



Workshop  
• Nördlicher Stadteingang •



7

1993

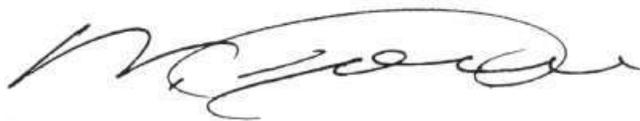
## **Vorwort des Oberbürgermeisters der Stadt Magdeburg**

Wettbewerbe und Workshops haben in der Arbeitspraxis der Stadtplaner in Magdeburg ihren festen Platz. Insbesondere die Durchführung von Werkstattwochen oder -tagen hat sich als eine günstige Möglichkeit erwiesen, schnell und mit verhältnismäßig geringem Aufwand zu einem reichen Ideenfundus zu gelangen. Ein Ideenfundus, aus dem man schöpfen kann, um eigene Denkansätze zu überprüfen oder Aufgabenstellungen präziser und konkreter zu formulieren. Aus dieser Erfahrung heraus entstand im Stadtplanungsamt der Gedanke, den Bereich des nördlichen Stadteingangs zum Gegenstand eines solchen Workshops zu machen, 20 erfahrene und völlig unvoreingenommene Architekten, Städte- und Landschaftsplaner danach zu befragen, wie sie sich den Eingang zur Landeshauptstadt Magdeburg in der Zukunft vorstellen.

Das Ergebnis dreitägiger Arbeit ist nicht nur sehenswert, sondern vor allem nachdenkenswert.

Mit der Dokumentation und Veröffentlichung der Ergebnisse des Workshops „Nördlicher Stadteingang“ sollen nun die Voraussetzungen für eine gründliche Diskussion bestehender Widersprüche und möglicher Entwicklungsziele geschaffen werden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit allen Teilnehmern und den Organisatoren des Workshops für ihren Einsatz danken. Der vorliegenden Dokumentation wünsche ich viele Interessenten und regen Gebrauch.



Dr. Polte  
Oberbürgermeister

## **Einige Gedanken zum Stadteingang Magdeburg**

Die derzeitige dynamische und oftmals ungeordnete städtebauliche Entwicklung bedroht die Einmaligkeit Magdeburgs. Orte des ersten Erkennens, die innere Ordnung, der städtebauliche Rhythmus und das Sich-Eins-Fühlen mit der Stadt werden empfindlich gestört.

Symbolhafte, reklameartige Akzente aus lauten oder vielmehr grellen Farben - mit entschlossener Hand und kräftigen breiten Pinseln aufgetragen - bedrohen das Bild des bald 1200jährigen Magdeburgs.

So gilt es, in einem „Workshop“ neue Farben und Stilelemente regionaler Prägung zu finden, vielmehr einen neuen Duktus - Rhythmus der Strichführung -, um das Bild der Stadt neu zu gestalten. So ist hier von den Architekten und Stadtplanern der Versuch gewagt worden, einen neuen Stil Magdeburgs zu finden.

Die Vielfalt der Ideen und Skizzen verdeutlichen, wie schwierig diese Aufgabe ist.

Die gesetzten Tupfer und Elemente führen im Stile des Pointilismus zu einem neuen Bild, daß jedoch erst in den nächsten Jahren an Schärfe gewinnen wird. Ein Bild, daß von allen gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Strömungen belebt werden kann und vom prozeßhaften Charakter bestimmt ist.

Ein Prozeß, der sicherlich mehrere Generationen dauern wird und wesentlich vom politischen Willen, Engagement der Verwaltung und der Aktivitäten der Bürger bestimmt sein wird.

Die folgenden Jahre werden zeigen, ob die vielen Farbtupfer, die vielen Ideen an Schärfe gewinnen und im Norden Magdeburgs einen neuen Stadteingang formen, der die Einmaligkeit Magdeburgs betont und ein in sich geschlossenes, harmonisches Bild der Stadt im Einklang mit der Kulturlandschaft der Börde prägt.

Dr. Ing. Eckhart Wilhelm Peters  
Leiter des Stadtplanungsamtes

## Überlegungen zum Thema „Stadteingänge“

Die mittelalterliche Stadt war von der umgebenden Landschaft durch Mauern, Wälle und Gräben klar abgegrenzt. Stadttore übernahmen die Verbindung zwischen Stadt und Umgebung. Sie hatten nicht nur Schutz- und Kontrollfunktionen zu erfüllen, sondern besaßen zugleich Symbolcharakter und waren oft von hohem baukünstlerischen Wert.

Die klare Abgrenzung zwischen Stadt und Landschaft ist in den letzten 200 Jahren verlorengegangen. Die Städte wuchern in die Landschaft hinein.

Geblichen aber sind die Straßen als Verbindungslinien zwischen Stadt und Umland und damit auch die „Stadteingänge“ - nur, daß sie heute in der Regel völlig gestaltlos sind und keinen Erlebniswert mehr besitzen.

Angesichts des jetzt im Osten Deutschlands einsetzenden raschen Wachstums der Städte, das nicht zuletzt durch flächenintensive, aber baukünstlerisch wenig anspruchsvolle Gewerbeansiedlungen an den Stadträndern gekennzeichnet ist, tut Besinnung auf stadtbaukünstlerische Tradition not.

Es geht um die bewußte Gestaltung der Zugänge zu den Städten und in diesem Zusammenhang um die Wahrung und Nutzung vorhandener landschaftlicher Qualitäten.

Der für Magdeburg wichtigste Stadteingang liegt im Norden der Stadt, an der Verbindung der Stadt mit der Autobahn A 2.

Hier geht es nicht nur um die Gestaltung des Stadteinganges schlechthin, sondern auch - und vielleicht in erster Linie - um das Signal „Landeshauptstadt Magdeburg“, das den Vorbeifahrenden gilt.

Bei sorgfältiger Beachtung der topografischen Situation kann dieses Signal weithin sichtbar gemacht werden und wichtige Stadtkompositionelle Aufgaben erfüllen. Das trifft vor allem für den Blick vom Rande der Hohen Börde (Rasthof Börde) zu, mit dem man das gesamte Stadtgebiet erfassen kann.

Mit der geplanten Entwicklung des Technologie-Parkes "Ostfalen" im Landschaftsraum nördlich der Autobahn zwischen den Ortschaften Barleben und Ebendorf droht eine Verunklärung der Situation. Mit der Gestaltung des nördlichen Stadteinganges muß ein städtebaulicher Schwerpunkt gesetzt werden, der auf die Stadt hinweist und den Ankommenden Orientierung ermöglicht.

Das Erlebnis „Stadteingang“ ist heute in der Regel eine Annäherung mit hoher Geschwindigkeit. Es sollte sich auch nicht auf einen gedachten Punkt beschränken, sondern den Ankommenden auf seinem Weg in die Stadt ein Stück begleiten, ihn in die Stadt hineinführen.

Der geplante Ausbau des Verkehrssystems mit neuer Anbindung an die A 2 und einem neuen „Nordverbinder“ schafft veränderte und komplizierte Ausgangsbedingungen.

Dr. Ing. Karin Kirsch  
Stellenleiterin im Stadtplanungsamt

## Die Teilnehmer am Workshop „Nördlicher Stadteingang“

Der Einladung des Stadtplanungsamtes folgten Architekten, Stadtplaner und Landschaftsgestalter aus Hannover, Braunschweig und Magdeburg an dem vom 17. bis 19. Juni 1993 im CCM Congress Centrum Magdeburg durchgeführten Workshop nahmen teil:

Architekturbüro Bertram Bünemann + Partner,  
Hannover  
- Dipl.-Ing. Marion Jochheim  
- Dipl.-Ing. Rainer Müller

Architektengemeinschaft "Casa Bianca",  
Braunschweig  
- Dipl.-Ing. Hans-Joachim Meissner  
- Dipl.-Ing. Rolf Blume

Architekten Dubiel + Langner, Hannover  
- Dipl.-Ing. Nikolaus Dubiel  
- Dipl.-Ing. Kay Koller

Architektengemeinschaft Kellner, Schleich, Wunderling,  
Hannover  
- Dipl.-Ing. Karin Kellner  
- Dipl.-Ing. Lutz Schleich

Architekturbüro Otto, Magdeburg  
- Dipl.-Ing. Peter Otto  
- Dipl.-Ing. Wolfgang Wähnelt

Architekturbüro „Partner“, Magdeburg  
- Dipl.-Ing. Lydia Schulze  
- Dipl.-Ing. Johannes Schroth

Architektencontor Magdeburg  
- Dipl.-Ing. Peter Schube

Architekten Storch + Ehlers, Hannover  
- Dipl.-Ing. Hinrich Storch  
- Dipl.-Ing. Martin Bockelmann  
- Dipl.-Ing. Willi Eckermann

Büro Bahlo, Köhnke, Stosberg, Hannover  
- Dipl.-Ing. Dieter Bahlo

Büro JSK + PW, Frankfurt • Düsseldorf • Braunschweig  
- Dipl.-Ing. Karsten Krüger-Heyden

Büro KSP, Köln • Braunschweig • Berlin • Magdeburg  
- Dipl.-Ing. Michael Zimmermann

Institut für Grünplanung und Gartenarchitektur der  
Universität Hannover  
- Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt  
Christoph Schonhoff

Moderator: Prof. Dr. Christian Farenholtz, Hamburg  
Organisation und fachliche Betreuung durch das  
Stadtplanungsamt Magdeburg:

- Dr.-Ing. Eckhart Wilhelm Peters
- Dipl.-Ing. Klaus Schulz
- Dr.-Ing. Karin Kirsch
- Dipl.-Ing. Hans-Joachim Schulze
- Dipl.-Ing. Peter Görke
- Dipl.-Hort. Rolf Weinreich
- Dipl.-Ing. Heinz-Joachim Olbricht
- Ing.-Oec. Wilfried Hoffmann
- Jutta Fittkau

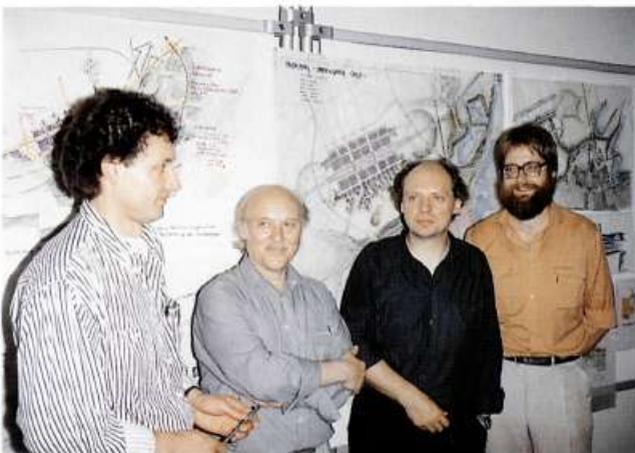
## Die Ergebnisse des Workshops „Nördlicher Stadteingang“

Nach einer Information der Teilnehmer des Workshops über den Stand der Flächennutzungsplanung sowie Informationen über die verkehrsplanerischen und landschaftsplanerischen Absichten im nördlichen Teil des Magdeburger Stadtgebietes, fand am Eröffnungstag des Workshops (17. Juni 1993) eine gemeinsame Besichtigung des Standortes statt. Im Verlauf der anschließenden Diskussion über die vorgefundene Situation und die Planungsziele bildeten sich aus dem Kreis der Teilnehmer 5 Arbeitsgruppen. Nachfolgend sind die Ergebnisse der knapp zweitägigen Arbeit dieser 5 Gruppen dokumentiert. Die abgebildeten Skizzen zeigen, daß auch innerhalb der Gruppen an Varianten gearbeitet wurde. Kurze schriftliche Darstellungen geben Auskunft über die grundsätzlichen Standpunkte, zu denen man sich in den einzelnen Gruppen verständigte. An allen drei Tagen moderierte Prof. Dr. Christian Farenholtz den Workshop.



## Gruppe 1

Dipl.-Ing. Rolf Blume  
 Dipl.-Ing. Hans-Joachim Meissner  
 Dipl.-Ing. Johannes Schroth  
 Dipl.-Ing. Lydia Schulze  
 Dipl.-Ing. Wolfgang Wähnelt



## Erläuterungsbericht

1. Der Norden Magdeburgs zeichnet sich durch eine klar formulierte Stadtkante aus, die durch die blockartig geschlossene Struktur der Neubausiedlung Neustädter See gebildet wird. Die aus zwei Hochhaussolitären bestehende signifikante Torsituation ist eine moderne Interpretation des Themas Städteingang, wenngleich diese Geste sich auf die alte Barleber Straße bezieht, während der Magdeburger Ring - die eigentliche Stadteinfahrt - dazu im Widerspruch steht. Bislang wird diese Situation lediglich durch vereinzelte - für eine Ausfallstraße typische Gewerbenutzungen und Tankstellen gestört. Der qualitätvolle Landschaftsraum, dessen Topographie durch die Höhenlage gegenüber der Stadt und den eingeschnittenen Bachlauf der Sülze gekennzeichnet wird, wird zur Zeit überwiegend landwirtschaftlich bzw. durch Kleingärten genutzt. Insbesondere östlich der Barleber Straße existiert - nicht zuletzt durch die vorhandenen Wasserflächen - das Potential für ein zusammenhängendes und differenziertes Naherholungsgebiet. Diese Situation ist durch die Ausweisung eines Gewerbegebietes, südlich der A 2 - letztlich eine Reaktion auf den Bau des "Ostfalenparks" nördlich der A 2 - gefährdet. Die damit - und mit dem Gewerbegebiet Rothensee - im Zusammenhang stehende Planung des sogenannten „Nordverbinders“ erzwingt zusätzlich zu dem neuen Autobahnknoten Magdeburg-Zentrum einen zweiten Knotenpunkt mit autobahnartigem Charakter innerhalb der verhältnismäßig geringen Distanz zwischen A 2 und Stadtrand. Der vorhandene Landschaftsraum würde dadurch zerstört und die Qualitäten (s. o.) des jetzigen Städteinganges erheblich gefährdet. Eine qualitätvolle Verbesserung wäre kaum noch möglich. Die Frage der Anbindung und Ausformulierung des neuen Gewerbegebietes bzw. des Landschaftsraumes wurde für die Arbeitsgruppe zum entscheidenden Kriterium für die gestalterische Lösung des Städteingangs.

2. Die Konzepte der Arbeitsgruppe gehen von einer Konzentration des neuen Gewerbegebietes an der Autobahn und von einer flächenmäßigen Beschränkung dieses Gebietes aus. Damit soll ein möglichst breiter Landschaftsraum zwischen Stadt und Gewerbegebiet erhalten werden. Der Lösungsansatz der Gruppe sieht eine konsequente Orientierung des Gewerbegebietes in Kombination mit dem nördlichen Ostfalenpark an der Autobahn zwischen den Autobahnanschlusstellen im Zuge der B 189 (MD-Zentrum) und der B 71 (geplant) vor. Beide Gewerbegebiete sind untereinander über die A 2 verbunden. Durch die Konzentration der Erschließungen parallel zur A 2 entsteht ein „Strip“, eine - bezogen auf die Präsentation der Branchen innerhalb des Gewerbegebietes - der Dynamik des Autoverkehrs entsprechende Situation als Teil der Stadteinfahrt.

Der Lieferverkehr, der durch das Gewerbegebiet erzeugt wird, wird auf dem kürzesten Wege direkt von der Autobahn in das Gebiet geleitet, ohne die Stadteinfahrten zu belasten und somit zusätzliche Verkehrsbauten zu erzeugen. Der Mega-Struktur moderner Gewerbegebiete entspricht als Verkehrsstraße die Mega-Struktur der Autobahn. Deshalb sollte dort auch das Problem gelöst werden. Die erforderlichen Flächen z. B. für zusätzliche Fahrspuren für die Autobahn, bzw. zusätzlich neben dieser sind vorhanden, und die Dimension dort auch ohne weiteres verträglich. Außerdem erhielt Magdeburg (und Barleben) so ein wirklich signifikantes Gewerbegebiet. Eine Variante orientiert das Gewerbegebiet ebenfalls weitgehend an der Autobahn, faßt es allerdings durch Gehölzgrün ein und trennt es gestalterisch von dieser. Die Erschließung des Gewerbegebietes erfolgt von der B 71 über einen "Einhang".

Der durch das Gewerbegebiet Rothensee erzeugte Verkehr soll auf dem kürzesten Weg zur Autobahnauffahrt Magdeburg-Rothensee auf die A 2 und die geplante A 14 geleitet werden. Somit kann eine parallel zur Autobahn geführte Straße entfallen. Auch hier ist eher eine Verbreiterung der A 2 durch ergänzende Spuren bis zu A 14 verträglich, als der Nordverbinder. Innerhalb des Gewerbegebietes Rothensee ist durch kleinräumige Maßnahmen der Verkehr in die Stadt zu begrenzen.

3. Der Stadteingang im Zuge der B 189 und das entsprechende Umfeld wird in mehreren Varianten entwickelt. Grundsätzlich werden Qualitäten des derzeitigen Stadtrandes gestärkt und Potentiale, die in schwachen Strukturen ruhen, entwickelt.

Im Rahmen dieser Grundsätze werden verschiedene Varianten für die bauliche und strukturelle Umsetzung dieses Themas angeboten.

Der geplante Verlauf der B 189 wird grundsätzlich akzeptiert. In zwei Lösungen wird die tangentielle Situation zwischen alter und neuer - nunmehr als Fuß- und Radweg genutzter Trasse, - dadurch aufgehoben, daß der Schwung der neuen Trasse nach Osten erweitert wird. In dem einen Fall überquert die neue Trasse auf einem Viadukt, die alte Achse und die Sülze, in dem anderen Fall markiert eine Pappelreihe den alten Verlauf, während Fuß- und Radweg auf einen anderen, in eine Landschaft integrierten Weg gelegt wird.

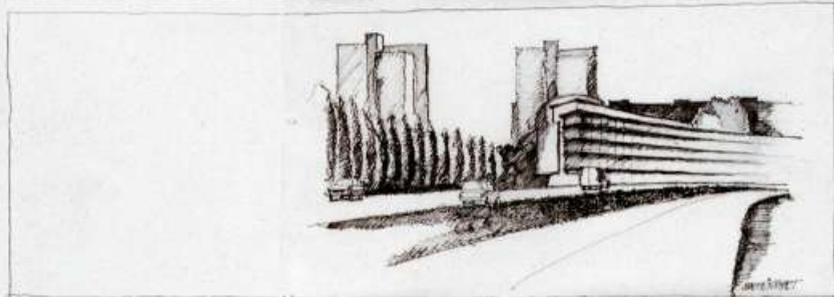
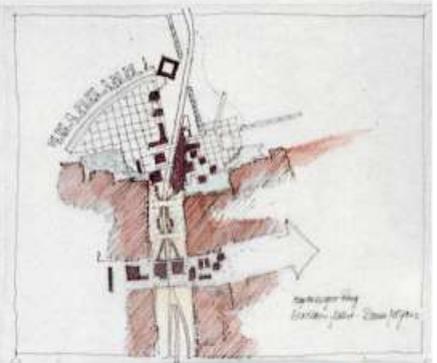
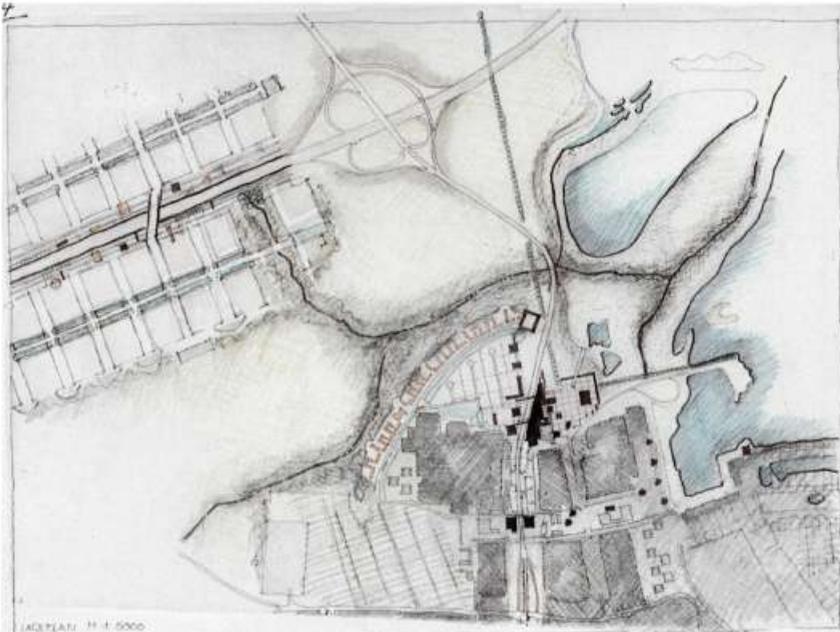
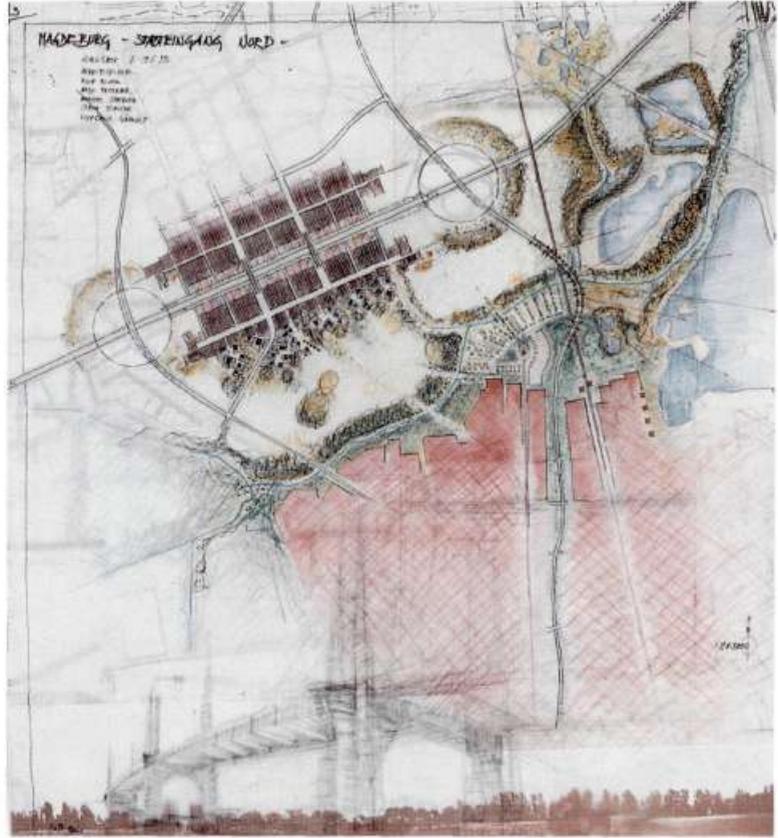
4. Der eigentliche Eintritt in die Stadt wird in einer Lösung durch eine konzentrierte Verdichtung aus Dienstleistungs- und Wohngebäuden als „Tor“ überhöht. Ein langgestrecktes Gebäude übernimmt die Funktion einer räumlichen Umleitung des Magdeburger Ringes und soll somit den Widerspruch zwischen der signifikanten Torsituation und dem tatsächlichen Stadteingang aufheben. Der Bereich um die beiden Wohnhochhäuser wird als Plateau aufgefaßt - ergänzt

durch öffentlich, kulturelle Nutzungen. Durch dieses Plateau wird der Übergang aus der Stadt in die Landschaft inszeniert.

Beim Eintritt der B 189 in das bebaute Stadtgebiet wird der Straßenraum in Teilräume entsprechend der jeweiligen Randbebauung und -nutzung differenziert, um ihn somit in die Stadtstruktur zu integrieren. Insbesondere dort, wo verhältnismäßig enge Räume mit Wohnbebauung durchquert werden, soll die Wertigkeit des Raumes als privater Grünbereich durch Teilüberbauung der Straße und Geländemodellierung hervorgehoben werden. In diesem Zusammenhang werden Vorschläge für eine Umorganisation der Wohngrundrisse gemacht - eine Maßnahme, die gewissermaßen als passiver Lärmschutz zu werten ist. Das Wohngebiet mit dem ehem. LPG-Stall wird - entsprechend arrondiert - als Wohn-, Misch- oder Kleingewerbegebiet wie eine in den Sülze-Anger vorgeschobene Bastion entwickelt, ohne jedoch in seiner Höhenentwicklung dem Rand der Siedlung Neustädter See Konkurrenz zu machen.







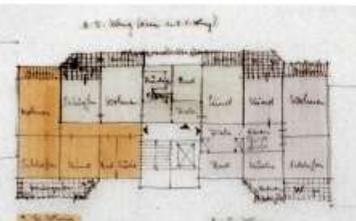
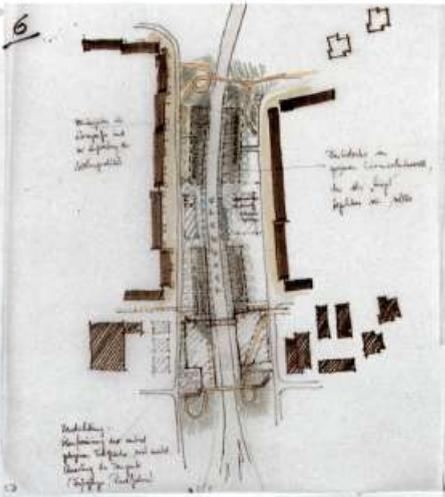
*Magdeburg*  
 STADTEINGANG-NORD  
 WORKSHOP VOM 17.6. - 19.6.73  
 ARBEITSGRUPPE  
 ROLF BLUME  
 HANS-JOACHIM MEISSNER  
 HANNES SCHROTH  
 LYDIA SCHULZE  
 WOLFGANG WÄHNELT

# MAGDEBURG STADTEINGANG NORD

WORKSHOP 17.-19.6.93  
 ARBEITSGRUPPE  
 ROlf BLUME  
 HAJO MEISSNER  
 HANNES SCHROTH  
 LYDIA SCHULZE  
 WOLFG. WAHNELT



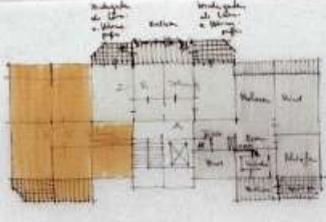
LAGEPLAN 1:5000



NORMALGRUNDRISS VAR. 2

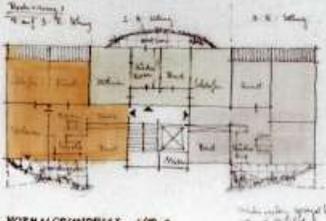
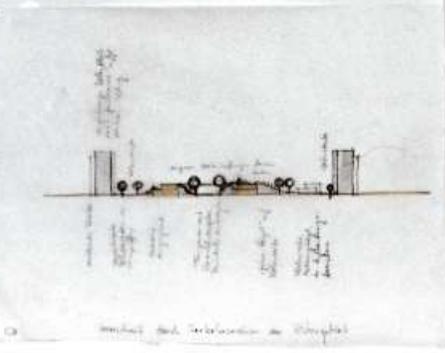
## MAGDEBURG STADTEINGANG NORD

WORKSHOP 17.-19.6.93  
 ARBEITSGRUPPE  
 ROlf BLUME  
 HAJO MEISSNER  
 HANNES SCHROTH  
 LYDIA SCHULZE  
 WOLFG. WAHNELT



NORMALGRUNDRISS VAR. 3

## STADTEINGANG STADTKIST WOHNUMFELD WOHNUNG



NORMALGRUNDRISS VAR. 1

## Gruppe 2

Dipl.-Ing. Hinrich Storch

Dipl.-Ing. Martin Bockelmann

Dipl.-Ing. Willi Eckermann



## Kurzerläuterungen zum Workshop „Stadteingang Magdeburg“

Schon beim Betrachten des nördlichen Stadteingang Magdeburgs zeigt sich, daß die Problematik dieses Bereichs nicht allein in seinem Ist-Zustand zu sehen ist, sondern in viel stärkerem Maße durch Entwicklungen der unmittelbaren Zukunft beeinträchtigt zu werden droht. Getrieben vom Investitionsdruck und der unheilvollen, ruinösen Konkurrenz der Kommunen beim Ausweisen neuer Gewerbegebiete, droht Magdeburg im Norden seine klaren, charakteristischen Stadtkanten im radikalen Wechsel von weitem Feld und geschlossener Wohnblocksilhouette zu verlieren, wenn sie die landwirtschaftlichen Nutzflächen bis zur A 2 wie geplant in Gewerbegebiete verwandelt. Wesentliches Thema dieser Arbeit wird deshalb neben der Betrachtung des Stadteingangs im Zuge der B 189 die Ausweisung von Gewerbegebieten im gesamtstädtischen Zusammenhang sein müssen.

### Das Stadtvorfeld

Die klare Stadtkante im Norden an einem der wesentlichen Stadtzugänge stellt ein städtebauliches Potential dar, das nicht leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden darf. Der durchaus begrüßenswerte Investitionsdruck sollte vielmehr durch Ausweisung von Gewerbegebieten auf andere Areale der Stadt umgelenkt werden, damit das Vorland zur A 2 von den allzu üblichen heterogenen Gewerbekonglomeraten freibleibt. Längs der Elbe liegen riesige Industrieareale, die sich spätestens in den Jahren nach der Wende zu Industriebrachen zurückentwickelten. Trotz einer erstklassigen Infrastruktur mit eigenem Autobahnanschluß, Hafen und großräumigem Gleisanschluß bei teilweise attraktiver Nähe zum Stadtzentrum werden diese Bereiche umfassend in fast schon emotionaler, irrationaler Abwehr gemieden, wenn es um neue Nutzungen geht. Das Schreckgespenst von Altlasten und nur mit extrem hohem Aufwand zu sanierende Bodenverseuchungen hält bisher Investoren ab. Diese Verhaltensweise ist kritisch zu hinterfragen, nicht nur weil sich die Frage stellt, ob wir auch dieses Problem noch auf unsere Kinder und Enkel abschieben wollen. In Zeiten wieder geringerer Investitionsbereitschaft von Seiten der Industrie werden auch die Möglichkeiten der Stadt zur Lösung dieser Aufgaben sinken. Als wesentlicher Schritt hierzu erscheint uns vor allem eine Versachlichung und Differenzierung dieses Problemfeldes, konkret vor Ort. Aufgrund von Erfahrungen von anderen Orten ist es durchaus denkbar, ja sogar wahrscheinlich, daß zumindestens Teilbereiche nur schwach oder gar nicht kontaminiert sind. Das Gelände der Hanomag in Hannover z. B., seit der Jahrhundertwende als Industriestandort genutzt, also durchaus vergleichbar,

konnte nach Untersuchungen, die keine Belastung des Bodens ergaben, problemlos für eine Umnutzung veräußert werden.

Als wesentlicher Schritt zur Neubesiedlung der elbbegleitenden Industrieareale ist also eine umfassende, differenzierte Altlastenuntersuchung und -kartierung zu sehen, die mögliche Risiken kalkulierbar macht oder besser noch, sie möglichst ausräumen kann. Diesen Bereichen könnte die Bedeutung einer Initialzündung zukommen, die es schafft, das Negativimage zu kippen und weiteren Gewerbebetrieben einen Einstieg zu erleichtern. Für die trotzdem zu erwartenden Problemfälle sind flankierende Maßnahmen unerlässlich, auch neue, unkonventionelle, wie eine Dekontaminierungsabgabe für die Besiedler unerschlossener Gewerbegebiete. Im übrigen kann das aufgrund der ausgezeichneten Infrastruktur der elbbegleitenden Areale eingesparte Geld (z. B. für den dann überflüssigen Nordverbinder) sinnvollerweise in die Wiederherrichtung und Dekontamination der alten Flächen gesteckt werden. Eine konsequente Umsetzung dieses Maßnahmenbündels sollte es möglich machen, das Stadtvorfeld im Norden grundsätzlich freizuhalten. Jede Abkapselung und Zerhacken in besser verdauliche Happen kaschiert nur, löst aber das Problem, mit dem alle Städte zu kämpfen haben, nicht auf, sondern sorgt nur dafür, daß Magdeburg von einer weiteren Seite von heterogenen Gewerbebeständen eingekreist wird.

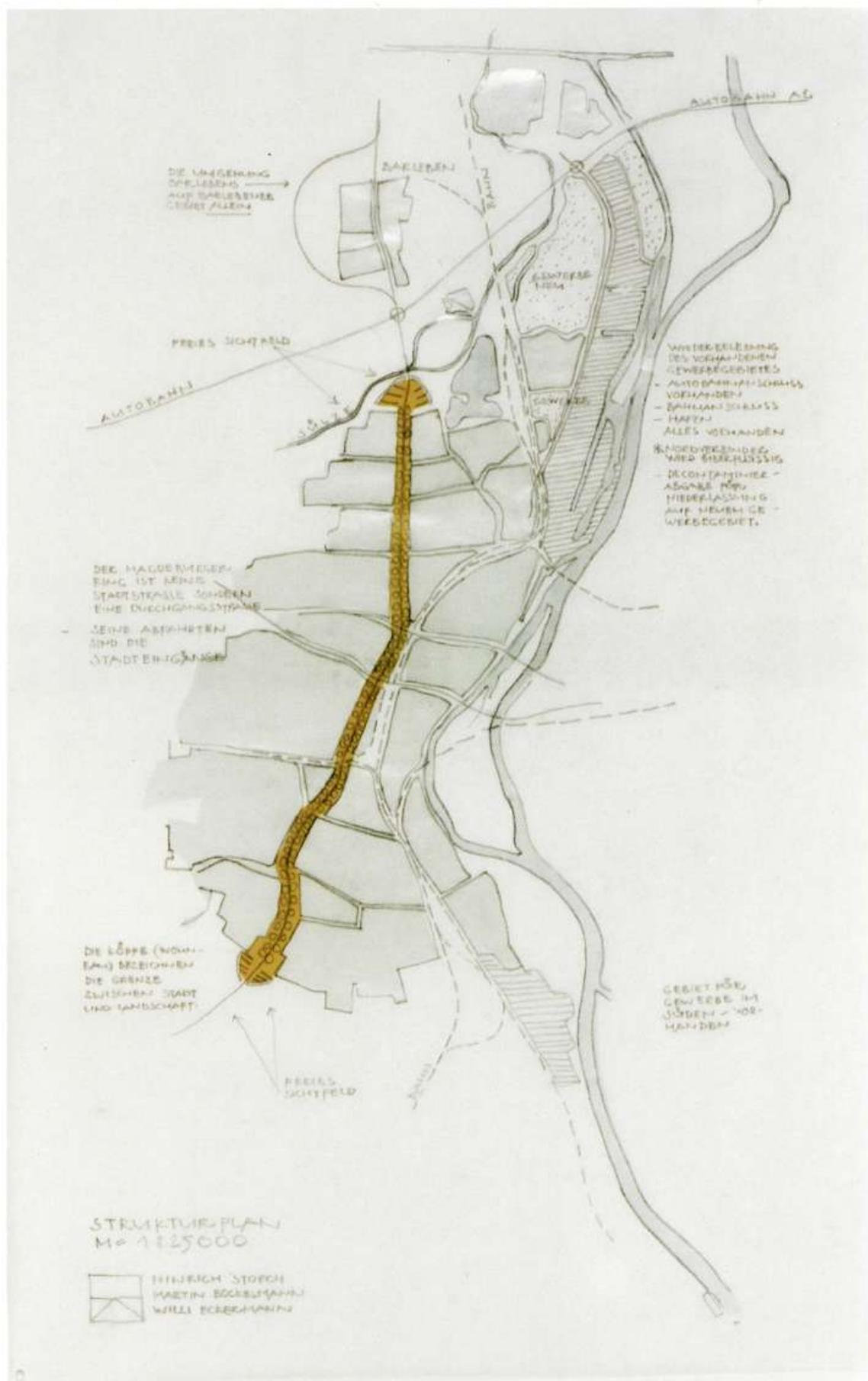
In diesem Zusammenhang ist es nur sinnvoll und konsequent, die geplante Umgehung Barlebens ausschließlich über deren Territorium zu führen, um die jetzige Straßenführung der B 189 bis einschließlich der Autobahnzufahrt in ihrer jahrhundertealten, städtebaulich bedeutsamen Lage belassen zu können.

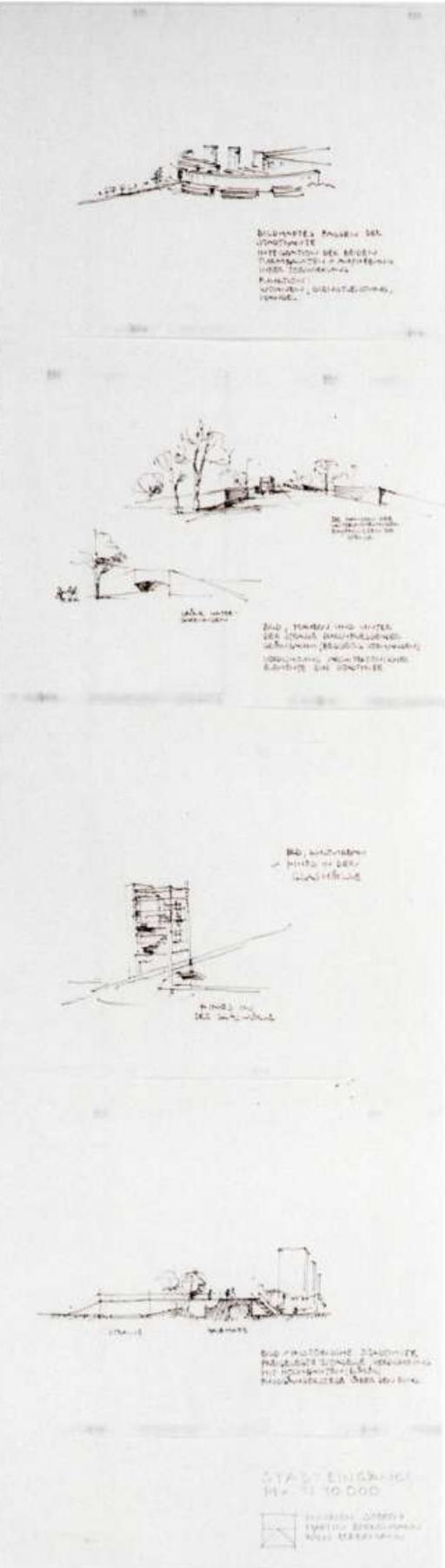
### Der Stadteingang

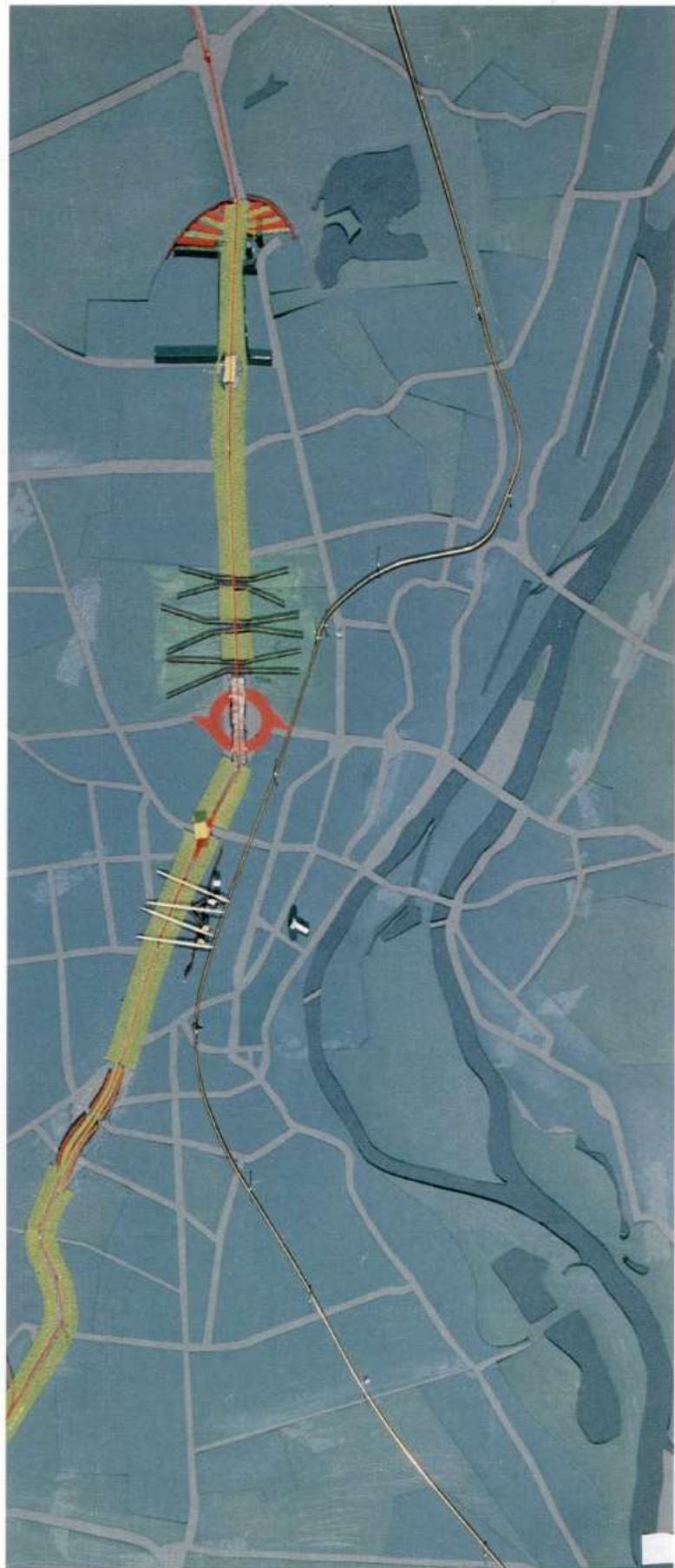
Bezeichnenderweise steht an allen Schnellstraßenabfahrten, nicht nur in Magdeburg „Ausfahrt“, nicht „Einfahrt“. Die Verkehrsschneise dominiert nicht nur räumlich, sie dringt in die Begrifflichkeit vor, die zu ihrem Abbild wird. Nicht die Stadt liegt im Blickfeld, in die ich einfahre, sondern die Straße, die ich verlasse. Spitzfindigkeit am Rande oder Zeichen für Tieferliegendes? In Magdeburg jedenfalls ist die Stadt im wuchernden, immer gleichen Distanzgrün entlang der B 189 nicht auszumachen. Und genau darum geht es beim Thema Stadteingang. Stadtzugang in der Geschwindigkeit unserer motorisierten Gegenwart ist anders zu definieren, als zur Postkutschenzeit. Das Transformieren des sattsam bekannten Stadttormotivs greift letztlich wie jede banale Vergrößerung zu kurz. Die Tortürme moderner Hochhäuser sind, so augenfällig sie sich präsentieren mögen, zu eindimensional im wörtlichen wie übertragenen Sinne. Kaum anders wahrgenommen,

wie jede großformatige Werbetafel, werden sie nur kurz im Vorbeifahren erblickt, ehe sie schon wieder aus dem Blickfeld verschwinden. Stadteingang im Zeitalter der Schnellstraßen muß heißen, das der Geschwindigkeit zugrundeliegende Element der Bewegung mit einzubeziehen. Der Stadteingang wird vom Punkt zur Strecke; lineare Elemente, Rhythmus, Reihung, Wiederholung, Steigerung werden als Motive mit einbezogen. Die einzelnen Abfahrten in die Stadt, jetzt anonym und ohne Beschilderung nicht identifizierbar, werden zu integralen Merkzeichen in einer Gesamtabfolge, charakteristische Hinweise auf das jeweilige Umfeld. Die traditionellen Stadteingänge werden zu Grenzbezeichnungen, die die Wegführung einleiten. An den wesentlichen Punkten wird der Stadtraum an die Straße geführt, wird so erst erlebbar und identifizierbar.

Plätze, Brücken, Bauten, Mauern sind architektonische Gestalten, die das latent vorhandene signifikant werden lassen. Die Nähe der Industrie, der Wohnbebauung, die zentrale Verkehrskreuzung, der Innenstadtzugang, die Nähe der historischen Stadt, kreuzende Grünverbindungen usw. werden aus der Gleichförmigkeit des durchlaufenden Grüns herausgehoben und so erlebbar gemacht. Das Distanzgrün bleibt dennoch erhalten, wird ergänzt zu einem gerasterten Kronendach, das wiederholend alles zusammenfaßt. Die Nutzungen entsprechen der guten Erreichbarkeit aufgrund der Schnellstraße: Einkaufszentren, Großkino, Hotel, Büros usw. sind denkbar. Die kommerziellen Nutzungen in attraktiver Lage dürften auch raumgliedernde Maßnahmen finanzieren helfen, die mehr land-art-Züge tragen, und den trennenden Charakter der Straße auf gestaltete bis inszenierte Weise überwinden helfen. Letztlich geht es auch hier wie so häufig um Integration statt um Separierung in vernünftigen und tragbaren Grenzen. Verkehr als Medium von Kontakt und Austausch bleibt trotz Datenvernetzung auch in Zukunft ein wesentliches Indiz von Stadt. Den durch den Bau der Autobahn nach Halle auf ein verkraftbares Verkehrsaufkommen gebrachter Verkehrszug der B 189 stärker als integralen Bestandteil der Stadt erlebbar zu machen und mit dem Umfeld auf eine die Emissionen berücksichtigende Weise zu verknüpfen, dürfte ein Grundsatzthema sein, nicht nur für Magdeburg.







### Gruppe 3

Dipl.-Ing. Nikolaus Dubiel

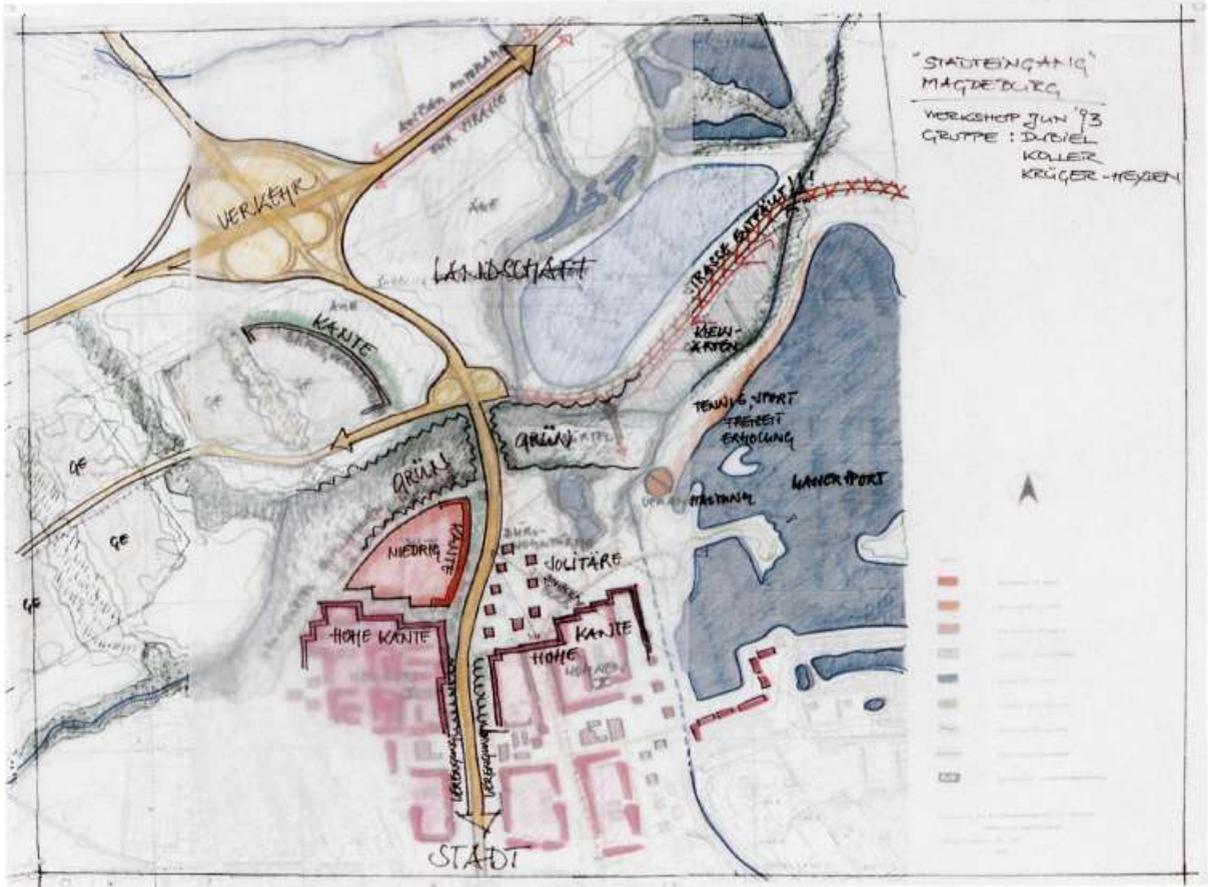
Dipl.-Ing. Kay Koller

Dipl.-Ing. Karsten Krüger-Heyden



### Gedanken:

- wenn Gewerbegebiet, dann Abstand von Autobahn und B 189;
  - wenn Gewerbegebiet, dann gegliedert durch Grünzüge und in Einheiten aufgegliedert;
  - kein Nordverbinder östlich der B 189, nicht durch Seenlandschaft, wenn für Verbindung der Gewerbegebiete erforderlich, dann parallel zur Autobahn;
  - Verstärkung des vorhandenen Grünzuges an der Sülze und Renaturierung der Sülzeau;
  - Grüngürtel als Abschirmung der Gewerbegebiete/Stadt, Verbesserung der Wohnqualität im Wohngebiet "Kannenstieg". Verdichtung an B 189 zur Grünschneise, danach Beginn oder Verlassen der Stadt;
  - unter Respektierung der bestehenden Stadtkante wird davor ein neues Stadtbild entwickelt;
  - westlich der B 189 wird ein bis zu 5geschossiges Wohngebiet mit raumbildender Kante an der B 189 vorgeschlagen;
  - um die Verbindung zur Landschaft und zur vorhandenen Stadtkante nicht zu stören, werden östlich der B 189 Solitärbauten (in Aufnahme der vorhandenen Wohntürme) zur Schonung der Landschaft vorgeschlagen;
- Die Solitäre markieren den alten Stadteingang und fassen als Begleitbaukörper die neue Straße und sind in Fernwirkung als Stadtkante wirksam;
- der Landschafts- und Seebereich (durch Kiesgewinnung entstanden) soll als Naherholungs- und Freizeitgebiet (Sport, Wassersport) aufgewertet und für die etwa 25000 Bewohner der Wohngebiete „Kannenstieg“ und „Neustädter See“ zum Ausgleich der erhöhten Belastung (Gewerbe, Verkehr) dienen;
  - eine Erhöhung der Attraktivität der vorhandenen Wohngebiete durch nahes Freizeitgebiet;
  - im Rahmen des Freizeitangebotes wird auch ein Veranstaltungszentrum (Open Air, etc.) angeboten, gut erschlossen durch ÖPNV;
  - generell wird vorgeschlagen, daß beide Gebiete (westliches Wohngebiet und östliches Solitär- und Freizeitgebiet) aus den vorhandenen Wohngebieten erschlossen werden, ohne direkte Anbindung an die Stadtautobahn/B 189);
  - die Stadtautobahn zwischen den Wohngebieten „Kannenstieg“ und „Neustädter See“ muß räumlich verengt und die Anwohner müssen vor Immissionen geschützt werden;
  - um die Wohnqualität zu verbessern, wird vorgeschlagen, parallel zur Stadtautobahn mehrgeschossige Parkpaletten zu erstellen;
  - die Parkpaletten sollen intensiv begrünt werden, außerdem sollen Verbindungsstraßen zwischen Parkpaletten und Wohngebieten vorgesehen werden, ebenfalls ist die Integration von Infrastruktur denkbar.





## Gruppe 4

Dipl.-Ing. Dieter Bahlo

Dipl.-Ing. Peter Otto

Dipl.-Ing. Peter Schube

Dipl.-Ing. Michael Zimmermann

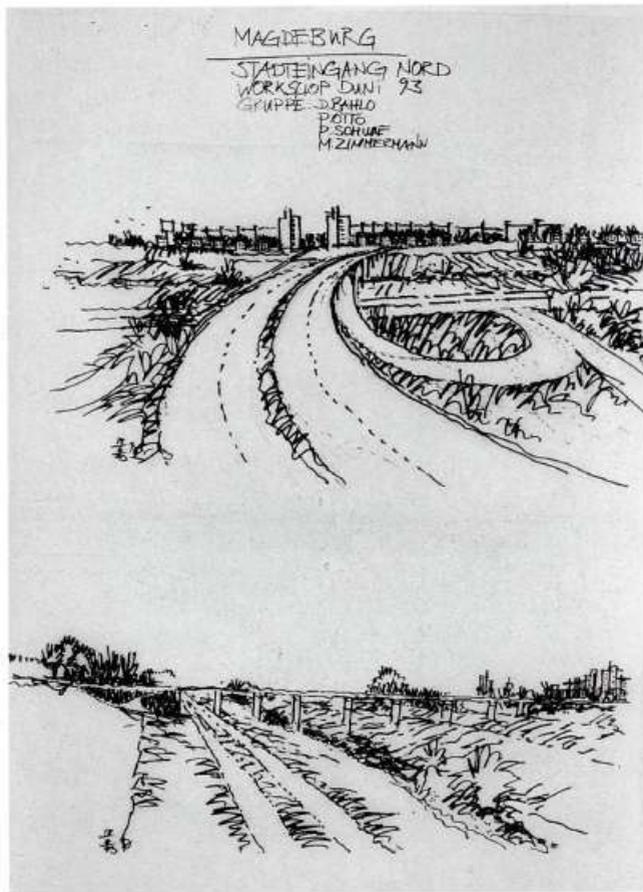
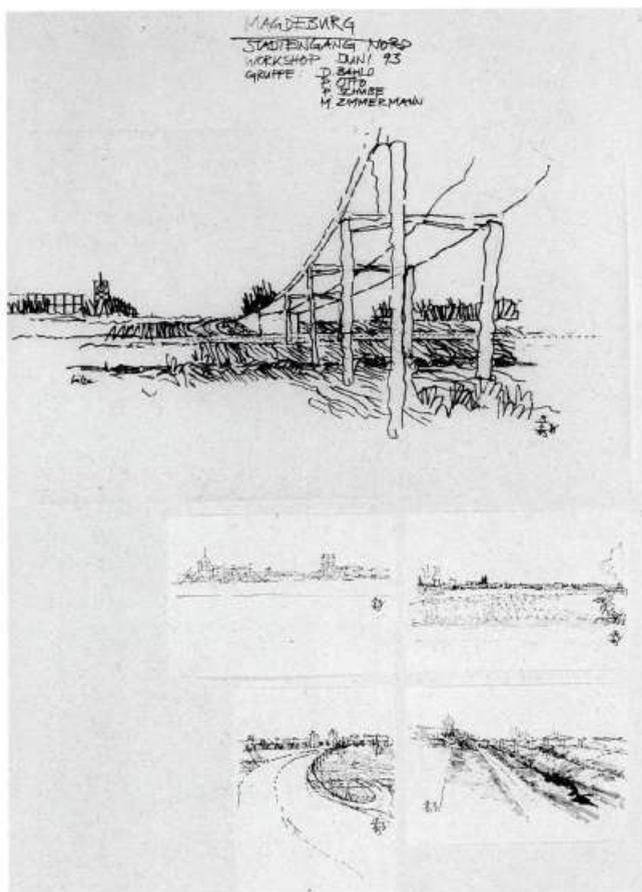
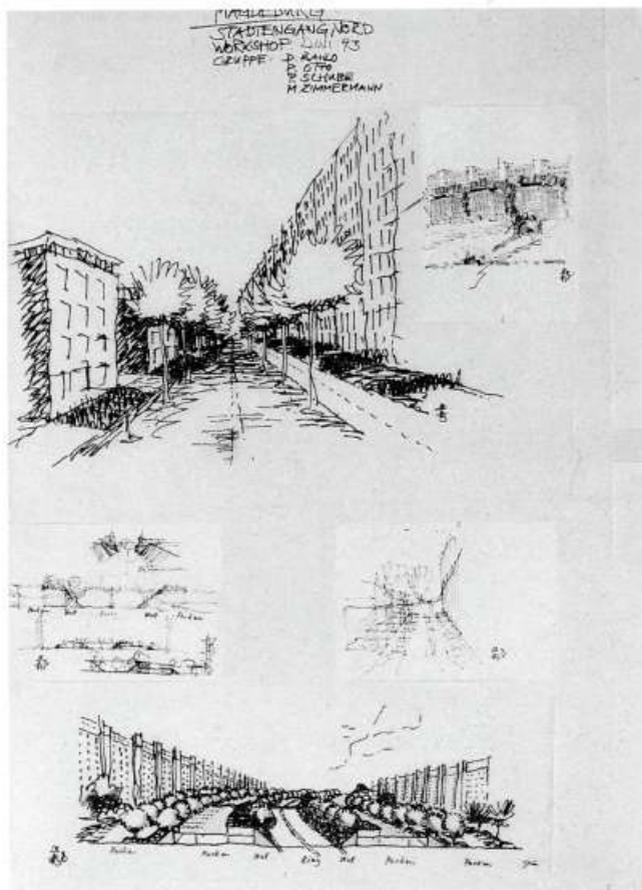


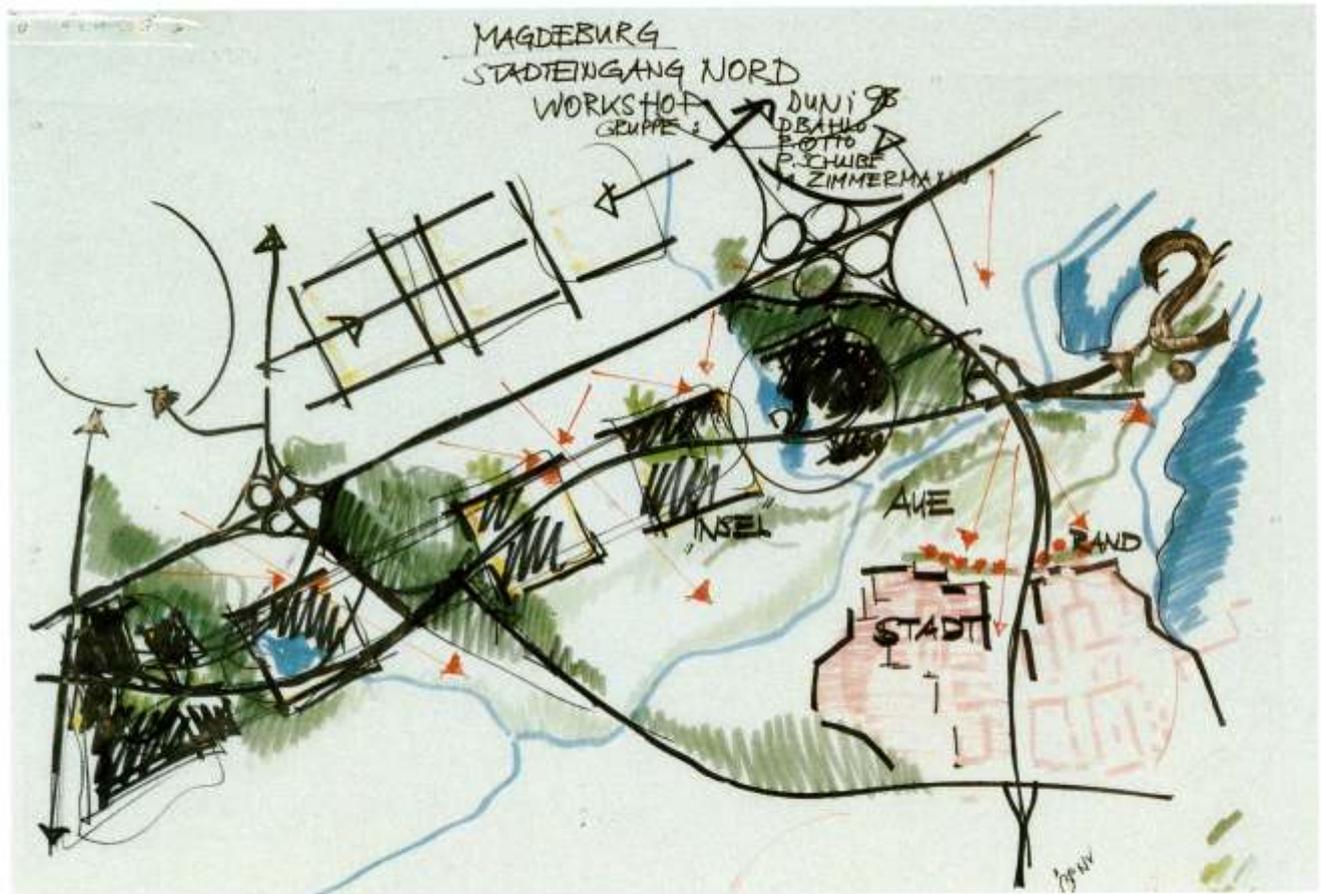
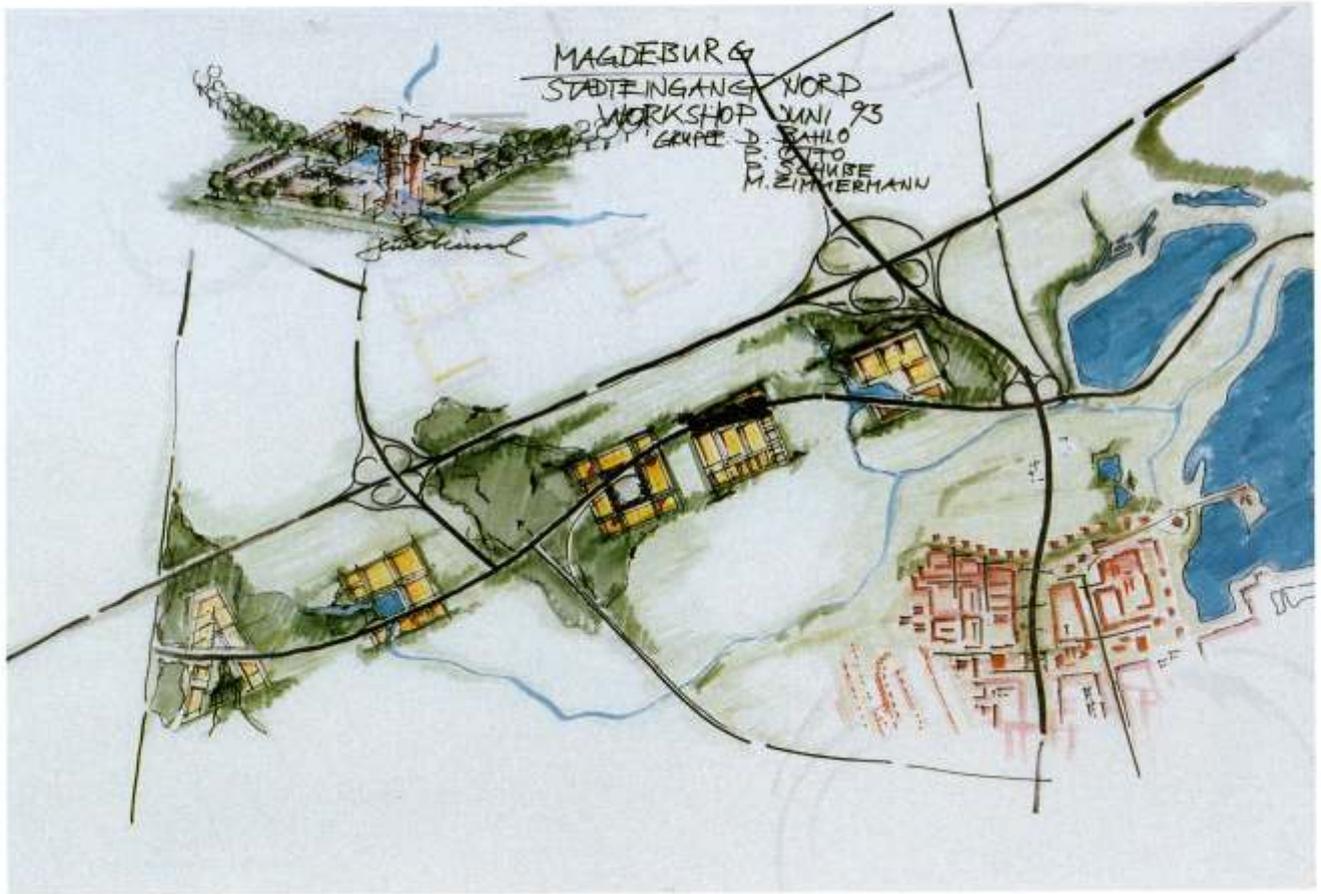
## Erläuterungen zum Konzept

- Die Annäherung an Magdeburg erfolgt aus der Bördelandschaft.
- Barleben drängt mit dem Ostfalen-Park an die Autobahn.
- Magdeburg liegt zurück im Landschaftsraum der Börde.
- Im Nahbereich der Stadt differenziert sich der Landschaftsraum in „Sülze Aue“ und „Neustädter Seenplatte“.
- Durch „Grünkulissen“ entstehen in der Annäherung an den Standrand wechselnde Perspektiven.
- Die neue geschwungene Anbindung in Hochlage bricht die heute etwas penetrante Inszenierung.
- Der Stadtrand ist die heutige Wohnbebauung.
- Der Wildwuchs davor muß weg.
- Der Rand wird durch eine Kulisse von Punkthäusern im Maßstab gebrochen und damit maßstäblich.
- Die Ansiedlung des Gewerbes erfolgt auf Inseln, die in weitem Abstand nacheinander stehen können.
- Keine Megastruktur, sondern einzelne maßstäbliche, einem jeweils durchgängigen Gestaltungsprinzip unterworfenen Insellösungen.
- Die einzelnen B-Pläne müssen auch das Problem des ruhenden Verkehrs inselintern lösen.
- Der Nordverbinder, zumindest die Verbindung zum zweiten Knoten an der Ebendorfer Chaussee legt sich in weiter Schwingung in den Landschaftsraum und verbindet die einzelnen Inseln.











## Gruppe 5

Dipl.-Ing. Marion Jochheim  
Dipl.-Ing. Rainer Müller  
Dipl.-Ing. Karin Kellner  
Dipl.-Ing. Lutz Schleich  
Dipl.-Ing. Christoph Schonhoff



## Nördlicher Stadteingang Magdeburg

Mit dem Erreichen der Magdeburger Börde bietet sich dem von Hannover Kommenden bereits aus einer Entfernung von 20 km die eindrucksvolle, geschlossene Stadtsilhouette Magdeburgs. Dabei markiert insbesondere der Magdeburger Dom mit seinen mächtigen Türmen die historische Mitte der Stadt am Ort des ersten Erkennens.

In der weiteren Annäherung treten die Türme im Zusammenspiel mit den imposanten Mauern der Wohnungsneubauten aus den siebziger Jahren immer mehr in den Hintergrund und werden in ihrer Fernwirksamkeit abgelöst durch die beiden Punkthochhäuser an der Peripherie der Stadt. Zugleich wird das übergangslose Zusammenspiel zwischen baulicher Verdichtung und ausgeräumter Naturlandschaft bestehend aus bis an die Stadtsilhouette wogende Getreidefelder umso nachhaltiger wirksam. In der Leere und Weite der Landschaft sind nunmehr einzelne Gehöfte, kleine Dörfer oder Versatzstücke von hochstämmigem Grün eingestellt, die ehemalige Dramaturgie des Landschaftsbildes reduziert sich auf den Kontrast von Vorder- und Hintergrund, der Mittelgrund fehlt.

Dieses harsche Nebeneinander von Bebauung und Landschaft birgt zum einen den Vorteil des unmittelbaren Wechsels von innen nach außen, zum anderen eine optisch einprägsame Sequenz mit Merkzeichencharakter und Wiedererkennungswert für Besucher und Bewohner. In diesem Bereich entstehen aus den Begehrlichkeiten eines monofunktionalen Siedlungsbesatzes (Verbrauchermärkte), der sich einseitig aus der Lagegunst im Verkehrsnetz ableitet, und sich auf die bisherige Unterversorgung der Großwohnsiedlungen mit Versorgungseinrichtungen und Arbeitsplätzen beruft, Konfliktpotentiale, vergleichbar mit denen in westdeutschen Städten vor zwanzig Jahren, deren Negativwirkungen bis heute anhalten - unübersehbare Vorzeichen einer solchen Fehlentwicklung zeichnen sich im großen Maßstab mit der Aufschließung des Ostfalenparks derzeit im Nahbereich Magdeburgs ab, unweit entfernt von anderen regionalplanerisch unverantwortlichen Entwicklungen wie dem Elbepark und anderen Gewerbegebietsausweisungen entlang der Autobahn Hannover-Berlin. Verständlicherweise verstärkt sich damit die nachhaltige Forderung eines schnellen Handelns seitens der Stadt Magdeburg in Erwidern auf diese Nutzungsangebote, speziell in den Randbereichen der Stadt im Verlauf der Hauptzufahrtstraßen.

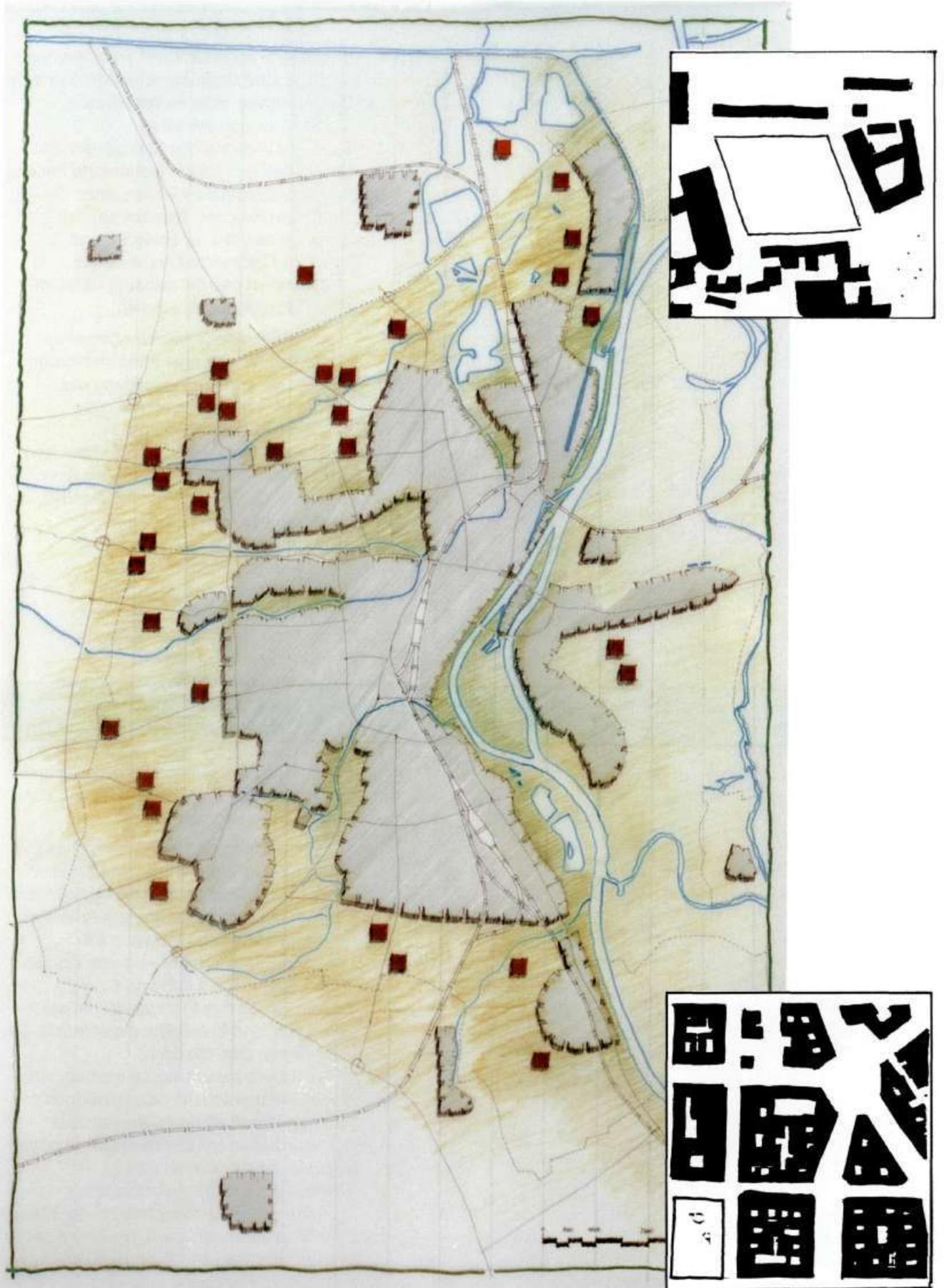
Hier muß eine konsensfähige Lösung auf politischer Ebene herbeigeführt werden, unterstützt und veranschaulicht durch koordinierte Fachplanungen vom Straßenbau bis hin zum Landschaftsschutz. Dies

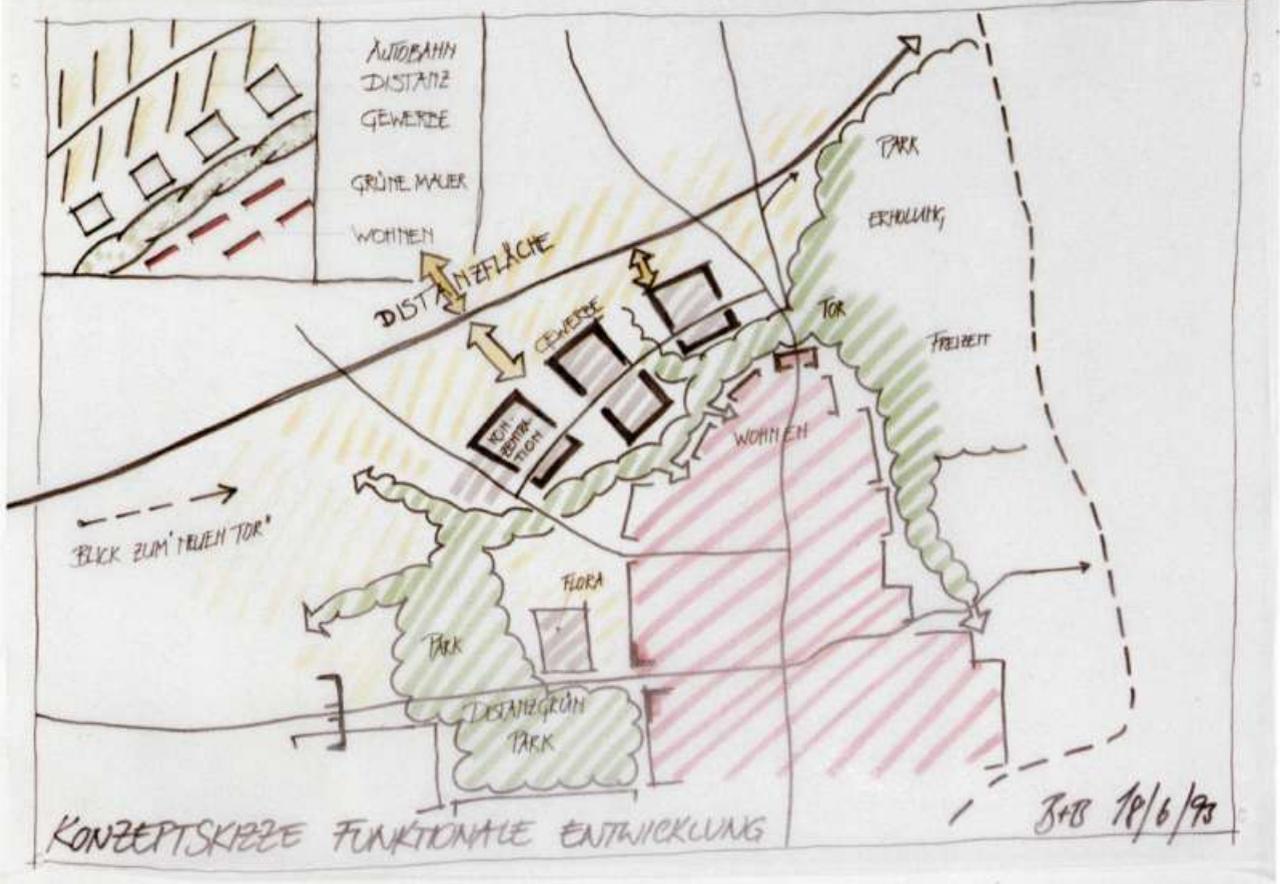
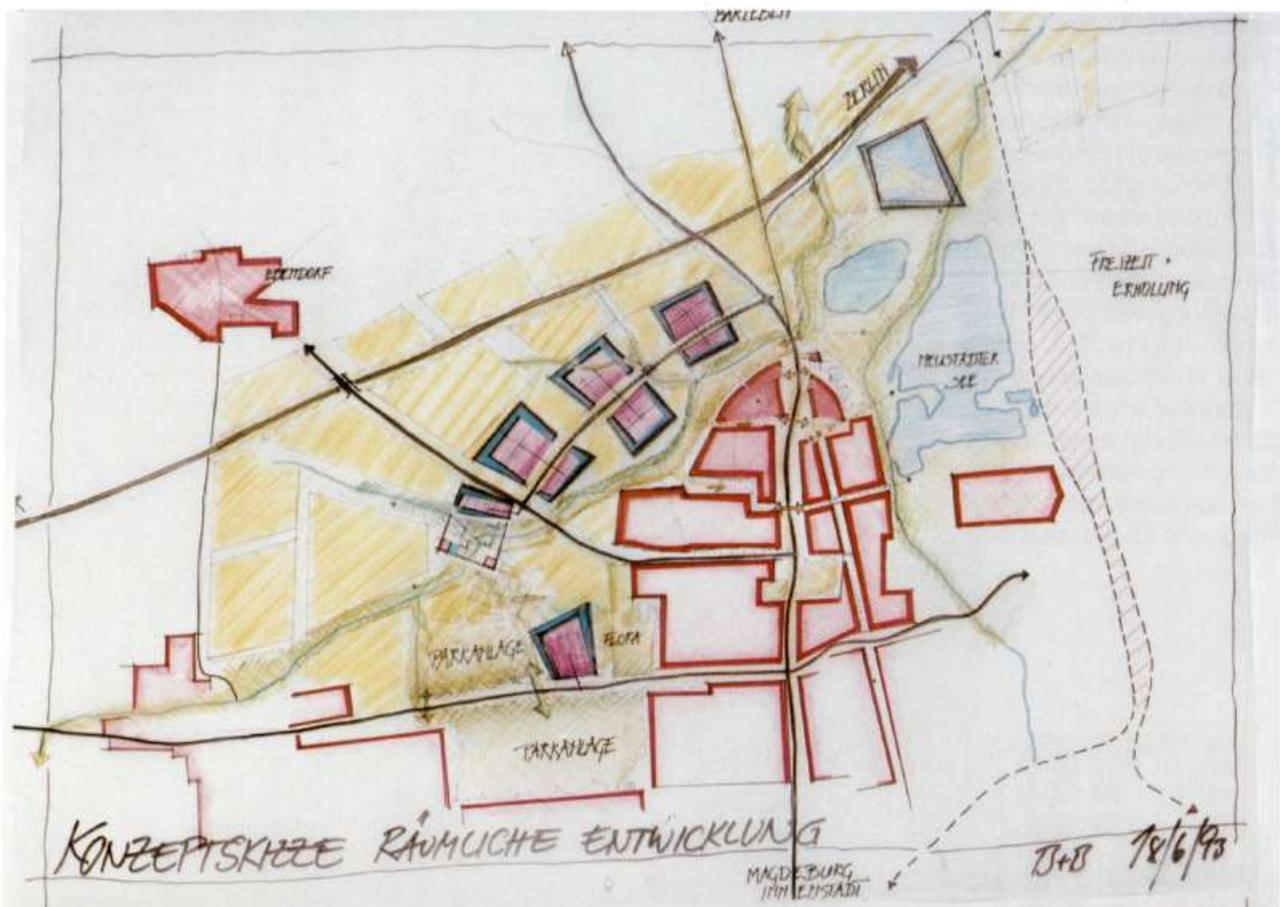
setzt voraus, daß einem abgestimmten planerischen Vorgehen eine Idee zugrundegelegt wird, nach der sich Stadtentwicklung im Innen- oder Außenbereich vollziehen soll. Die Prämisse vor einer Inanspruchnahme „unverbraucher Landschaft“ muß jedoch sein, die ehemaligen Industriestandorte entlang der Elbe mit ihren kontaminierten Böden einer ökologisch orientierten Nutzung zuzuführen, den Gebäudebestand, wo es geht, zu sanieren und umzunutzen, um den Flächenfraß in die offene Landschaft zu verhindern und die gebaute Stadt im Kontrast zur freien Umgebung zu stärken.

Der Verzicht auf großflächige Ausweisungen eines zusammenhängenden Gewerbegebietes im Norden der Stadt ermöglicht es, von der Ausbildung des Nordverbinders abzusehen, der in einem nicht erträglichen Maße die Verknüpfung des Naherholungsgebietes am Neustädter See über den Auenbereich der Schlote hin zu den Barleber Seen empfindlich stören würde und eine hohe Belastung der angrenzenden Wohngebiete mit Lärm und Schadstoffen mit sich brächte.

Die Ausweisung neuer Bauflächen in dieser monokulturell bewirtschafteten, ausgeräumten Landschaft höchster Bodenbonitäten ist nur zu vertreten, wenn neben der Maßgabe äußerst sparsamen Landschaftsverbrauchs der Versiegelungsflächenanteil - soweit wie möglich - reduziert wird und zudem Gesichtspunkte der Schaffung von Ausgleichsangeboten in Form von Grün- und Freiflächen besondere Berücksichtigung finden. Der Gestaltung, d. h. der Fortentwicklung, Erneuerung und Erhaltung des Landschaftsbildes gilt es hier eine hohe Aufmerksamkeit zu widmen.

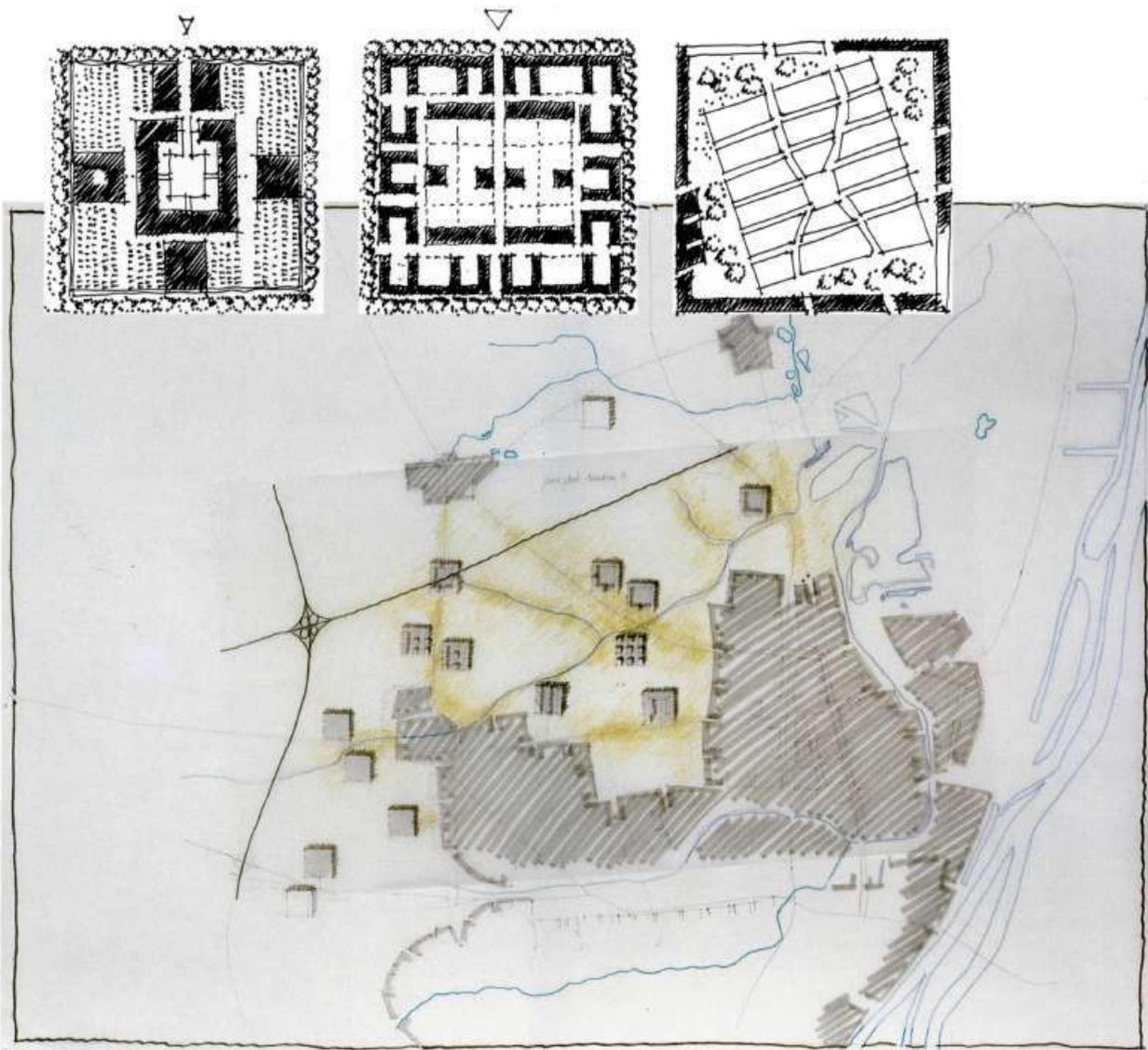
Die Idee für die Entwicklung des Außenbereiches mit neuen Nutzungen für das Wohnen, Arbeiten und Erholen, die Freizeit und den Konsum, fußt auf dem Bild der „Insel“: deutlich ab- und ausgegrenzte Areale mit einer klaren, baulich-räumlichen Fassung als Planquadrante oder Karrees in einer Abmessung von jeweils etwa 300 x 300 m (dies entspricht zur Verdeutlichung der Größe des Floraparks) mit der Definition eines maximalen Entwicklungspotentials. Die „Planquadrante“ können also mit den unterschiedlichsten Nutzungen besetzt werden: vom großflächigen Verkaufsbetrieb mit dazugehörigen Stellplatzangeboten innerhalb des Karrees, über kleinere Gewerbeeinheiten mit einem neuen Angebot an wohnungsnahen Arbeitsplätzen und Siedlungseinheiten, die sich als selbständige Siedlungskörper in der freien Landschaft vor der Kulisse der Stadt in ihrer Eigenart behaupten, bis zum nicht bebauten, „grünen“ Karree einer Baumschule. Die Karrees werden soweit irgend möglich

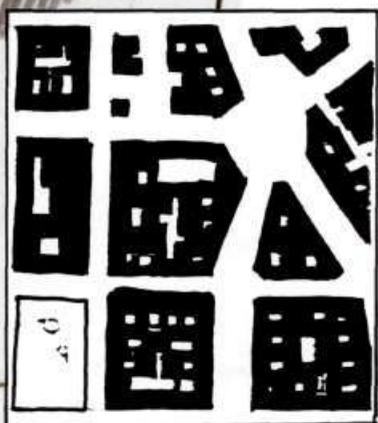
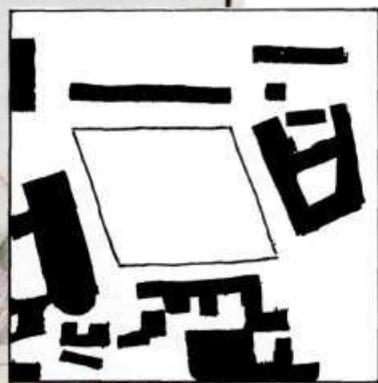


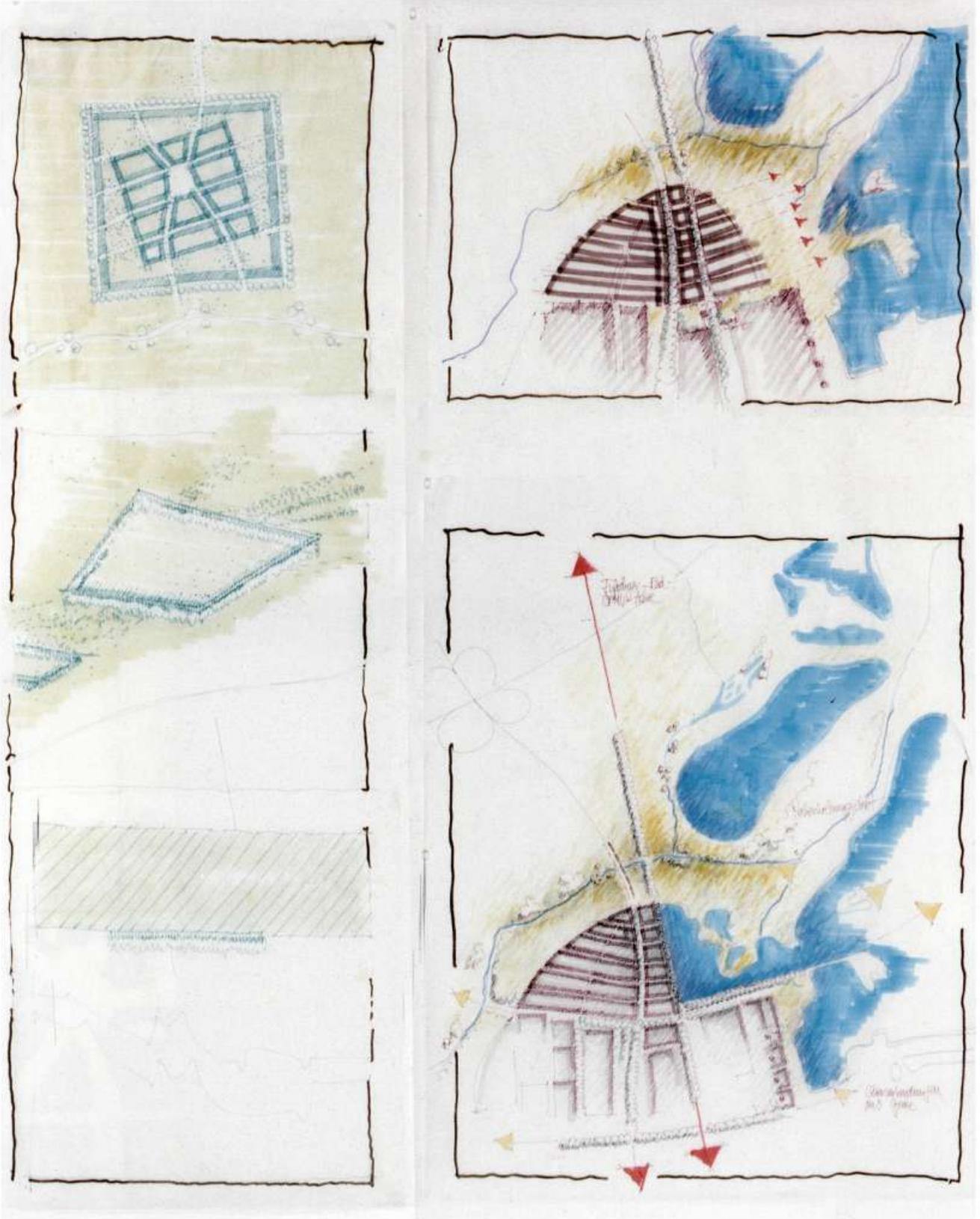


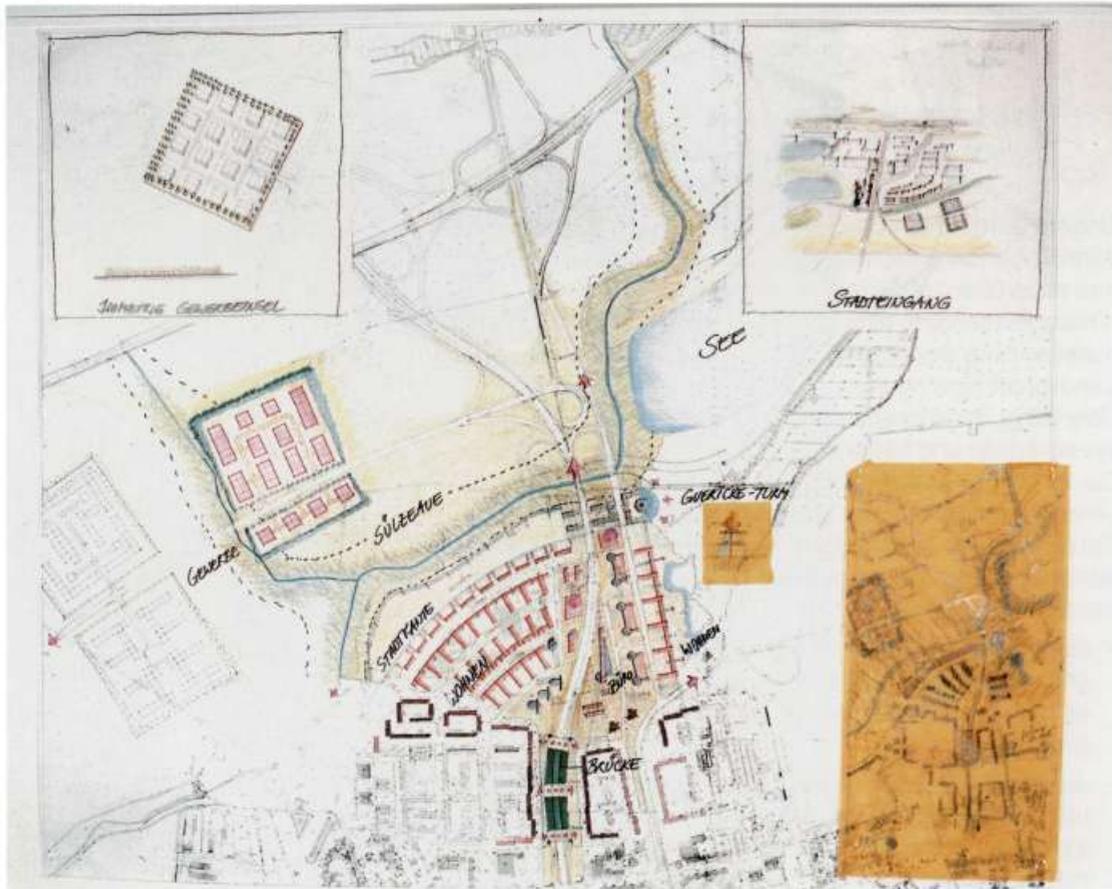
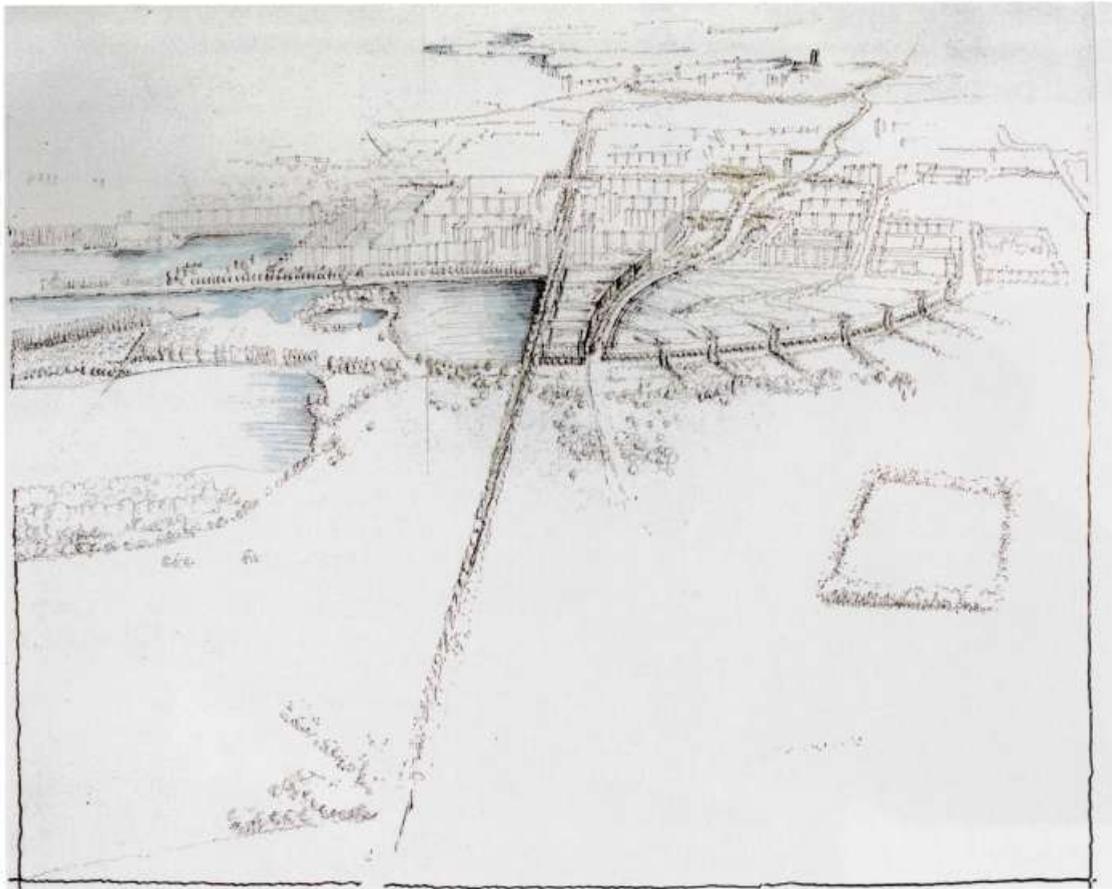
ausschließlich unter Benutzung der vorhandenen Straßen plaziert und untereinander vernetzt mit einem Wegesystem, das die rudimentären, der Landschaft noch eigenen Strukturen aufnimmt - an Bächen, Gräben, sowie Baum- und Heckenreihen entlang - den Radfahrern und Fußgängern vorbehalten. Ergänzend bedarf der aus der Fernsicht als imposante Stadtsilhouette wahrnehmbare Siedlungsrand aus der Nähe betrachtet in Teilbereichen einer sinnvollen Ergänzung. Am Beispiel des nördlichen Stadteingangs wurde dies illustriert, einerseits durch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen im Anschluß an die Plattensiedlungen, nicht zuletzt um einer sozialen Verödung entgegenzuwirken, und andererseits mit der Aufwertung vorhandener und Ausweisung neuer Freiraumangebote z. B. durch die Erweiterung der Wald- und Wasserflächen.

Festzustellen ist, daß jetzige Strukturen eines Siedlungsbesatzes, vergangenen gegenübergestellt, oft völlig „neue“ Dimensionen beschreiben. Dies führt allzu häufig zu einem beklagenswerten Verlust an Komplexität der Mitteilbarkeit des Gefüges - im großen wie im kleinen. Auf den verschiedenen Maßstabsebenen ist nicht mehr annähernd das zu finden, was mit Unverwechselbarkeit, mit Charakter zu tun hat. Dazu sei festgehalten, „daß zwischen Quantität und Qualität, wenn man die Stadt unter diesem Aspekt betrachtet und in ihr ein Werk der Stadtbaukunst sieht, unmittelbare Zusammenhänge bestehen. Jede Raum- und Bauform erreicht ihre höchste Wirkung nur innerhalb einer ihr adäquaten Dimension“ (F. Spengelin).









## Zusammenfassung der Ergebnisse durch Prof. Dr. Christian Farenholtz



Unsere Städte haben sich in den letzten anderthalb Jahrhunderten entscheidend verändert: sie sind über ihre alten Grenzen, ihre alten Mauern hinausgewachsen, hinaus gewuchert. Sie haben sich, meist entlang der großen Einfallstraßen, in die Landschaft hineingefressen - ohne angemessenen Übergang, ohne gestaltete Grenze, vielfach durchaus zerstörerisch und häßlich.

Die moderne Stadt-Politik hat dabei immer wieder versucht, mit Mitteln der Stadtplanung diese Entwicklung zu beeinflussen und zu steuern. Der Nordzugang Magdeburgs gibt dafür ein, auch historisch interessantes Beispiel:

- die Neue Neustadt wurde seinerzeit als geschlossener neuer Siedlungsraum geplant und errichtet, erkennbar als selbständige Erweiterung der Stadt;
- das Wachstum der Stadt aber übersprang relativ bald diese Struktur, es entstanden im Lauf der Jahrzehnte unentschieden zersplitterte Ausweisungen des Siedlungsraumes;

- insbesondere mit dem Wohngebiet „Neustädter See“ wurde dann bei dem Bau der Großwohnanlage der Versuch gemacht, die Grenze des städtischen Raumes zur Landschaft hin durch eine bewußt hohe und dichte Bebauung neu zu markieren (dabei stand die Form und ihre Nutzung durchaus im Widerspruch zu der belastenden Funktion der großen Verkehrsstraßen);
- nach 1989 führte unter den nunmehr gegebenen Verhältnissen und Möglichkeiten die bevorzugte Lage an der Autobahn und Nordzufahrt zu einem erheblichen Nutzungsdruck auf die Nicht-Baulandfläche vor der Stadt; es entstand die Planung "Ostfalenpark", mit der die Gemeinden nördlich der Autobahn die Lagevorteile BAB/Mittellandkanal/ Bundes- bzw. Reichsbahn im unmittelbaren Einzugs- und Versorgungsbereich der Landeshauptstadt mit einem Riesenprojekt ausnutzen wollen.

So stellt sich die Frage des Zugangs der Stadt von Norden erneut und unter neuen Voraussetzungen und Verhältnissen.

Themenbereich der an der Konzept-Werkstatt beteiligten Planerinnen und Planer waren dabei insbesondere

- die Gesamtstadt,
- der Stadteingang,
- die Landschaft,
- der Verkehr,
- neue Gewerbegebiete und
- die Sicherung und Verbesserung des Wohnens sowie die Mitwirkung der im Gebiet wohnenden Bürger der Stadt.

Zu den genannten Bereichen wird nachstehend eine Zusammenfassung versucht.

## Gesamtstadt

Die Entwicklung - Größe und Struktur des Ostfalenparks ist inhaltlich und konzeptionell mit Magdeburg erörtert, die nachträgliche Abstimmung beschränkte sich auf Formalien. Ein grenzenüberschreitendes Konzept, wie es für eine Planung von derart monumentalem Maßstab geboten wäre, ist jedoch nicht entstanden.

Dabei bezieht der Ostfalen-Standort seine Qualität und sein Gewicht aus der Nähe zur Landeshauptstadt und verstärkt deren Zentralität.

Unabhängig von dem Realisierungsgehalt des Konzeptes muß Magdeburg nun reagieren:

- Möglich wäre ein Verzicht auf zusätzliche eigene Arbeitsstättenflächen südlich der Autobahn, wäre die Sicherung der natürlichen Freiräume zwischen Autobahn und vorhandener Bebauung. Die Gewerbe-Entwicklung in Magdeburg sollte dann noch nachdrücklicher auf die großen, teilweise brachgefallenen Industrieflächen insbesondere in Rothensee und im Raum Buckau/Westerhüsen konzentriert werden (d. h., u. a. Einsatz von Gebietsbeauftragten, koordinierend insbesondere Wirtschaftsförderung, Liegenschaft und Stadtplanung).
- Möglich wäre auch die Ausweisung höher qualifizierter, maßstäblich gegliederter und geordneter Baugebiets-"Inseln" in der Aue zwischen Sülze und Autobahn. Das dann bessere Angebot, würde Magdeburg die Möglichkeit der Auswahl zwischen Nachfragern geben (Kriterien: Arbeitsplatzqualität, Arbeitsplatzzahl, Innovationspotential, Stapelbarkeit der Nutzungen).

Gefährdet sind in diesem Raum jedenfalls die Freiräume nördlich der vorhandenen Bebauung. Belastet durch weiteren Verkehr und durch den Verlust an Erholungsflächen sind mindestens 15000 Haushalte in den Quartieren "Kannenstieg" und „Neustädter See". Alle Erarbeitungen im „Workshop" dienen daher sowohl der Sicherung der natürlichen Potentiale, der Stabilisierung der Wohnqualität, wie der Öffnung von Chancen für hochwertige Arbeitsstätten.

## Stadteingang

Das ist nicht nur die „räumliche Fassung" der B 189, das ist der ganze Magdeburger Ring mit all seinen Einfahrten und Einblicken, das sind Berliner Chaussee, Schönebecker Straße, Leipziger Straße, zur A 14 im Westen. Das ist die Reichsbahn mit 240 Zügen täglich, ist die Elbe ...

Hier ergeben sich generell als Aufgaben der Stadtverwaltung, der Stadtplanung, Gestaltungs- und Funktionsansprüche von hoher kommunalpolitischer Bedeutung.

Die Bearbeitungsmöglichkeiten des Themas

„Stadteingang" werden am Beispiel Nordeingang beispielhaft dargestellt:

Entwicklungskonzepte sollen Pläne und Maßnahmen bestimmen, nicht zufällige, durchaus verständliche Einzelinteressen.

Nur im Rahmen eines solchen Konzeptes, kann der erklärbare, massive Nutzungsdruck für die Stadtentwicklung positiv -d. h. produktiv nutzbringend eingefangen, gesteuert und realisiert werden.

Gefordert ist ein engstes (institutionalisiertes?)

Zusammenwirken insbesondere von Liegenschaft, Wirtschaftsförderung und Stadtplanern (z. B.

Grundstücksfonds, Flächenaustausch, Umlegungen).

## Gewerbegebiet

Alternativ sind zwei prinzipiell unterschiedliche Formen für eine zusätzliche Gewerbeansiedlung erarbeitet worden:

- die Anordnung von maßstäblich dimensionierten Gruppierungen - Insel, Cluster, durch Grünflächen getrennt, mit individueller Ausformung, gut geeignet für eine phasenweise Verwirklichung und für eine entsprechend elastische Anpassung an eine sich ergebende Nutzungsnachfrage;
- die Konzentration einer sehr großen Arbeitsstättenfläche unmittelbar an der Autobahn, entsprechende Strukturen im Norden wären erwünscht. Die BAB führt dann auf etwa 2,0 km durch ein dicht bebauten städtisches Gebiet mit eigenem Charakter (vergleichbar Stadtdurchfahrten in Berlin, im Ruhrgebiet, Stadtdurchfahrten mit der Bahn). Die kompromißlose Konzentration von Bauflächen erlaubt die maximale Erhaltung und Gestaltung des Landschaftsraumes Sülzeau, vor den dichten Wohngebieten der Stadt.  
Um voll wirksam werden zu können, müßte diese Alternative inhaltlich/konzeptionell und durchführungstechnisch (Erschließungs-, Infrastruktur) mit dem Ostfalenpark, der von diesem Konzept gleichfalls Vorteile haben würde, abgestimmt werden.

Welche der beiden Alternativen auch weiter verfolgt wird - in jedem Falle müssen durch die (weiter oben) geforderten Maßnahme-Strategien alle zufälligen Splitter-Aktivitäten und Vorweg-Entscheidungen vermieden werden. Alle Aktivitäten müssen auf das schließlich beschlossene Konzept hin gesteuert werden.

## Landschaft

Alle Teilnehmer an der Planwerkstatt sehen die überragende Bedeutung des Landschaftsraumes:

- aus ihrem eigenen, naturgegebenen Wert heraus
- als ökologisch bedeutende, nur bei entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen und nur in engsten Grenzen disponible Substanz
- als Wohnwert-Faktor für die Einwohner der Stadt, insbesondere in den Gebieten "Kannenstieg", „Neustädter See“, aber auch darüber hinaus.

Somit wird durchaus vertretbar begründet, eine Bebauung in diesem Landschaftsraum sehr nachhaltig abgelehnt.

Für den Fall der Unabwendbarkeit einer Bebauung sind zwei Alternativen entstanden:

- die vorhandene hohe Bebauung wird, u. a. behutsam ergänzt, als „Stadtgrenze“ definiert; Erweiterungsgebiete für Gewerbe werden dann nördlich der Grünaue, gegebenenfalls mit Untergliederungen unterschiedlicher Art, erschlossen;
- vor den vorhandenen Baugebieten werden, als bewußt gestaltete „Einfahrtszonen“, neue, verdichtete Bebauungen vorgeschlagen - mit Wohn- und Gewerbenutzungen; diese sind im Grundsatz niedriger als der Bestand, bieten jedoch durchaus auch neue bauliche Akzente.

Die Verkehrsbauwerke Autobahnabfahrt - Magdeburger Ring - zerschneiden zerstörerisch die vorhandene Auelandschaft. Zu prüfen ist, wie weit sie etwa nicht auf Dämmen, sondern als Brückenbauwerke ausgebildet werden können.

Alle Teilnehmer plädieren dafür, den Landschaftsraum zwischen Magdeburger Ring und der Bahnstrecke als gestalteten Erholungsraum freizuhalten und zu sichern.

## Verkehr

Die neue Autobahnzufahrt zum Magdeburger Ring und, wenn erforderlich, deren Verknüpfung mit dem Nordverbinder, wird durchweg sehr kritisch bewertet, sie wird nicht als der Bedeutung dieses Ortes in der Stadt angemessen, lösbar bezeichnet.

Besonders die Notwendigkeit einer Verbindung Rothensee (auch GVZ)/Magdeburger Ring parallel zur Autobahn wird bestritten:

- die Zerstörung der Landschaft, die als sicher unterstellten späteren Folgenutzungen, die hohen Kosten (Kreuzung Reichsbahn) werden dabei herangezogen. Eine vertretbare Lösung sollte durch verkehrslenkende Maßnahmen (gegebenenfalls über die verbreiterte BAB) erreichbar sein.

Ist ein Kreuzungsbauwerk am Magdeburger Ring erforderlich, sollte die Hochlage des Zubringers am Magdeburger Ring nochmals geprüft werden.

Als völlig unverständlich wird die Führung von Kfz-Verkehr auf der Trasse der alten B 189 (Barleben/Neustadt) bezeichnet, ausschließlich Fußgänger und Radfahrer, gegebenenfalls auf entsprechend beschränkter Trasse ÖPNV sind hier vertretbar.

## Wohnen

Im Zentrum aller Maßnahmen muß die Sicherung der Wohnqualität der hochbelasteten Wohnungen am Magdeburger Ring stehen.

Maßnahmen:

- Modernisierung führt zu verbesserter Wohnqualität, führt auch zu Lärmschutz an der Wohnung (Wintergärten, Lärmschutzfenster, Veränderung der Wohnungs-Belegung);
- Garagenbauten (dringend notwendige) dienen der Abschirmung, gegebenenfalls auch der "Einhausung" der Straße;
- Eigentumsübergang an (mindestens einen Baukörper umfassende) Bewohnergenossenschaften stärken das Engagement der Bewohner; solche Genossenschaften müssen von der Stadt betreut und besonders gefördert werden;
- Sicherung der wohnungsnahen Versorgung (Achtung: Flora!) durch Vermeidung weiterer großflächiger Einkaufsmärkte und Verkaufsanlagen im Einzugsgebiet;
- Verbesserung der Erholungsqualität der „Sülze-Aue“ für die Anwohner.

Die mitwirkende Beteiligung/Partizipation der von allen Maßnahmen in diesem Raum betroffenen Bürgerinnen und Bürger an den vorgeschlagenen Konzepten und Vorhaben ist besonders wichtig.

Präsentation der Ergebnisse des Workshops vor dem Oberbürgermeister, Stadtverordneten, interessierten Bürgern und Vertretern der Medien am 19. 6. 1993



## Meinungen Magdeburger Bürger zum Thema und den Ergebnissen des Workshops

Unmittelbar nach Abschluß der Veranstaltung wurden die Skizzen der Teilnehmer im Rathaus der Stadt ausgestellt.

An den Ausstellungstagen vom 22. bis 27. Juni nutzten 274 Besucher die Gelegenheit, sich über das Ergebnis des Workshops zu informieren und ihre Meinung zu äußern. Die nachfolgenden Meinungsäußerungen sind Eintragungen in das Gästebuch der Ausstellung.

Auf dieser sowie auf den Seiten 43 und 44 Abdruck der Bürgermeinungen.

Uns gefällt die Idee der Arbeitsgruppe Blume am besten. Sicher ist die Hochstraße eine aufwendige Sache, aber für Landschaft und Stadt eine große Bereicherung.

U.+H. Sprung  
E.-Reuter-Allee 35

Trotz des Artikels in der Volksstimme vom 22.06.1993 in dem davor gewarnt wird, die Fehler in den Städten der alten BRD in Magdeburg zu wiederholen, werden in den Entwürfen folgende Tendenzen sichtbar:

- eine Trennung Wohnort - Gewerbegebiet-Einkaufszentrum als ein entscheidender Faktor des Verkehrswahnsinns und Energieverschwendung;
- eine Konzentration von Freizeitmöglichkeiten (Hotel, Open-Air) an der Nordwestseite des Neustädter Sees, was Erholungsprobleme und Verkehrszuwachs mit sich bringt;
- um Zukunftschancen zu wahren, muß die Rolle des Autos aus den Städten zurückgedrängt werden. Die großzügige Einbindung von Parkplätzen beiderseits der Tangente ist keine Lösung.

Magdeburg als eine zukünftige mitteldeutsche Metropole sollte eher "Gestern als Übermorgen" - originell, gekonnt und pfiffig für sich werben bzw. auf sich aufmerksam machen.

Das Stadtwappen, Tag und Nacht sichtbar, sollte schon von "draußen" zumindest stilisiert erkennbar sein.

Die sogenannte "Torsituation" bietet sich geradezu dafür an. Ein "Willkommen" oder "Welcome in Magdeburg" sollte darin ebenfalls enthalten sein.

Gerade jetzt würde ich so einen Bezugspunkt, aus der "Neugierstrecke A 2", heraus, besonders aktuell finden.

Alle und "Alles" was in Magdeburg zu Hause ist, sollte daran interessiert sein. Für Architekt und Künstler sollte dies geradezu eine Herausforderung ihres Könnens sein.

P. Tümmler

W. Wildner  
F.-Engels-Straße 2  
Biederitz

Es zeigt sich, daß die Architektenwerkstatt 2 Jahre zu spät stattfand, denn die zu vermeidenden Fehler der alten Bundesländer wurden und werden durch die schnelle Beplanung und Bebauung auf der Grünen Wiese in gewaltigen Dimensionen wiederholt und übertroffen!!

Die Entwürfe warnen vor der Zerstückelung des naturnahen Gebietes um Schrote, Sülze und an den Seen,

Der von der Stadt geplanten Nordverbinder wird auch von den Architekten angezweifelt bzw. als überflüssig erklärt.

- Wir unterstützen die Meinungen, daß Gewerbegebiete auf den Industrieflächen anzusiedeln sind.
  - Wir sind gegen Hotelbauten auf den Halbinseln des Neustädter Sees.
  - Wir fordern grundsätzlich bei der weiteren Planung, daß die "Grüngürtel" nicht als Alibistreifen von 2-3 m Breite entstehen, sondern daß die ökologischen Funktionen gewährleistet werden.
- Das ist nur durch echte Grüngürtel und -Zonen erreichbar, die verknüpft werden.
- Die Verkehrskonzepte müssen grundsätzlich überdacht werden.

Oppermann  
Grüne Liga  
Immermannstraße 31  
Magdeburg

Neben städtebaulichen Aspekten sollten in diesem Raum unbedingt die Belange der Landschaftsplanung und des Naturschutzes gleichberechtigt beteiligt werden. Grün als Dekoration - die Zeiten sind vorbei! Die Ausweisung von weiteren Gewerbegebieten auf Böden mit der höchsten Bodenwertzahl, die in Deutschland vergeben werden kann, ist kurzsichtig.

Die Nutzung von vorhandenen Industriebräunchen wäre eine dringliche politische Aufgabe, nicht erst in einigen Jahren, sondern sofort.

Der Bau des Nordverbinders sollte noch einmal hinterfragt werden. Die Zerschneidung der Seenlandschaft sollte doch lieber vermieden werden, um der Ökologie eine Chance zu geben.

G. Hoke

Mir scheint, daß hier viele kleine Jungs mit leuchtenden Augen mit ihren Bauklötzchen gespielt haben.

Das Wort Ökologie können sie wahrscheinlich richtig schreiben, aber über seine Bedeutung sind sie sich wohl nicht klar.

Ich würde ihnen folgenden Rat geben:

1. Schaut hin was DA ist.
2. Schaut nochmals hin, was DA ist.

Wenn ihr es dann nicht liebt, wegen seiner Fehler, laßt es sein!

I. Ohst

Die stadtplanerischen Aspekte scheinen mir nur sehr einseitig beleuchtet worden zu sein. Positiv fällt auf, daß sämtliche Arbeiten erkannt haben, wie wichtig der nördliche Landschaftsraum ist und das er als dargestelltes Grün erhalten bleiben muß. Negativ ist der Umgang mit diesem Landschaftsraum, der die mangelnde Kenntnis auf dem Gebiet der Stadtökologie deutlich macht.

Der Landschaftsraum dient schließlich mannigfaltigen Zwecken und nicht nur als Lärmschutz oder Trennung. Weitere Funktionen sind klimatischer Ausgleich, Luftschneise, Artenschutz, Landschaftserlebnis, Erholungsnutzung u.a. Die Arbeit von Blume wie auch von Bahlo verweisen auf diese Funktionen, bieten aber keine Stadteingangslösung, die Arbeit Storch etcl. bietet eine interessante utopische Eingangslösung und beschäftigt sich nicht mit den übrigen Problemen. Die Gruppe Jochheim etcl. zersiedelt am stärksten und unvorteilhaftesten den Landschaftsraum. Insgesamt betrachtet ist der Wettbewerb eher unbefriedigend aus landschaftspflegerischer und- planerischer Sicht.

Susanne Ohst



## Resümee aus dem Workshop „Magdeburg - Nördlicher Stadteingang“

Ein Planungsworkshop mit renommierten freischaffenden Architekten verläuft anders als die klassische Planung eines öffentlichen Planungsträgers.

Der öffentliche Planungsträger baut den Planungsablauf stufenweise auf. Er bezieht bereits Festgelegtes, Ausdiskutiertes oder bereits Beschlossenes in seine Überlegungen mit ein und verfeinert, korrigiert und präzisiert die weitere Planung.

Anders der Workshop. Hierbei ist es zulässig und durchaus oft auch erwünscht, sich über Bestehendes rigoros hinwegzusetzen, bereits bestehende Planungsbindungen in Frage zu stellen und grundsätzliche Standpunkte neu zu formulieren. Dabei entstehen oft überraschende, neue Aspekte. Der durch mancherlei Sachzwänge getrübe Blick des Auftraggebers wird oftmals gereinigt. Das kaum Denkbare wird gedacht.

Ich habe nun die Aufgabe übernommen, aus der Fülle guter Ideen und interessanter Aspekte das herauszufiltern, was für die künftige Planungsarbeit der Stadt Magdeburg von Bedeutung ist. Ich kann das sehr unvoreingenommen tun, denn am Planungsprozeß des Workshops habe ich selbst nicht teilgenommen. Einfach ist die Aufgabe nicht, denn ich muß zurückgreifen auf die komplexen Planungszusammenhänge, die im Laufe der zurückliegenden Zeit erarbeitet wurden, und dabei darf ich auch nicht die Kontinuität städtischer Planung übersehen. Insbesondere spielt der Strukturplan, der ja von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen ist, eine große Rolle. Denn mit diesem Beschluß hat die Stadt ein Vertrauensverhältnis für künftige Planungen geschaffen. Der Strukturplan kann sicherlich im Detail geändert werden. Es kann auf bereits geplantes maßvoll verzichtet werden. Neues kann hinzugefügt werden. Nur eines geht nicht: Eine generelle Infragestellung bereits vollzogener planerischer Grundsatzentscheidungen.

Der Workshop hat für mich deutlich gemacht: Für den vom Norden Ankommenden bietet sich ein relativ intakter Stadtrand an. Von den Workshopteilnehmern wird zunächst eine Gefährdung dieses Stadtrandes befürchtet und daran anknüpfend an eine Verbesserung oder Fortentwicklung der stadträumlichen Situation gedacht. Da diese Erkenntnis unbestritten ist, müssen sich ergänzende Planungen dem vorhandenen Stadtrand unterordnen. Sie dürfen ihn nicht verdecken und nicht entwerfen.

So gesehen können am nördlichen Stadtrand nur Gebäude und Wohngebiete mit niedrigerer Bauhöhe angelagert werden, die zum einen flächenmäßig bescheiden sein müssen und zum anderen eine gute

Gestaltung aufweisen müssen. Das Anlagern von Gewerbegebieten, deren Gestaltung schwer bis gar nicht beeinflussbar ist, verbietet sich somit.

Wenn jedoch, wie im Strukturplan vorgesehen, Gewerbegebiete im nördlichen Stadtbereich entstehen sollen, so müssen sie sich flächenmäßig einschränken und unmittelbar an die Autobahn herangerückt werden. Inselhafte Gewerbegebiete mit starken Grünzäsuren würden diesem Planungsziel am ehesten entsprechen.

Das Heranrücken an die Autobahn schafft die Möglichkeit, wie im Workshopbeitrag der Arbeitsgruppe „Blume“ dargestellt ist, einen Landschaftszug etwa entlang der Sülze einzugliedern, der die Gewerbegebiete deutlich und ablesbar vom Stadtrand trennt. Die nördliche Begrenzung dieses Landschaftszuges sollte dann die Erschließungsstraße zwischen Stadtautobahn und Ebendorfer Chaussee sein. Sie sollte dann aber auch nur einseitig nach Norden hin erschließen, ähnlich wie im Beitrag der Gruppe "Dubiel" vorgeschlagen.

Das Heranrücken der Magdeburger Gewerbefläche an die Autobahn von Süden her entspricht dem Heranrücken der Gewerbegebiete im Bereich des Ostfalenparks von Norden her. Eine Autobahn braucht nicht immer Eingrünung auf beiden Seiten. Es genügt, wenn die Autobahn grüne Fenster besitzt, die den Ausblick auf entferntere städtische Strukturen öffnen. Dieses grüne Fenster muß sicherlich im Bereich der Autobahnabfahrt Stadtmitte liegen und breit genug sein, daß man den nördlichen Stadtrand hinter dem vorerwähnten Grünzug deutlich wahrnehmen kann.

Wenn eine Gewerbeansiedlung in der vorbeschriebenen Form erfolgt, ist die Erschließungsstraße unverzichtbar - mag sie nun Nordverbinder heißen oder nicht.

Anders zu betrachten ist das Teilstück des Nordverbinders zwischen Stadtautobahn und Rothensee. Hier muß tatsächlich eine Abwägung gegenüber dem intakten Landschaftsraum erfolgen, eine Abwägung, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vorgenommen werden kann, aber auch nicht muß. Vier der Workshopgruppen plädieren für einen Entfall, eine behält diese Straßenverbindung bei. Ich schlage deshalb vor, die Trasse planerisch freizuhalten. Die Entscheidung hierüber, ob der Nordverbinder gebaut werden soll oder nicht, jedoch auf einen sehr viel späteren Zeitpunkt zu vertagen, denn finanzierbar ist diese Straße zur Zeit ohnehin nicht.

Von großer Bedeutung ist die Eingrünung des nördlichen Stadtrandes. Der vorerwähnte Grünzug entlang der Sülze, der von mehreren Arbeitsgruppen vorgeschlagen wird, muß das Grundgerüst bilden. Seine sorgfältige landschaftsplanerische Ausgestaltung (Bewuchs oder Freifläche) muß noch im einzelnen untersucht werden.

Dem Lärmschutz der Wohnbebauung am nördlichen Stadtrand muß besondere Aufmerksamkeit geleistet werden. Darauf weisen die Workshopteilnehmer deutlich hin. Dient schon das vorbeschriebene Gewerbegebiet dicht an der Autobahn dem Lärmschutz, so ist es des weiteren nötig, die Bewohner der nördlichen Stadtgebiete von der Lärmentwicklung der Stadtautobahn zu schützen. Den Lärmschutz könnten die autobahnbegleitenden, niedrigeren gewerblich oder für Parkierzwecke genutzten Bauten übernehmen (Gruppe Blume, Gruppe Bahlo). Auch eine Totalüberbauung der Stadtautobahn wäre denkbar. Mindestens jedoch müssen autobahnbegleitende Lärmschutzeinrichtungen evtl. stark begrünt geschaffen werden, um die Wohnqualität in den nördlichen Stadtbereichen wieder herzustellen.

Abschließend und fast überflüssigerweise ist darauf hinzuweisen, daß der Erholungsraum östlich der Stadtautobahn von baulichen Einrichtungen freizuhalten ist. Die landschaftsräumlichen Qualitäten und der Anspruch als Naherholungsraum für die Stadt Magdeburg verbieten es, dort Baugebiete auszuweisen.

Der Workshop hat sich also gelohnt. Er macht die künftigen Entscheidungen der Stadt sicherer und eröffnet darüber hinaus neue Aspekte für die Planung. Den Teilnehmern sei dafür ein herzliches Dankeschön gesagt.

Heinz Karl Prottegeier  
Baudezernent

# Inhalt

## **Vorwort**

Dr. Polte, Oberbürgermeister

Seite 1

## **Einige Gedanken zum Stadteingang Magdeburg**

Dr. Ing. Eckhart Wilhelm Peters

Seite 2

## **Überlegungen zum Thema „Stadteingänge“**

Dr. Ing. Karin Kirsch

Seite 3

## **Die Teilnehmer am Workshop „Nördlicher Stadteingang“**

Seite 4

## **Die Ergebnisse des Workshops „Nördlicher Stadteingang“**

Seite 5

Gruppe 1:

Blume • Meissner • Schroth • Schulze • Wähnelt

Seiten 6-10

Gruppe 2:

Storch • Bockelmann • Eckermann

Seiten 11-15

Gruppe 3:

Dubiel • Koller • Krüger-Heyden

Seiten 16-18

Gruppe 4:

Bahlo • Otto • Schube • Zimmermann

Seiten 19-23

Gruppe 5:

Jochheim • Müller • Kellner • Schleich • Schonhoff

Seiten 24-31

## **Zusammenfassung der Ergebnisse**

Prof. Dr. Christian Farenholtz

Seiten 32-34

## **Präsentation der Ergebnisse des Workshops vor dem Oberbürgermeister, Stadtverordneten, interessierten Bürgern und Vertretern der Medien am 19. 6. 1993**

Seite 35

## **Meinungen Magdeburger Bürger zum Thema und den Ergebnissen des Workshops**

Seiten 36-38

## **Resümee aus dem Workshop „Nördlicher Stadteingang“**

Dipl. Ing. Heinz Karl Pröttengeier

Seiten 39-40

## **Impressum**

Herausgeber:

Stadtplanungsamt Magdeburg

Lorenzweg 77-87

39124 Magdeburg

Telefon (0391)5668/424

Fax (0391)5668/292

Bearbeiter:

Dr. Ing. Karin Kirsch

Text:

Autoren siehe Inhaltsverzeichnis

Fotos:

Foto Dieck Magdeburg

Stadtplanungsamt

Christian Farenholtz

Grafik-Design:

Ateliergemeinschaft

Rudolf Purke/K.-H. Arlt VBK/BBK

Herstellung:

Magdeburger Druckerei GmbH

Nachtweide 36-43

39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg