen müssen bei Planungen von Baukörpern berücksichtigt werden.

Die Leitungen der Wasserversorgung wurden in den letzten Jahren weitgehend saniert. Eine Relevanz für städtebauliche Planungen liegt aufgrund der geringen Rohrdurchmesser nicht vor.

Im Bereich des Masterplans M2 befinden sich Ver- und Entsorgungsmedien wie Elektrizitätsleitungen, Wasserleitungen, Abwasserleitungen, Fernmeldekabel entlang der befestigten Wege und Straßen sowie Heizleitungen für die Wärmeversorgung der Studentenwohngebäude und der Sporthalle. Es sind keine in Betrieb befindlichen Gasleitungen vorhanden. Von e.on Avacon betriebene 110kV und 3kV-Kabeltrassen verlaufen vom Umspannwerk in die Alte Neustadt und queren die Vorhalteflächen der Universität. Die 110 KV Leitungen stellen einen Fixpunkt der Planung dar.



Umspannwerk, links im Bild; ehemaliges Umspannwerk, Bildmitte; historisches erstes städtisches Elektrizitätswerk (Speicher A), rechts im Bild

Leitungsarten	
	Mischwasser
	Trinkwasser
	Abwasser
	Gas
	Elektrizität 220kV
	Elektrizität 110kV
	Elektrizität 30kV
	Elektrizität 10kV
	Elektrizität 1kV
	Fernmeldekabel
	Info
	Umspannwerk
	Stillgelegtes Umspannwerk



Technische Infrastruktur, eigene Darstellung unter Verwendung der "Stellungnahme zum Vorhaben: Flächennutzungsplan Handelshafen, SWM Magdeburg, vom 15.12.2010"; „Lageplan Leitungsbestand Campus, Otto-von-Guericke Universität, dezernat Technik und Bauplanung, 2003

STÄDTEBAULICHE AUSGANGSSITUATION

WASSERHAUSHALT

Hochwasser

Der Osten des Masterplangebiets M1 liegt laut Deichdokumentation Sachsen-Anhalt 2006 des Landesbetriebs für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft im Überschwemmungsgebiet der Elbe. Das Sarajevo-Ufer mit Schifferweg, der Bereich der Asphaltwerke sowie das potenziell zu erschließende Baufeld südlich des Speichers B können vom Hochwasser betroffen sein. Laut Auskunft des Landesbetriebs für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt konnten für den Elbkilometer 328,5 (ungefähr auf der Höhe der Hafenspitze) die Werte für HW 100 = 46,52 m NHN und HW 50 = 46,32 m NHN ermittelt werden. Das Hochwasser im Jahr 1941 erreichte einen Pegelstand von 46,93 m NHN.

Die zuständigen Landesbehörden haben bisher die gesetzlichen Überschwemmungsgebiete noch nicht ausgewiesen. (Stand März 2011)

Das Masterplangebiet M2 ist von den Hochwasserständen der Elbe nicht betroffen.

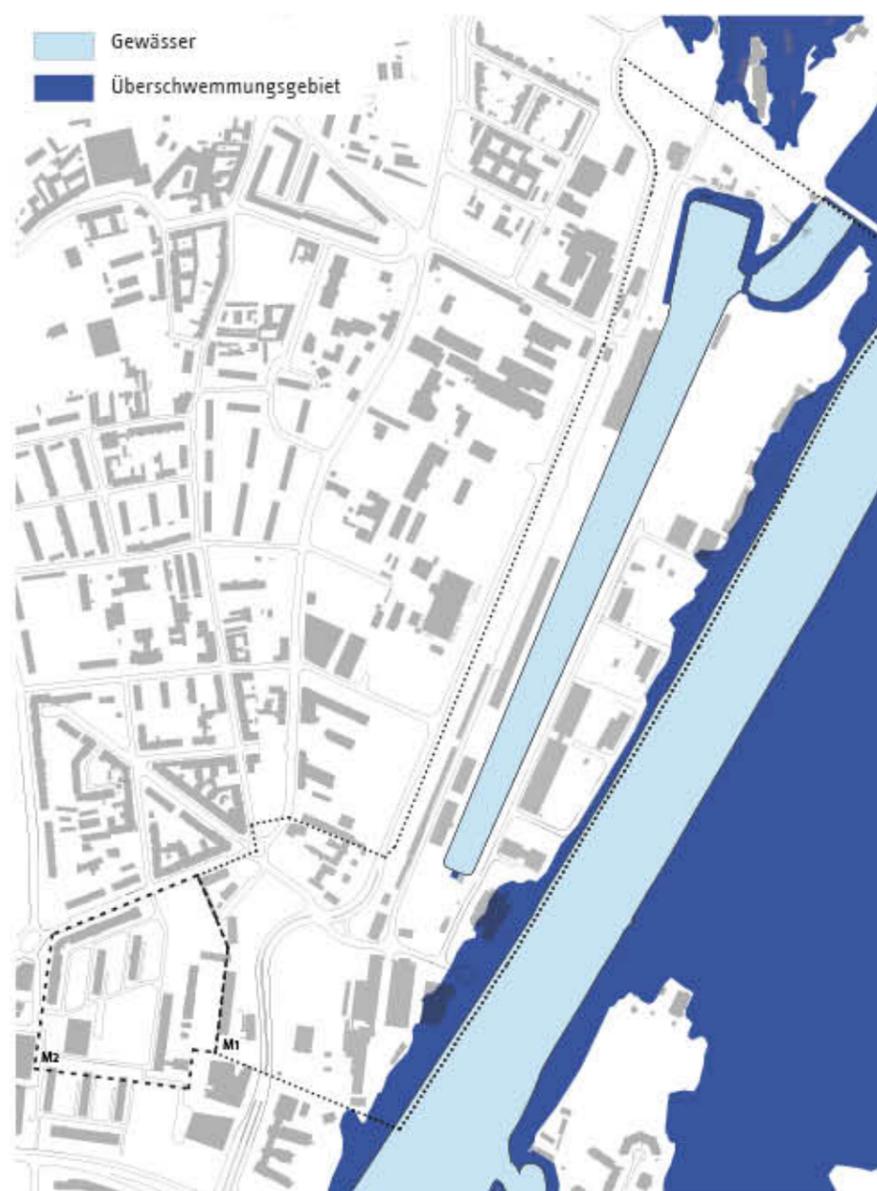
Grundwasser

Laut Auskunft des Landesbetriebs für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft Sachsen-Anhalt (LHW Nov. 2010) liegen die Grundwasserflurabstände im Masterplangebiet M1 gemäß Statistik der Grundwassermessstelle 38350141 MD-Heizhaus TU (ca. 300 m südlich des Hafenbeckens) etwa zwischen 7,5 bis 2 m unter Gelände bei einer Geländehöhe von 47,72 m HN. Hier werden die Grundwasserstände stark von den Wasserständen der Elbe beeinflusst. Der HGW (höchster zu erwartender Grundwasserstand) wurde bei 45, 25 HN im Januar 2011 registriert.

Damit sind, analog zum gesichteten Neubaubestand, eingeschossige Tiefgaragen und Unterkellerungen im Bereich des Masterplangebiets M1 möglich. Sie müssen durch lokale Baugrunduntersuchungen abgesichert werden.

Im Masterplangebiet M2 liegen die mittleren Grundwasserstände bei etwa 45 Meter HN, d.h. zwischen 4-6 m unter Gelände bei einer Geländehöhe von ca. 50m HN. Für die Baumaßnahme „Laborgebäude Verfahrenstechnik“ an der Pfälzer Straße, östlich an das Masterplangebiet angrenzend, wurde ein HGW von etwa 45,5 bis 46 m HN eingeschätzt.

Damit sind ein- bis zweigeschossige Tiefgaragen und Unterkellerungen im Bereich des Masterplangebiets M2 möglich, müssen jedoch durch lokale Baugrunduntersuchungen abgesichert werden.



Hochwasser, eigene Darstellung unter Verwendung der "Hochwasserkarte Magdeburg", Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft, Sachsen-Anhalt, Dez. 2006



Elbe bei Hochwasser

UMWELTSCHUTZ

Altlasten

Für das Masterplangebiet M1 sind die Ergebnisse des Ökologischen Großprojekts Magdeburg Rothensee (ÖGP) der Landesanstalt für Altlastenfreistellung relevant. Im Rahmen des ÖGP wurden für das Gebiet des Handelshafens Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen und bodenseitig näher untersucht. Die Bodenuntersuchungen sowie auch die Grundwasseruntersuchungen ergaben keine Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen, die weiterführende Maßnahmen erforderlich machen.

Im Ergebnis einer durchgeführten Gefährdungsabschätzung wurden für das Gesamtgebiet des Handelshafens keine Schutzgutgefährdungen hinsichtlich der dort möglichen Nutzungen (industriell-gewerblich, Mischnutzung mit Freizeit- und Wohnanlagen) ausgewiesen. (ÖGP-MDR, Teilfläche (TF) 20c, Handelshafen / Wissenschaftshafen)

Im Masterplangebiet M2 sind keine Altlastenverdachtsflächen bekannt. Vor der jetzigen Bebauung befanden sich Gärten auf den Flächen.

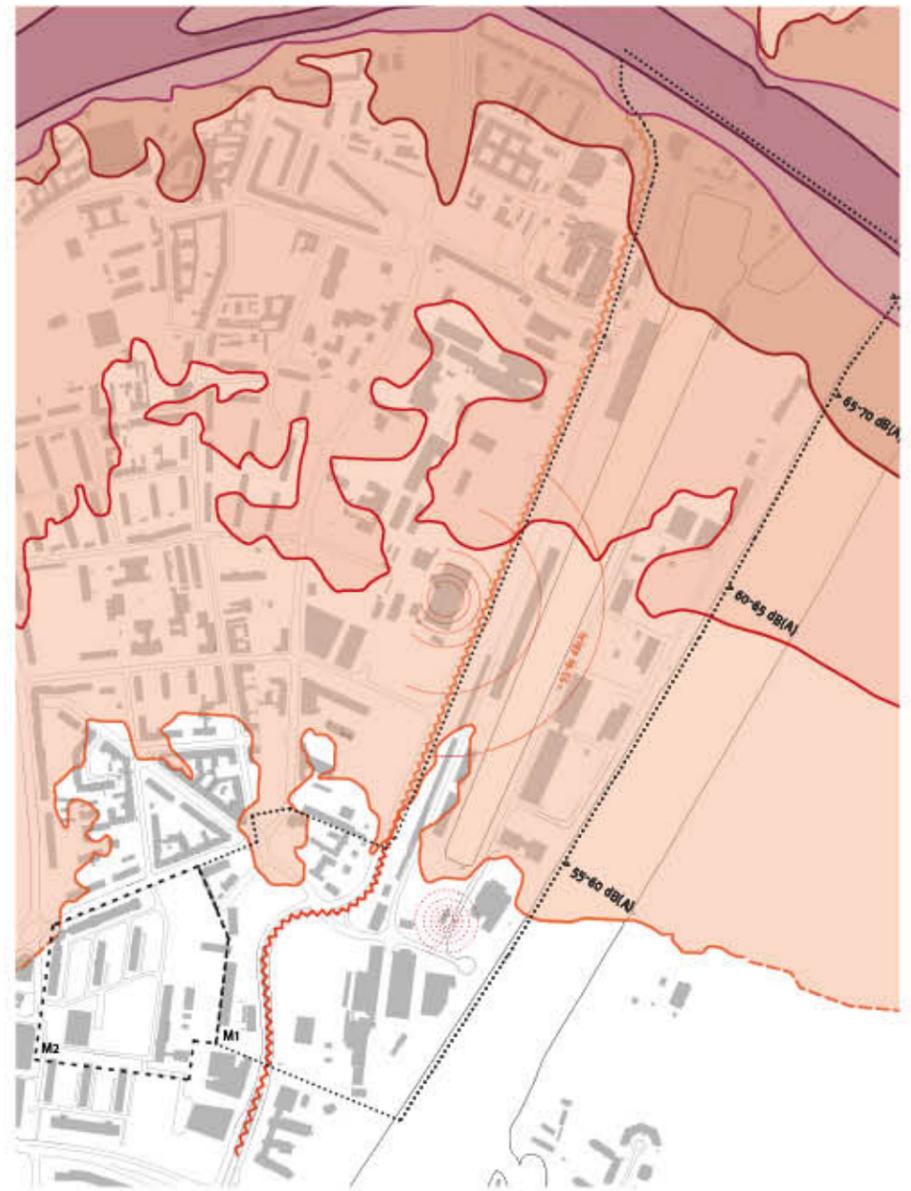
Immissionsschutz

Im Bereich des Masterplangebiets M1 sind verschiedene Emissionsquellen zu verzeichnen.

Der Bereich des Hafenbeckens (Niels-Bohr-Kai und Werner-Heisenberg-Kai) ist erheblichen Gewerbeimmissionen ausgesetzt. Lärmquellen sind die Lüftungsanlagen der Mühlenwerke und der Kaffeerösterei. Die Lüftungsanlagen der Mühlenwerke strahlen auf das Gebiet ab, um das Wohngebiet der Alten Neustadt weniger zu belasten. Die Werte, die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens für die Umnutzung der Reichseinheitsspeicher ermittelt wurden, lassen dort eine Mischnutzung nur nach Nachdämmung der Lüftungsanlagen zu. Von der Kaffeerösterei gehen zusätzlich erhebliche Geruchsemissionen aus.

Verkehrslärm geht von der Bahntrasse Magdeburg-Berlin im Norden des Masterplangebiets und den Hauptverkehrsstraßen aus. Der Schienenlärm stellt eine erhebliche Belastung für den Norden des Gebiets dar. Der Flächennutzungsplan sieht hier keine schutzwürdigen Nutzungen vor. Als Anhaltspunkt für die Lärmentwicklung dienen die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren für die Umnutzung der Reichseinheitsspeicher ermittelten Werte für den Verkehrslärm. Die Orientierungswerte für Mischgebiete werden hier geringfügig überschritten, mögliche schutzwürdige Nutzungen müssen durch passiven Schallschutz geschützt werden.

2007 wurde eine Lärmkartierung des Straßenhauptnetzes von Magdeburg erstellt. Da nur Straßen mit einem Verkehrsaufkommen ab 16.000 KFZ /Tag kartiert wurden, wurde die Sandtorstraße (18.400), aber nicht die Theodor-Kozlowski-Straße (13.500), erfasst. (Abb. 30 in Verkehrsuntersuchung Rothensee - Planausschnitt Lärmkartierung der Landeshauptstadt Magdeburg nach 34. BImSchV). Die Sandtorstraße und vor allem der Kreuzungsbereich Wittenberger Straße sind Belastungen ausgesetzt. Das Verkehrsaufkommen auf diesem Straßenzug und auf der Theodor-Kozlowski-Straße ist gerade durch den 10 % Anteil von Schwerlastverkehr schallemissionsrelevant. Aus



Emissionen, eigene Darstellung unter Verwendung der Lärmkartierung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007), Eisenbahn Bundesamt 2010



der groben Kartierung kann abgeschätzt werden, dass die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete überschritten werden und die für Gewerbegebiete wahrscheinlich eingehalten werden. Schutzbedürftige Wohnnutzungen sollten hier deshalb nicht vorgesehen werden.

Für die Feinstaubbelastung liegen bisher keine Messdaten vor. Die Messungen erfolgen durch das Landesamt für Umweltschutz.

Vom Sandfang am Charles-de-Gaulle-Platz gehen Geruchsemissionen aus. Diese lassen derzeit in der näheren Umgebung keine Flächennutzung durch Wohnbebauung zu (SWM, Stellungnahme zum Masterplan, 4.2.2011).

Im Bereich des Masterplangebiets M2 sind keine nennenswerten Emissionsquellen zu verzeichnen.