



Gutachterverfahren
Elbebahnhof



49
1995

Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

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

Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

- 1990 Workshop •
Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
1/93 Strukturplan
2/93 Verkehrliches Leitbild
3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
4/95 Teilflächennutzungsplan Rothensee
5/93 Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher
Rahmenplan
5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz
Magdeburg •
7/93 Workshop • Nördlicher Städteingang •
8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93 Radverkehrskonzeption
10/93 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
13/94 Hermann-Beims-Siedlung
14/94 Siedlung Cracau I
15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
16/95 Gartenstadtkolonie Reform
17/94 Schlachthofquartier
18/I/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Sozio-urbane Untersuchungen
18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt
18/III/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Sudenburg
19/94 Die Anger-Siedlung
20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation
21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
22/94 Die Curie-Siedlung in Neustadt
32/I/95 Wilhelmstadt Nord
32/II/95 Wilhelmstadt Süd
23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
25/95 Stadtteilentwicklung Rothensee
26/95 Gartenstadt Hopfengarten
28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt
Magdeburg •
30/95 Südwestliche Stadterweiterung
31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
33/95 Magdeburger Märktekonzept
34/95 Sozialistischer Städtebau
35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen
36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
37/95 Siedlung Farmersleben
38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen
Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben
39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -
Weimarer Republik
39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne
41/95 Stadtteilentwicklung Olvenstedt
42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
43/I/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
45/95 Genossenschaftswesen Magdeburgs
46/95 Industriegeschichte Magdeburgs
47/95 Workshop • Universitätsplatz •
48/I/95 Bruno-Taut-Symposium
48/II/95 Bruno-Taut-Symposium
49/95 Gutachterverfahren Elbe-Bahnhof
50/95 Stadtteilentwicklung Cracau-Prester
51/95 Gründerzeitliche Villen Magdeburgs

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Gutachterverfahren
Elbebahnhof



Inhaltsverzeichnis	Seite
Grußwort des Oberbürgermeisters	3
Vorwort Eckhart W. Peters	4
1. Anlaß und Vorgeschichte des Gutachterverfahrens	5
2. Die Aufgabenstellung zum Gutachterverfahren	24
3. Die eingereichten Entwürfe	31
Beitrag 1: Marcel Odermatt/Dominique Walser	31
Beitrag 2: Uwe Graul/Wolf-Rüdiger Thäder	45
Beitrag 3: Peter Otto/Wolfgang Wähnelt	49
Beitrag 4: Jürgen Schulz/Carolin Krause	55
4. Schlußfolgerungen aus dem Gutachterverfahren	
Weiterführende Untersuchungen und Planungen	61
Das Begutachtungsgremium	61
Aus dem Protokoll des Begutachtungsgremiums	61
Technische Studie Straßentunnel Schieinufer	64



Dort, wo die Elbe an Magdeburgs Stadtkern vorbeifließt, erstreckten sich über anderthalb Jahrhunderte Bahnanlagen, Lagerhäuser und Plätze für den Güterumschlag. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden diese Nutzungen schrittweise zurückgedrängt zugunsten von ausgedehnten Grünanlagen und Promenadenwegen, die heute schon ganz selbstverständlich die Elbansicht der Stadt mitbestimmen und von allen Magdeburgern als innerstädtische Erholungsflächen geschätzt und geliebt werden.

Südlich des Domes bis hin zur Hubbrücke und weiter bis zum Klosterberggarten erschwerte die fortdauernde Nutzung der Gleisanlagen durch die Bahn bis in die jüngste Zeit hinein eine großzügige Neugestaltung des Elbufers.

Erst seit Beginn des Jahres 1995 eröffneten sich nun auch für diesen Teil der Uferzone ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten. Sorgfältig muß nunmehr erwogen werden, wozu dieses Gelände in Zukunft zu nutzen und wie es zu gestalten ist.

Ich begrüße deshalb, daß das Stadtplanungsamt alle bisherigen Überlegungen und vor allem auch die Ergebnisse eines Gutachterverfahrens, zu dem vier Architekturbüros aufgerufen waren, in dieser Dokumentation zusammengefaßt hat. Noch stehen wir am Anfang des Planungsprozesses für den "Elbebahnhof". Ich bin überzeugt, daß das vorliegende Heft nicht nur Informationen vermittelt, sondern auch zum Nachdenken und zur Bildung einer eigenen Meinung anregt. In diesem Sinne wünsche ich dem Heft viele interessierte Leser.

Dr. Willi Polte
Oberbürgermeister

Vorwort

Die Stadt Magdeburg verfügt über außerordentlich interessante Flächenressourcen, die eine Erneuerung der Stadt von innen heraus ermöglichen. Es handelt sich dabei sowohl um kriegszerstörte Bereiche der Innenstadt - wie etwa das Areal am Zentralen Platz - wie auch um alte Industrieflächen und, nicht zuletzt, um ausgedehnte Bahnanlagen. Neben dem Gelände an der Maybachstraße ist der alte Elbebahnhof mit seinen weitgefächerten Gleisanlagen ein solches Entwicklungspotential. Es ist die gemeinsame Aufgabe der Deutschen Bahn AG und der Stadt Magdeburg, die Umnutzung dieser Flächen sorgfältig vorzubereiten und einen vernünftigen Interessenausgleich zu suchen. Die Lage des Elbebahnhofgeländes unmittelbar am Ufer der Stromeibe und seine Ausdehnung von der Sternbrücke bis zum Domfelsen erfordern eine gründliche Auseinandersetzung mit den städtebaulichen Möglichkeiten. Die Nähe zum Dom verlangt außerordentliches Feingefühl. Landschaftsgestalt und Stadtgestalt müssen zu einer Einheit verbunden werden. Die vorliegende Broschüre faßt bisher Geleistetes zusammen und bildet die Ausgangsbasis für die nächsten Planungsschritte. Eine wichtige Etappe wird die Aufstellung eines Bebauungsplanes sein, mit dem die Art der Nutzung und auch die Intensität der baulichen Nutzung verbindlich festgelegt werden wird. Von der vorliegenden Veröffentlichung erhoffe ich mir eine anhaltende Diskussion um die Zukunft des Magdeburger Elbebahnhofs. Die Neugestaltung des Elbebahnhofgeländes könnte ein wichtiger Beitrag zu dem im Jahr 2005 anstehenden Stadtjubiläum sein!

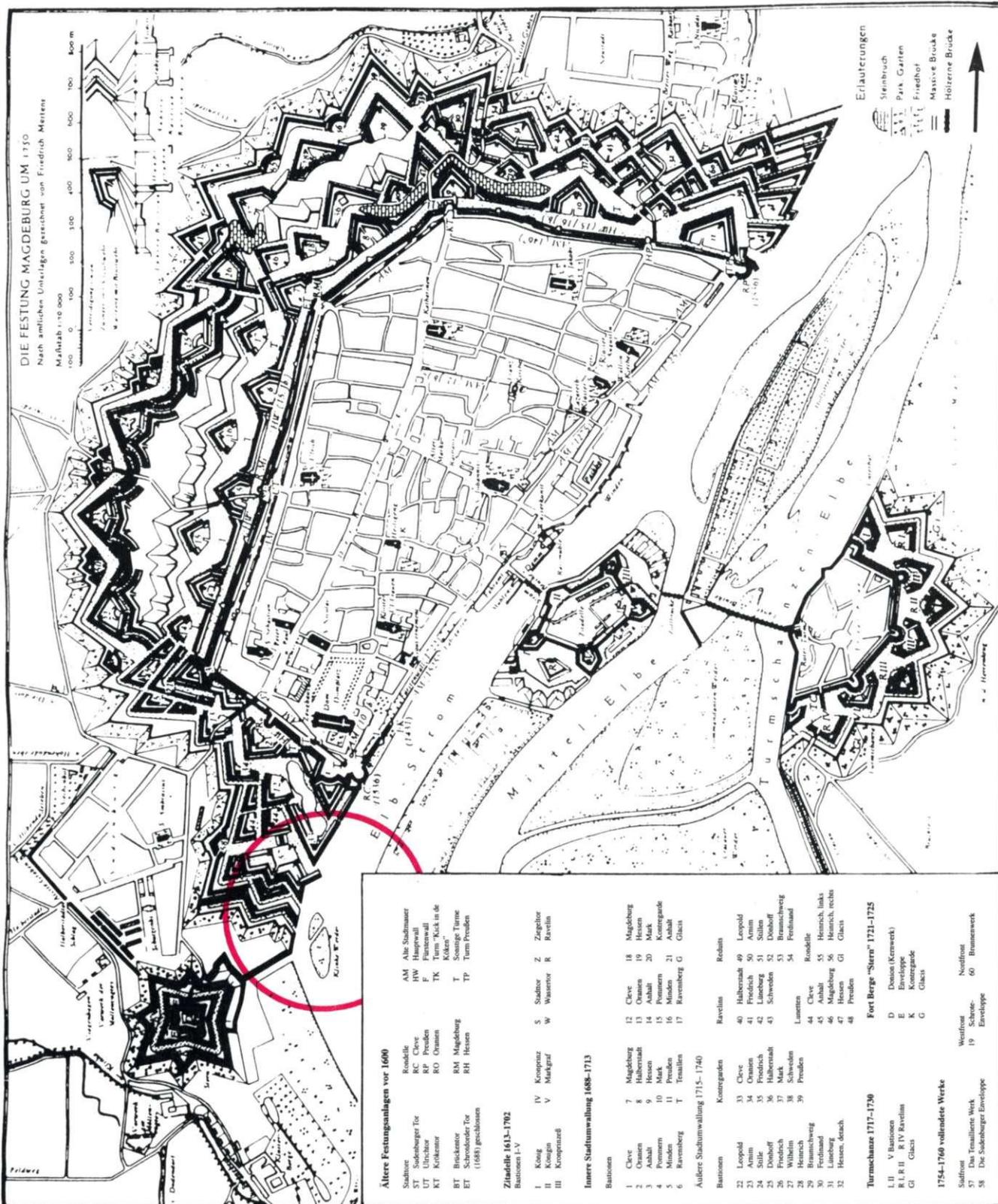
Dr. Eckhart W. Peters
Leiter des Stadtplanungsamtes

1. ANLASS UND VORGESCHICHTE DES GUTACHTERVERFAHRENS

Karin Kirsch

Abb. 1

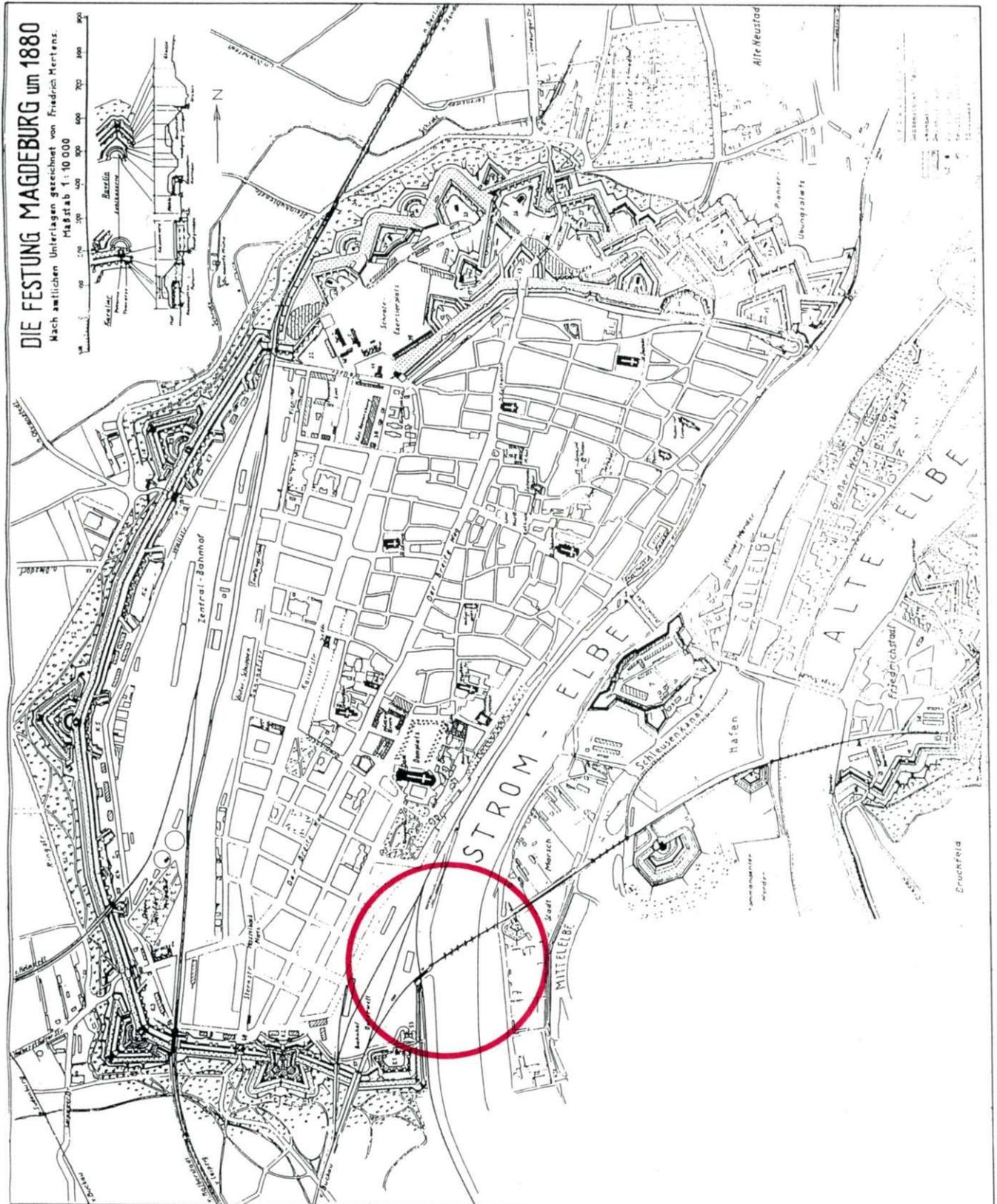
Die Karte der Festung Magdeburg um 1750 zeigt dort, wo sich heute die Gleisanlagen des Elbebahnhofes ausbreiten, Teile der barocken Befestigungsanlagen und davor Parks und Gärten, dem Kloster Berge zugeordnet. (Abb. 1)



men Friedrich-Wilhelm-Garten. (Abb. 2)
Wiederum 30 Jahre später hat sich das Bild erneut verändert. Durch den Bau des Kavaliers 1 "Scharnhorst" zwischen Bahnanlagen und Strom-Elbe war die Lücke

im Festungsgürtel der Stadt wieder geschlossen worden. Die Bahnanlagen wurden in das Befestigungssystem einbezogen. Noch heute sind im Bereich der Brücke über die Bahnanlagen die eindrucksvollen Mauerwerksflanken zu sehen, die zu diesen Befestigungsan-

Abb. 3



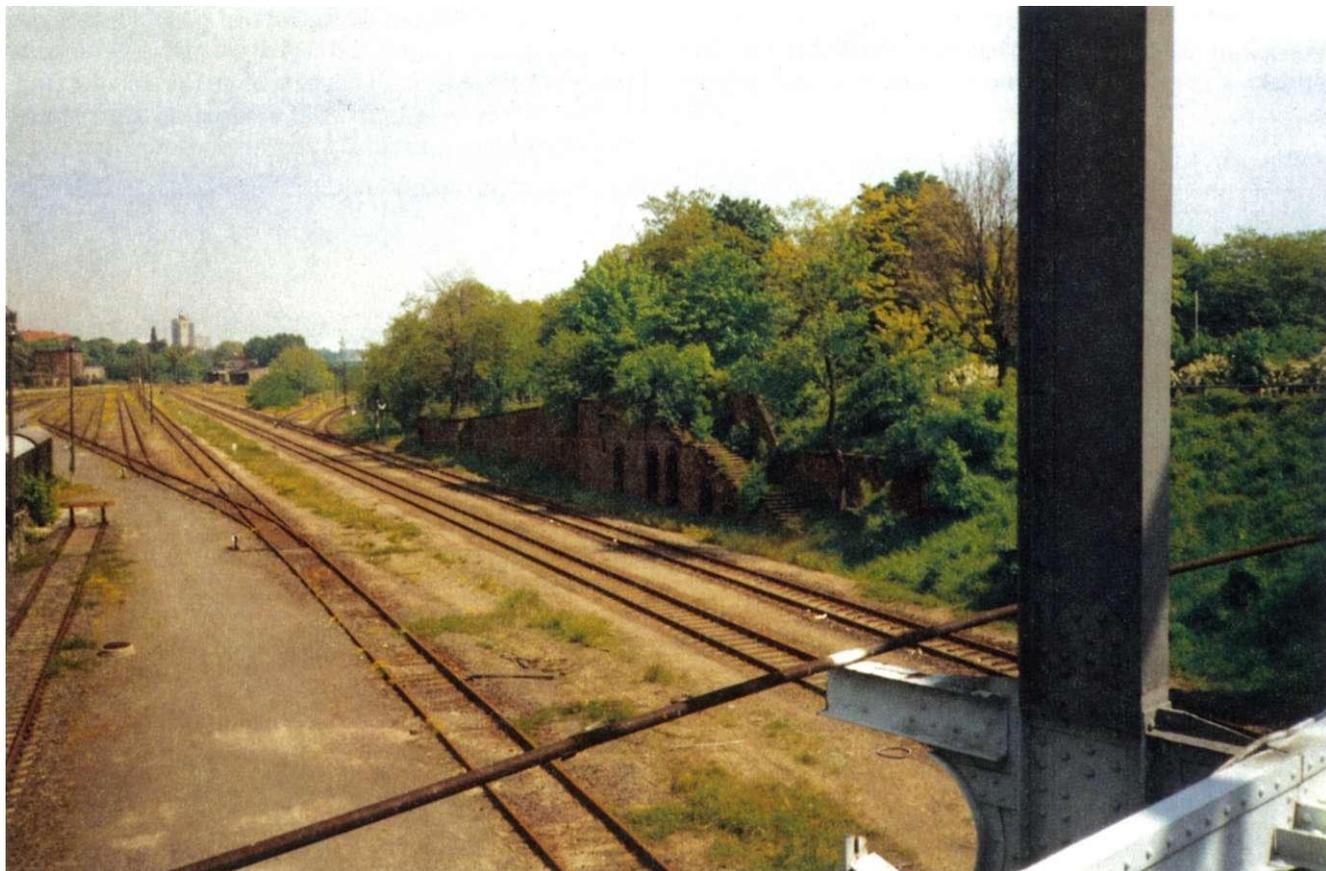


Abb. 4

▼ Abb. 5



lagen des ausgehenden 19. Jahrhunderts gehörten und dem Gelände die Bezeichnung "Bahnhof Unterwelt" eingetragen haben mögen. (Abb. 3, 4, 5)

Auch am Elbufer zog sich die Befestigung bis zum Brückenkopf der Hubbrücke hin, um dann in nördlicher Richtung in eine Kaimauer überzugehen, die den Umschlag von Transportgütern vom Schiff auf die Bahn ermöglichte. (Abb. 6)

Die Postkarte von 1906 zeigt diese Kaimauer noch im Bau, während sie auf der zweiten Postkarte, die 1908 verschickt wurde, bereits vollendet und mit Krananlagen bestückt zu sehen ist. (Abb. 7, 8)

In der Zwischenzeit war auch entlang der Straße "Fürstenufer", dem heutigen Schieinufer, eine Bebauung mit Lager- und Bürohäusern erfolgt und die städtebaulich-räumliche Situation entstanden, die wir heute noch vorfinden.

Die Abbildung 9 zeigt einen Ausschnitt, der den Zustand vor dem Zweiten Weltkrieg erkennen lässt.

Nach der endgültigen Aufhebung des Festungsstatus der Stadt Magdeburg im Jahre 1912 war das Kavalier 1 "Scharnhorst" in zivile Nutzung übergegangen. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden der südlich vorgelagerte Festungsgraben und das Gelände nördlich davon mit Trümmerschutt aufgefüllt.

Abb. 6





und die ... Hanna

Magdeburg, den 27. 6. 06

Elbansicht mit Dom

*Liebe Hanna! Die andere Karte wird dir wohl
 sofort zuhause in ... in die ...
 ist für nur 6³⁸ ... in ... 8⁵⁵ in Berlin
 ...*

Abb. 7

Abb. 8

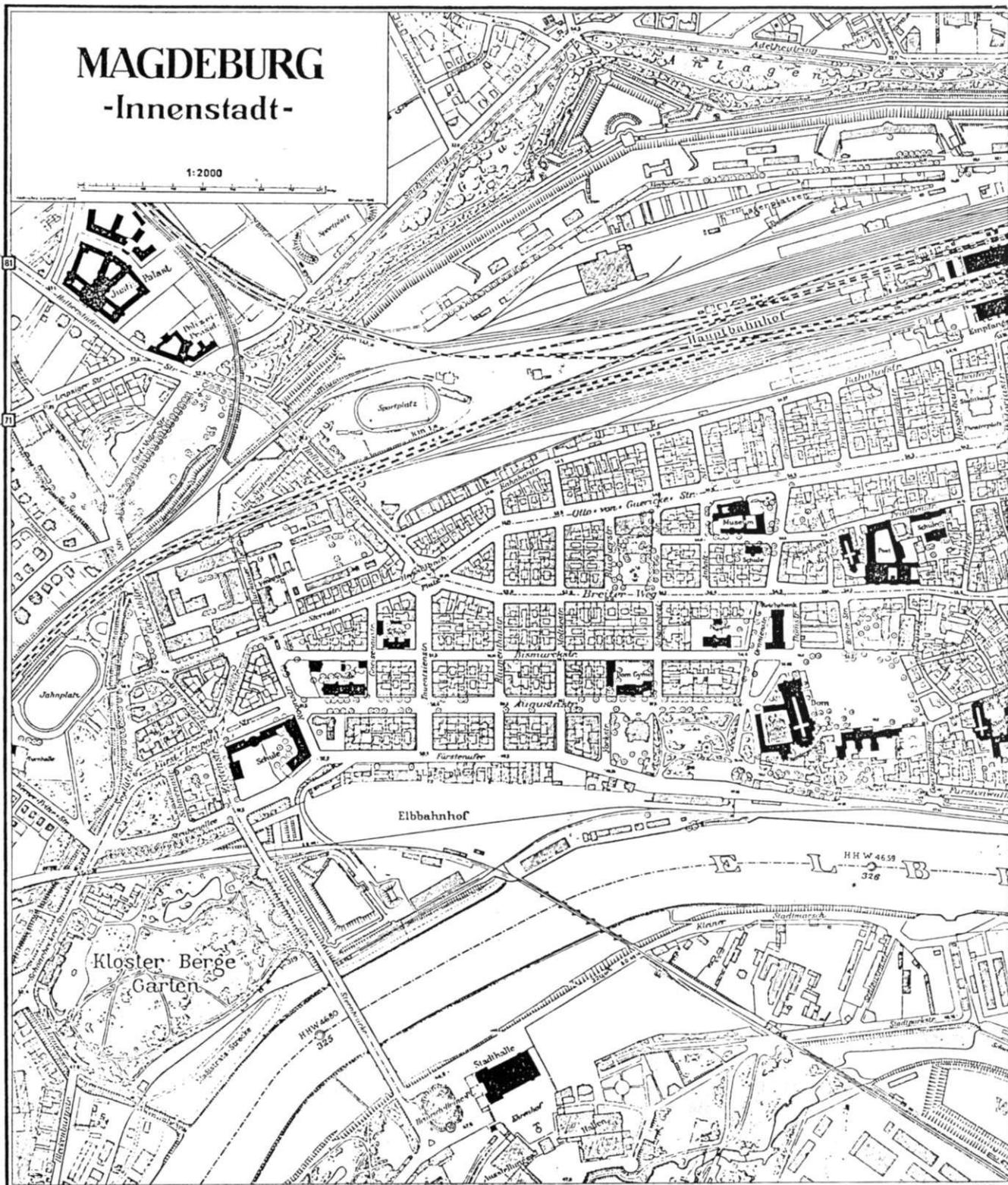


Magdeburg Elbpartie mit, Dom.

Die Zeichnung aus dem Jahr 1898 zeigt den Grundriß des Kavaliers mit dem nördlich davon gelegenen Reserve-Wasserwerk sowie Schnitte durch die Befestigungsanlagen. (Abb. 10)

Bereits der Plan für den Wiederaufbau der Innenstadt aus dem Jahre 1948 zeigt indes einen Gedanken, der auch heute noch verfolgt wird, nämlich - die Auflösung des Bahngeländes, seine konsequente Umnutzung und

Abb. 9



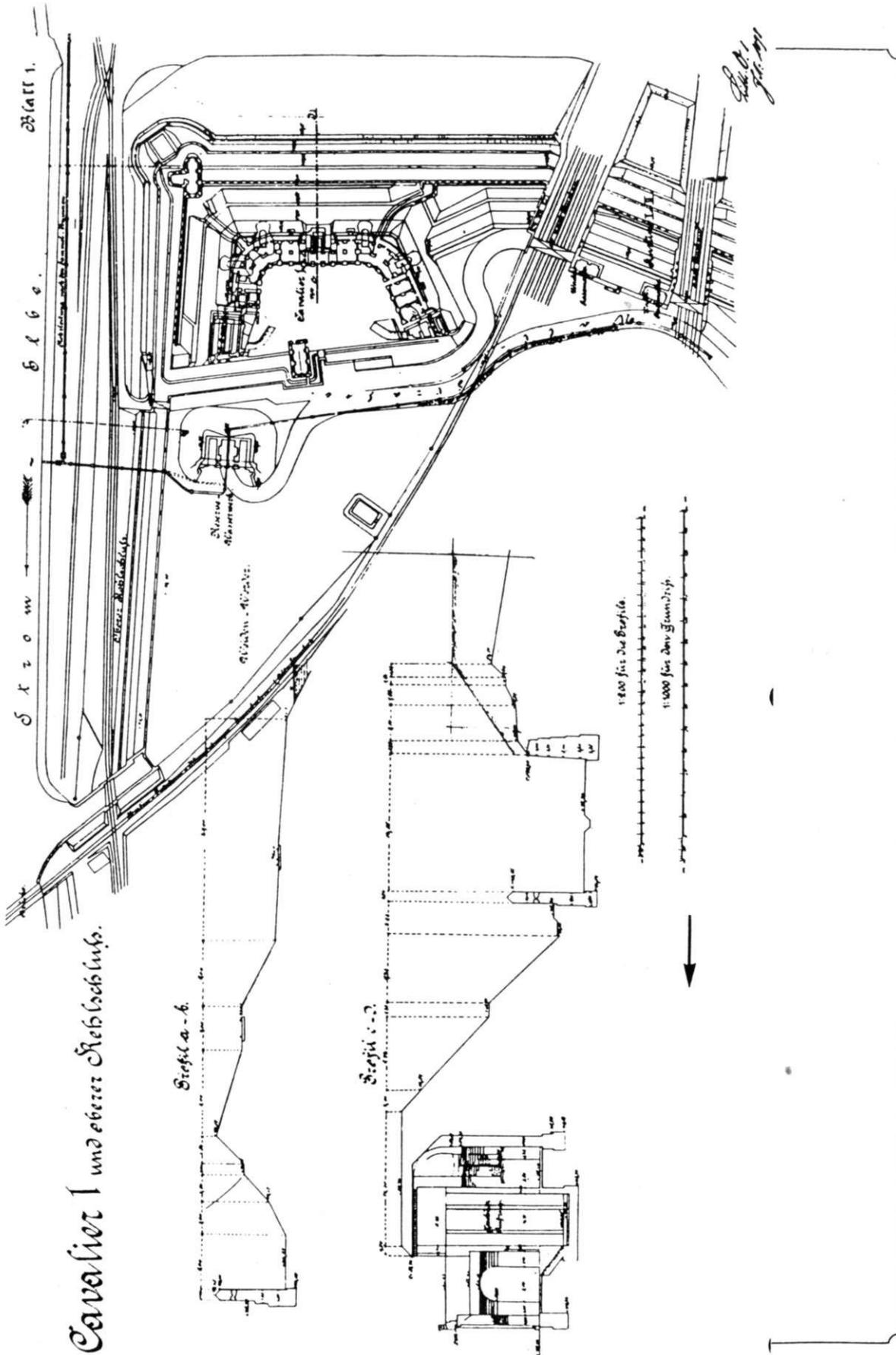
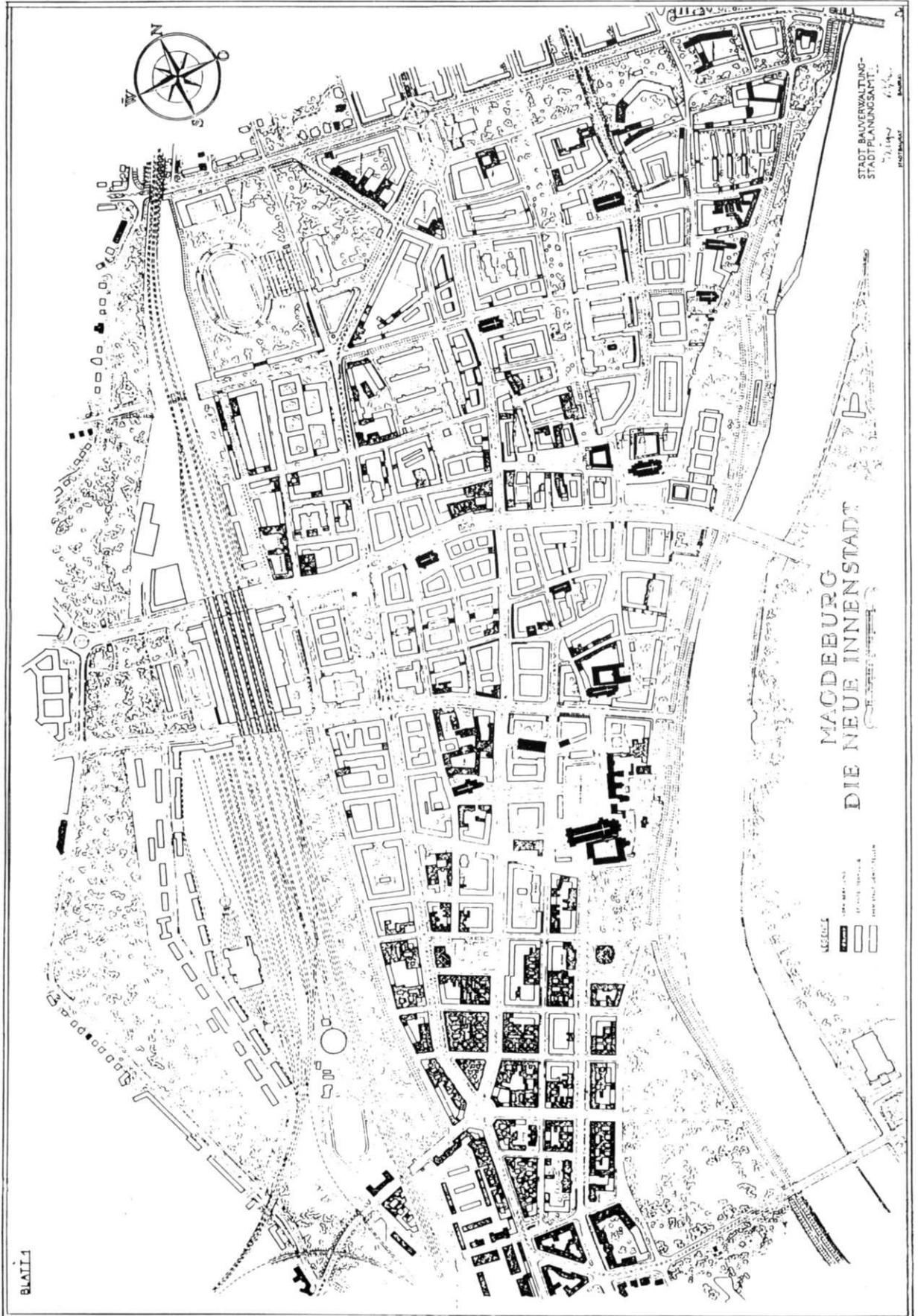


Abb. 10

Abb. 11



Integration in ein großzügiges Grün- und Freiraumsystem entlang der Elbe. (Abb. 11)

Der Elbebahnhof oder Bahnhof Unterwelt hatte zwar schon mit dem Bau des Hauptbahnhofes und der Verlegung der wesentlichen Strecken der Bahn in den Bereich westlich der Innenstadt an Bedeutung verloren. Er hatte aber noch bis in die jüngste Vergangenheit hinein Aufgaben zu erfüllen, die eine Umnutzung ausschlossen. Im Zuge des Ausbaus der Elbuferpromenade war es in den 70er Jahren mit Mühe und Not gelungen, eine bescheidene Fußgängerverbindung von der Höhe des Domfelsens bis zum Brückenkopf der Hubbrücke und von dort am Kavalier "Scharnhorst" vorbei zum Klosterberggarten zu schaffen. Das übrige Gelände verblieb in der Nutzung der Deutschen Reichsbahn, später Deutsche Bahn AG, und verschiedener Gewerbebetriebe, wie auch das Luftbild aus dem Jahr 1994 noch zeigt. (Abb. 12)

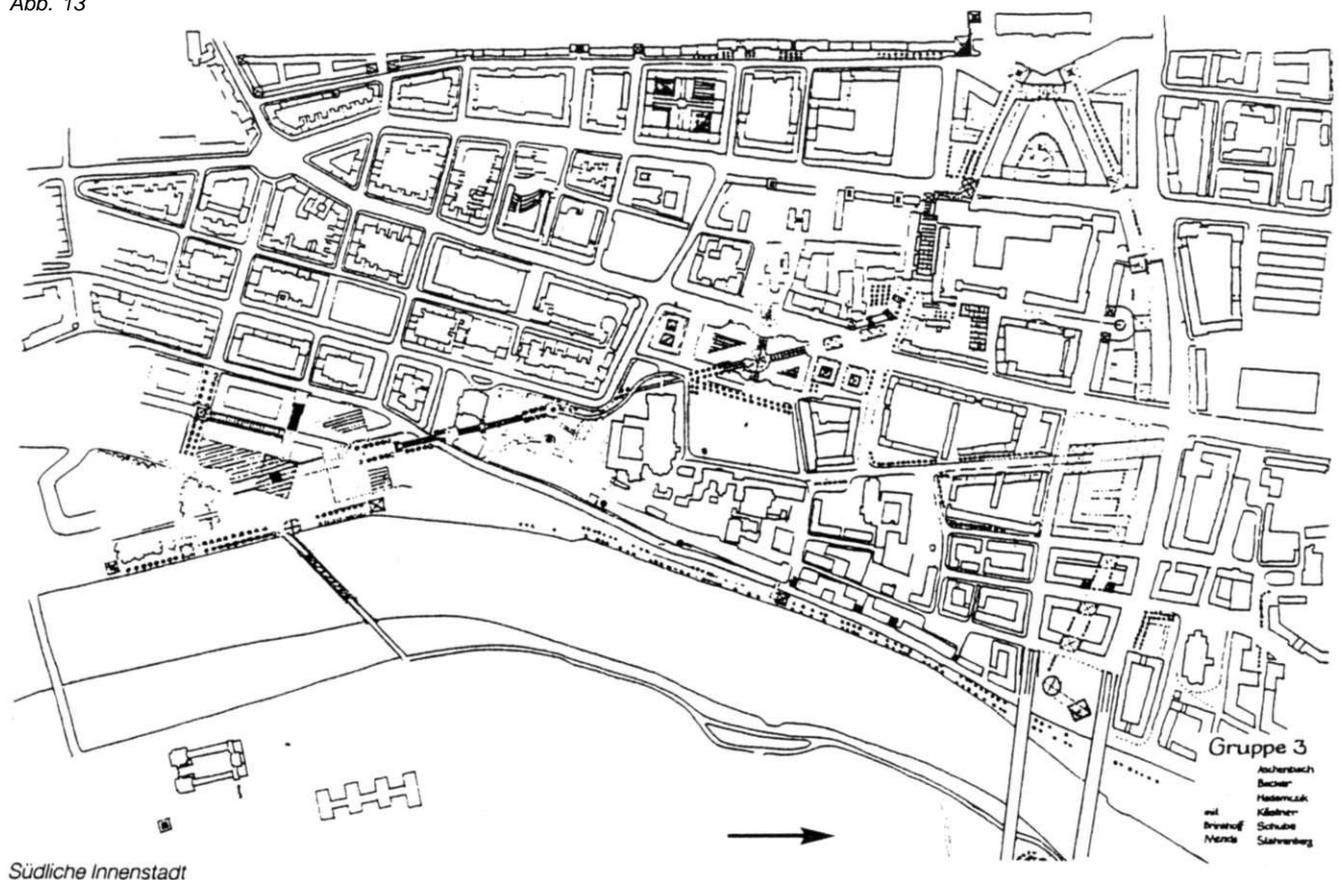
Abb. 12



Als im November 1990 erstmals nach der Wende von Architekten im Rahmen eines Workshops Überlegungen über "die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums" angestellt wurden, fand das Gelände des Elbebahnhofes bei den meisten Teilnehmern starke Beachtung und wurde - wie die abgebildeten Beispiele zeigen - als wichtiges Entwicklungspotential für die Innenstadt angesehen.

Die Architekten Hanna Aschenbach, Stefan-Andreas Becker, Thomas Hadamczik, Andreas Kästner, Peter Schube, Peter Stahrenberg, Marlies Brinkhoff und Ingrid Mende sahen im Elbebahnhofgelände den richtigen Standort für Landesregierung und Ministerien. Gedanklich bauten sie eine neue Funktionsachse auf, die von diesem Verwaltungszentrum quer durch die Innenstadt, vorbei am Dom, durch die Leiterstraße bis zum Hauptbahnhof führt. (Abb. 13)

Abb. 13



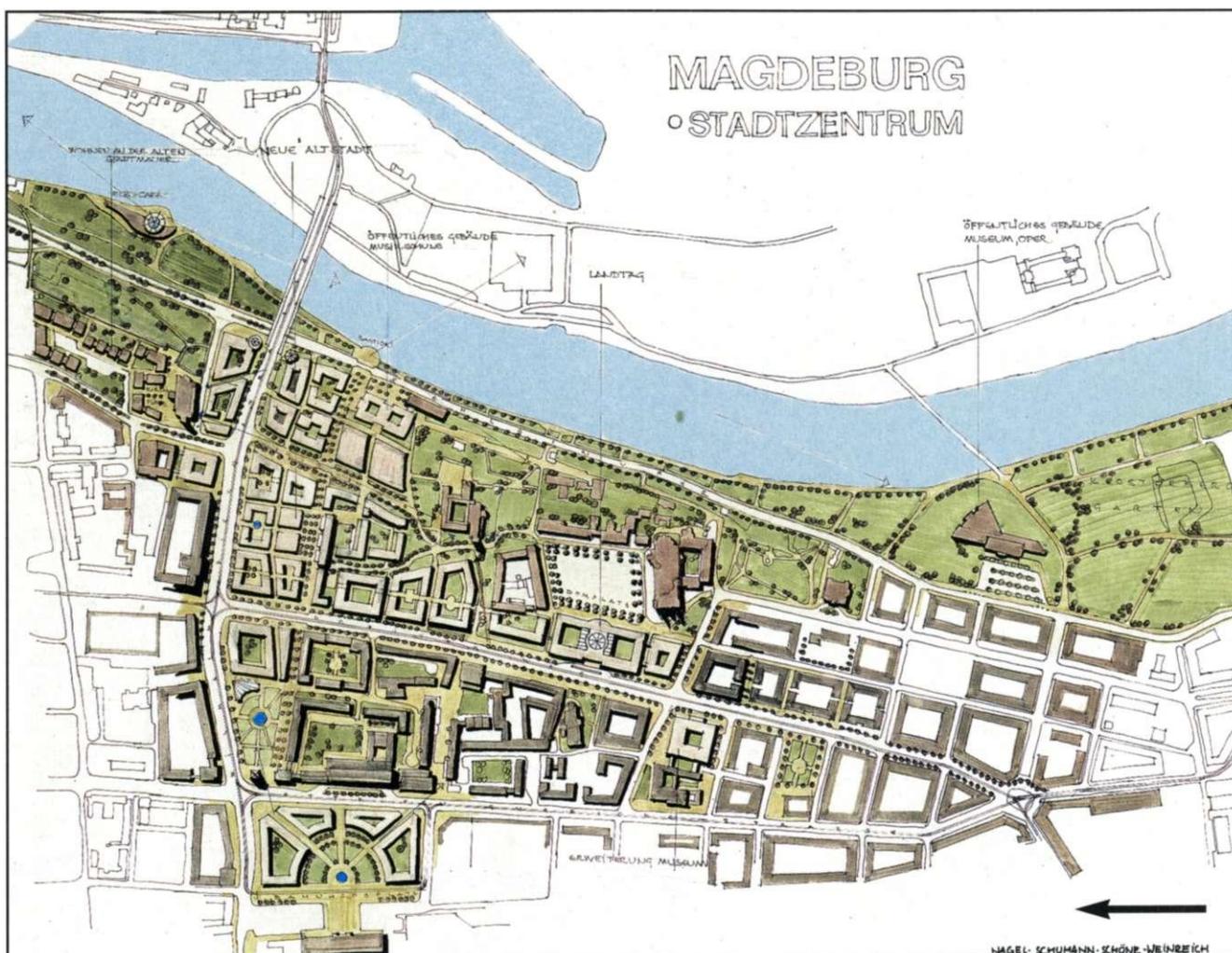
Für Prof. Günter Nagel, Werner Schumann, Günter Schöne und Rolf Weinreich stand fest, daß das Elbebahnhofs-gelände Teil des Freiflächensystems der Innenstadt werden muß. Als Solitäre ordneten sie ein Opernhaus und ein Museumsgebäude in den Park ein. (Abb. 14)

Auch Nils-Christian Fritsche, Thomas Getrost, Karsten Krüger-Heyden, Alexander Michaljuk, Wolfgang Robra, Thomas Wittenberg und Klaus Eschke befanden, daß der Elbebahnhof Standort für ein bedeutendes öffentliches Bauensemble werden müsse und ordneten dort ein Medien-Zentrum für das Land Sachsen-Anhalt ein. (Abb. 15)

Anders Heinz Karl, der in seinem Entwurf Wohnnutzung in blockhafter Baustruktur vorsah und vorschlug, am Kavalier Scharnhorst durch bauliche Ergänzung ein Hotel zu schaffen. (Abb. 16)

Genauso sah es der Architekt Johannes Schroth schon im November 1990. Er führt Wohnquartiere in zwei- bis dreigeschossiger Bebauung unter Anlehnung an die städtebauliche Struktur des südlichen Stadtzentrums bis dicht an den Strom heran und ergänzt das Kavalier Scharnhorst zu einer Hotelanlage. (Abb. 17)

Abb. 14



Und auch Wolfgang Wähnelt schließt sich dieser Auffassung an.

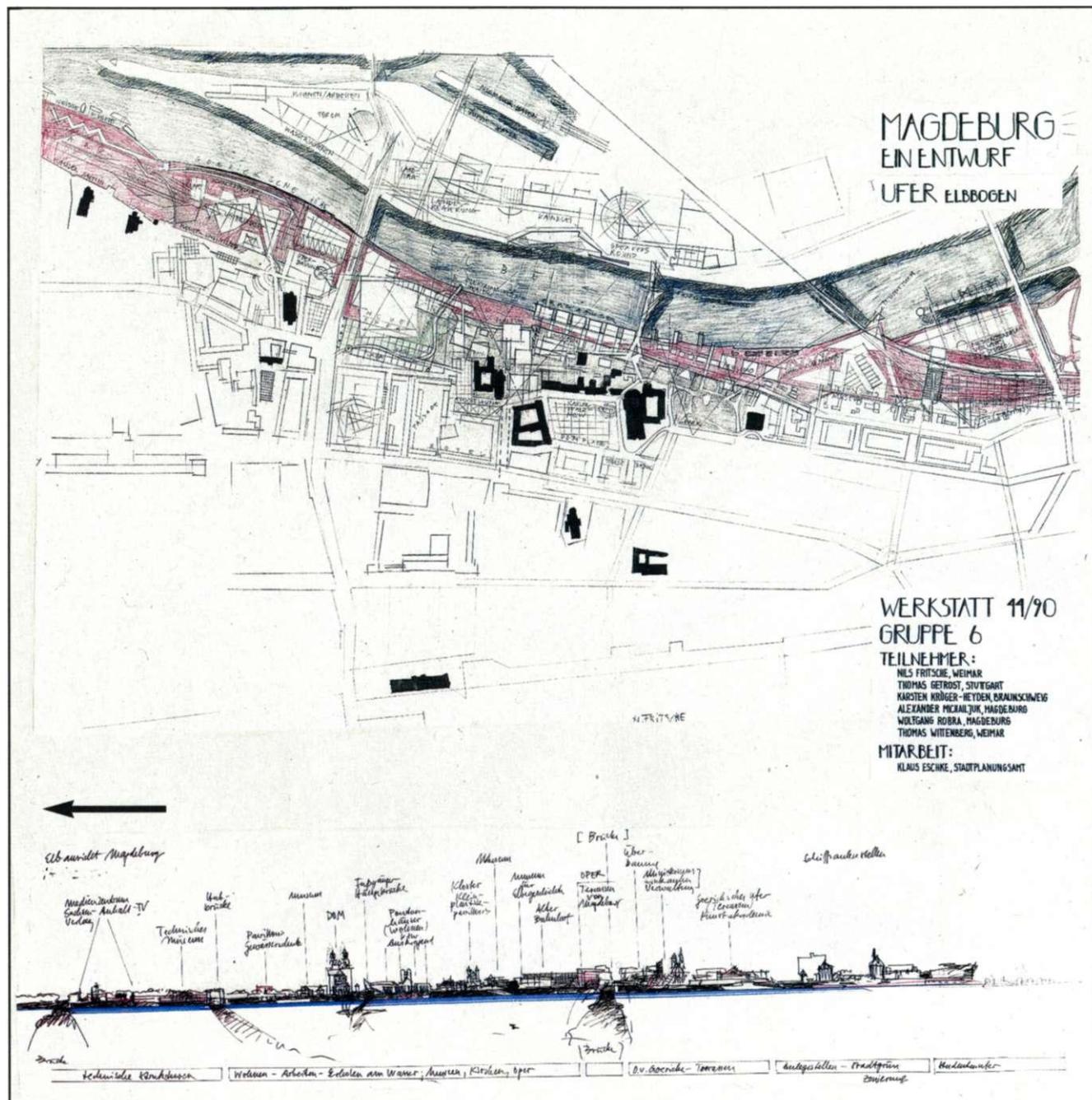
Bei gleichem inhaltlichen Konzept entwickelt Ewald Zesewitz eine städtebaulich sehr anspruchsvolle Anlage, die auf einen "Stern"platz am Elbufer ausgerichtet ist. (Abb. 18, 19)

Fast drei Jahre waren nach dem Workshop zur "Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums" ins Land gegangen, der Bebauungsplan für den Bahnhofsvorplatz war aufgestellt, die städtebaulichen Ideenwettbewerbe

"Die Stadtmitte" und "Domplatz Magdeburg" hatten stattgefunden, da entschloß sich die Stadtverwaltung zur Vorbereitung eines bundesweit offenen städtebaulichen Ideenwettbewerbes für das Gelände des Elbebahnhofes und die südlich angrenzenden Bereiche mit dem Kavalier Scharnhorst und dem Klosterbergergarten.

Bereits im September 1992 hatte die damalige Stadtverordnetenversammlung die Aufstellung des Bebauungsplanes "Elbebahn/Südliches Stadtzentrum" beschlossen. Dazu wurde 1993 eine Veränderungssperre erlassen, die 1995 eine Verlängerung erfuhr. Die Vor-

Abb. 15



bereitungen für den städtebaulichen Ideenwettbewerb standen kurz vor ihrem Abschluß, da teilte der Baudezernent nach Gesprächen mit verantwortlichen Mitarbeitern der Deutschen Reichsbahn - als dem damaligen Eigentümer der wichtigsten Flächen im Wettbewerbsgebiet - mit, daß die Durchführung des Wettbewerbes auf unbestimmte Zeit zurückgestellt werden

müsse, weil die Deutsche Reichsbahn sich nicht in der Lage sähe, an dem Vorhaben mitzuwirken. Die Gründe zu dieser Absage lagen in der bevorstehenden Fusion von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn und der nachfolgenden Umwandlung in die Deutsche Bahn AG mit ihren grundlegenden Veränderungen in den Verantwortungsstrukturen.

Abb. 16



Im Jahr 1995 kam, nach Bildung des Zentralbereiches Immobilien bei der Deutschen Bahn AG, die Zusammenarbeit zwischen der Stadt Magdeburg und der Bahn wieder in Gang.

Um die Schaffung von Planungs- und Baurecht durch die bereits 1992 beschlossene Aufstellung eines Bebauungsplanes nicht weiter zu verzögern (und auch wegen des wesentlich geringeren finanziellen Aufwan-

des!) entschloß sich die Stadtverwaltung, von der zeit- und kostenaufwendigen Durchführung eines städtebaulichen Ideenwettbewerbes Abstand zu nehmen und stattdessen ein Gutachterverfahren mit vier Teilnehmern durchzuführen.

Wie auch beim städtebaulichen Ideenwettbewerb wurde mit dem Gutachterverfahren das Ziel verfolgt, Grundlagen für den Bebauungsplan zu schaffen bzw. im Vor-

Abb. 17

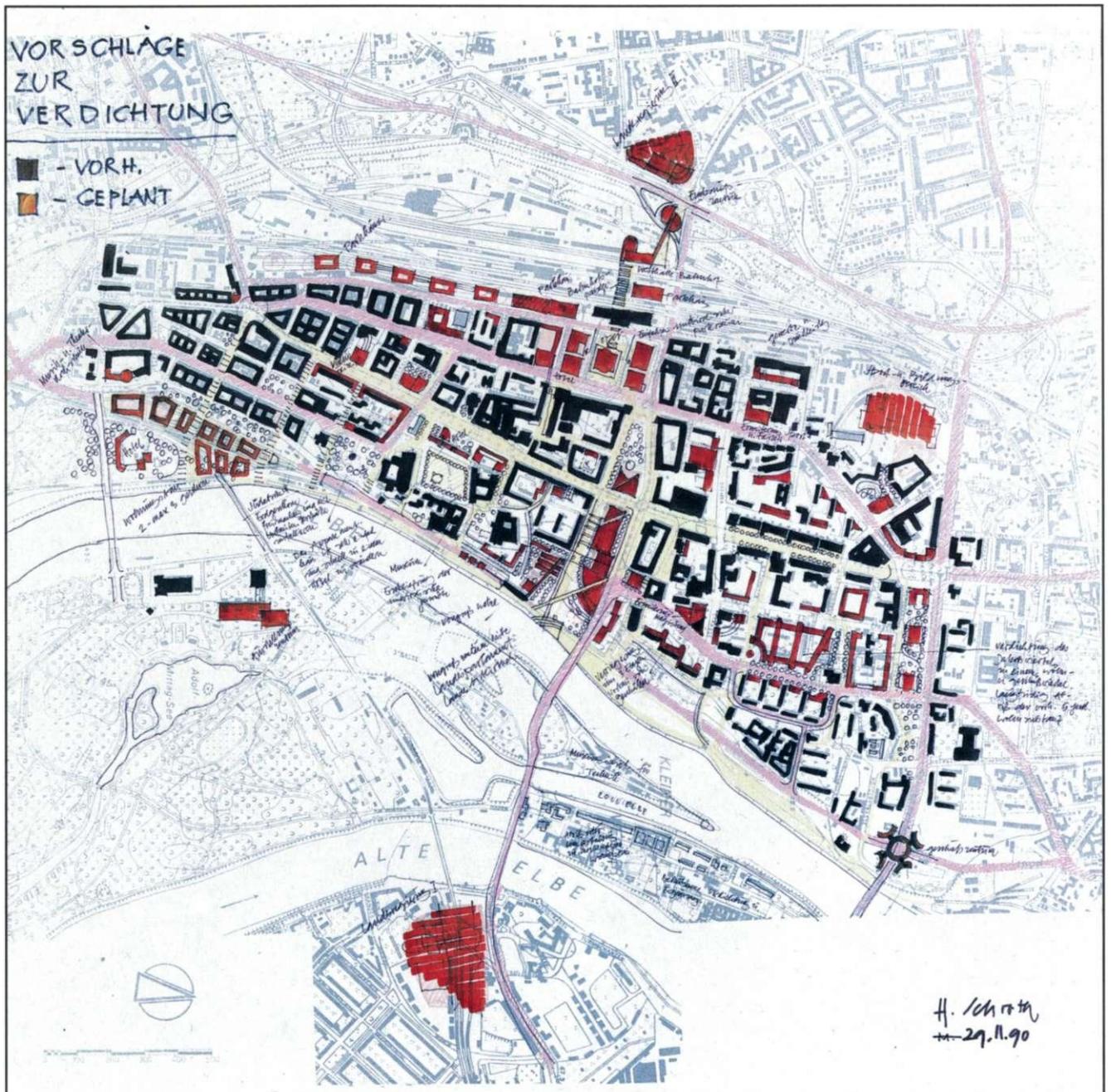
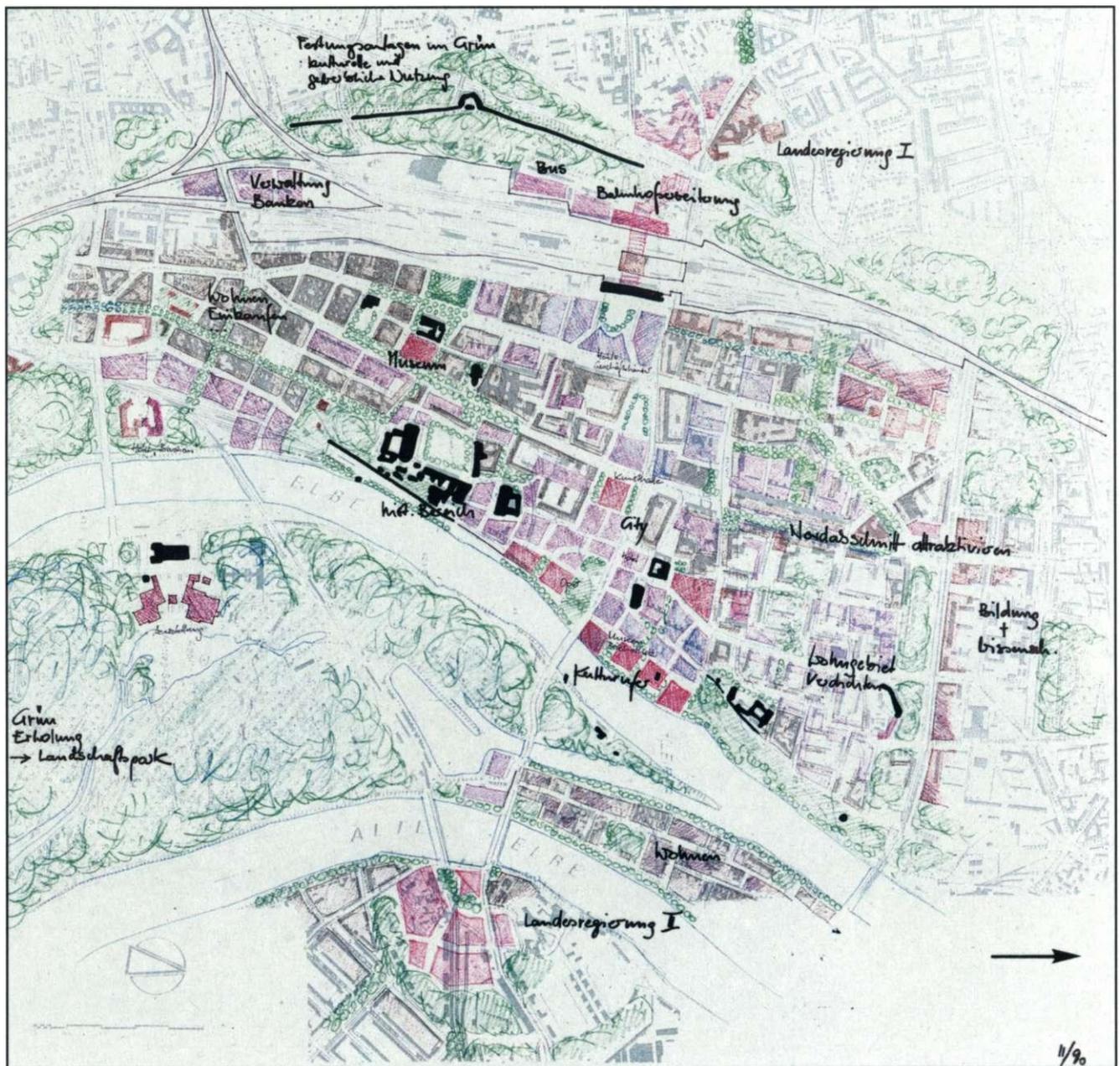


Abb. 18

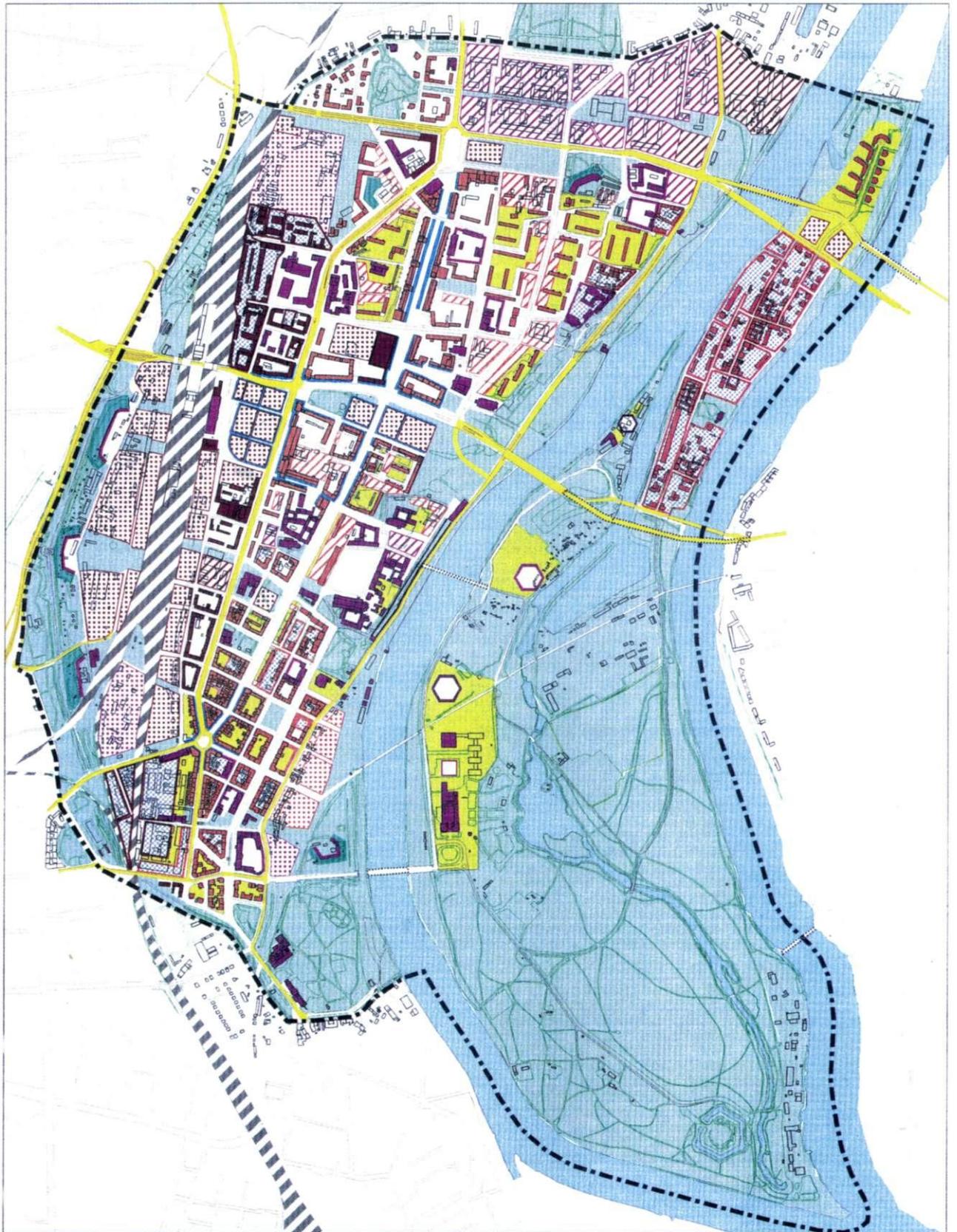


feld der Bebauungsplanung die Grenzen und Möglichkeiten städtebaulicher Entwicklung auf dem Elbebahnhofs- gelände auszuloten und zu diskutieren. Dabei flossen die zwischenzeitlich im "Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg" unter Leitung von Prof. Dr. Christian Farenholtz niedergelegten Empfehlungen zur Nutzung und Strukturierung des Geländes ein. (Abb. 20)

ENTWICKLUNGSKONZEPT INNENSTADT MAGDEBURG
NUTZUNGSKONZEPT

	Untersuchungsgebiet
	Wohnen 80 - 100% / Arbeitsstätten 0 - 20%
	Wohnen 50% / Arbeitsstätten 50%
	Wohnen 0 - 20% / Arbeitsstätten 80 - 100%
	Öffentliche Nutzung / öffentlich wirksam
	Ladennutzung im EG vorgeschrieben
	Öffentliche Grünfläche / Parkanlage einschliesslich Kleingärten und Sportanlagen
	Gründominierte Baufläche
	Wallanlagen
	Solitär-Bebauung im Elbuferbereich
	Entwicklungsbereich: Wohnen 80 - 100% / Arbeitsstätten 0 - 20%
	Entwicklungsbereich: Wohnen 50% / Arbeitsstätten 50%
	Entwicklungsbereich: Wohnen 0 - 20% / Arbeitsstätten 80 - 100%
	Entwicklungsbereich: öffentliche Nutzung
	Verdichtungsbereich: Wohnen 80 - 100% / Arbeitsstätten 0 - 20%
	Verdichtungsbereich: Wohnen 50% / Arbeitsstätten 50%
	Verdichtungsbereich: Wohnen 0 - 20% / Arbeitsstätten 80 - 100%
	Verdichtungsbereich: öffentliche Nutzung
	Bereiche behutsamer Stadterneuerung
	Wasserfläche
	Hauptverkehrsstraßen
	Weiterführung Fürstenwall
	Bahngelände
	Neue Brücke

Abb. 20



ENTWICKLUNGSKONZEPT INNENSTADT MAGDEBURG
 NUTZUNGSKONZEPT

100 0 200 400 600 800 1000
 PROF. FARENHOLTZ + D'ING PLANUNG / HAMBURG / 1995

2. DIE AUFGABENSTELLUNG ZUM GUTACHTERVERFAHREN

(auszugsweise aus dem Ausschreibungstext)

2.1 Lage und Bedeutung des Plangebietes

Das Plangebiet erstreckt sich entlang des Westufers der Stromelbe vom Fürstenwall im Norden bis zur verlängerten Planckstraße mit dem Brückenkopf der Sternbrücke im Süden. Die westliche Begrenzung des Plangebietes bildet die Straße Schieinufer. Damit liegt im Plangebiet ein bedeutender Teil des Freiflächensystems der Stadt am Strom, nämlich: der südliche Teil der Elbuferpromenade, die sich derzeit vom Askanischen Platz (Nordbrückenweg) im Norden bis zur Hubbrücke im Süden erstreckt, sowie das Gelände des Forts „Scharnhorst“ im Dreieck zwischen den Anlagen der Bahn AG, dem Strom und der Planckstraße (Zufahrt zur zerstörten Sternbrücke). Das Freiflächensystem wird im Gutachtergebiet unterbrochen. Die Verbindung zum Klosterberggarten ist völlig unzulänglich.

Zum anderen ist das Plangebiet geprägt durch den sogen. Elbebahnhof mit seinen ausgedehnten Gleisanlagen und den dazugehörigen Lager- und Bürogebäuden, die sich zwischen den Gleisanlagen und der Straße Schieinufer befinden. Die Gleisanlagen, die von der Bahn nicht mehr genutzt werden, beabsichtigt die Bahn aufzugeben und das Gelände für die Bebauung zu entwickeln. Das bahneigene Gelände umfaßt eine Fläche von ca. 80.000 m².

Die Bedeutung des Plangebietes ergibt sich indes nicht nur aus den geschilderten Flächenpotentialen, sondern auch aus der Lage innerhalb des Stadtorganismus und der Rolle der unmittelbar angrenzenden Stadtgebiete.

- Der Straßenzug Schieinufer/Steubenallee, der das Plangebiet westlich begrenzt, ist Teil des Tangentenringes um die Innenstadt.

Damit hat das Entwicklungsgebiet „Elbebahnhof“ direkten Anschluß an das Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Magdeburg.

- Westlich an den Straßenzug Schieinufer/Steubenallee schließt das sogenannte südliche Stadtzentrum an. Dieses in den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts auf ehemaligem Festungsgelände mit einer regelmäßigen Quartierstruktur angelegte und im Stil der „Gründerzeit“ bebaute Stadtgebiet hat als einziger Teil der Innenstadt die Zerstörung im Zweiten Weltkrieg glimpflich überstanden und trägt heute nicht unwesentlich zur Identitätsfindung für die Stadt Magdeburg bei.

Die Grundstruktur dieses Stadtgebietes bedarf funktionell und planerisch der Ergänzung: die auf das Zentrum Hasselbachplatz bezogene Mantelbevölkerung

ist zahlenmäßig zu gering, sie bedarf der Ergänzung; diese Ergänzung sollte auch im Stadtgrundriß ihre Entsprechung finden.

- Der nördliche Teil des Plangebietes steht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Ensemble Dom/Domplatz, mit den Garten- und Parkanlagen am Fürstenwall (Möllenvogtei) und an der Hegelstraße (Fürstenwall-Park). Neben die stadthistorische und kulturhistorische Bedeutung dieses Ensembles tritt seine Funktion als Standort des Landtages und der obersten Landesbehörden des Landes Sachsen-Anhalt. Die bis auf eine Höhe von 8 m ansteigende Stadtmauer und die Baugruppe des Domes bilden den optischen Hintergrund für den nördlichen Teil des Plangebietes.

- Generell ist die Blickbeziehung zum Dom für die künftige Bebauung bzw. Freiraumgestaltung im Plangebiet von hervorragender Bedeutung. Von Bedeutung sind aber auch die bestehenden und durch die Straßenräume des südlichen Stadtzentrums bestimmten Blickbeziehungen auf das Stadthallenensemble mit dem Aussichtsturm auf der Rotehorn-Insel.

- Ein weiteres wesentliches Merkmal des Plangebietes ist seine Lage an der Stromelbe. Dadurch ergeben sich sehr gute Blickbeziehungen auf das Plangebiet.

Diese Blickbeziehungen bestehen zunächst vom gegenüber liegenden Flußufer und dem dort liegenden Stadtpark „Rotehorn“, wobei zu bemerken ist, daß mit der Stadthalle und dem Aussichtsturm der inhaltliche Schwerpunkt des Stadtparkes dem Plangebiet direkt gegenüber liegt.

Aber auch von der weiter nördlich gelegenen Strombrücke ergibt sich ein ausgezeichnete Blick auf das Plangebiet, das den Fluß, der hier einen weiten Bogen beschreibt, optisch begrenzt.

Die künftige Gestaltung der Uferzone trägt also wesentlich zur Ausformung der Stadtsilhouette bei, wobei zu berücksichtigen ist, daß diese Gestalt in jedem Fall im Zusammenhang mit dem Dom wahrgenommen werden wird.

- Im Süden schließt an das Plangebiet der Klosterberggarten, eine in den Jahren 1824/25 von R. J. Lenné als „Volksgarten“ angelegte Parkanlage an, die als Standort des Gesellschaftshauses und der Gruson-Gewächshäuser sowie mit ihrem wertvollen Baumbestand von großer Wichtigkeit ist. Die Lage des Plangebietes in der touristisch und kulturell bedeutsamen Zone entlang des Elbufers (vom alten Fischerufer über die Johanniskirche, den Zentralen Platz, das Kloster Unser Lieben Frauen, den Dom, bis hin zum Klosterberggarten) mit dem direkten Bezug zur Rotehorn-

Insel verlangt eine besonders hochwertige Gestaltung. Entsprechend der Nutzung im angrenzenden südlichen Stadtzentrum sollte der Charakter des Plangebietes durch Wohnnutzung mit parkartigen Freiräumen geprägt sein.

2.2 Zielstellung des Gutachterverfahrens

Grundsätzlich sollten die Beiträge der Teilnehmer enthalten:

- Vorschläge für die bauliche Nutzung und Freiraumgestaltung, dabei wird eine freiräumlich und funktional begründete Abgrenzung zwischen dem Baugebiet und den Freiräumen zu finden sein;
- Vorschläge für die Einbindung des Plangebietes in die strukturell, kulturell und touristisch bedeutsame Zone am Elbufer und deren Verbindung nach Norden zum zentralen Bereich der City, nach Westen in das Grünflächen- und Straßensystem des Stadtge-

bietes am Hasselbachplatz und nach Süden - einerseits über die Sternbrücke zum Rotehorn, andererseits zum Klosterberggarten;

- Vorschläge für einen etappenweisen Ausbau des Gesamtkonzeptes, wobei die vorgeschlagenen Bauabschnitte zu in sich schlüssigen Strukturen führen müssen;
- Vorschläge zur Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich, bzw. Ersatz der bei Verwirklichung des Nutzungskonzeptes zu erwartenden Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

In diesem Sinne dient das Gutachterverfahren der Vorbereitung der verbindlichen Bauleitplanung.

In dem bereits gefaßten Aufstellungsbeschluß zum Bebauungsplan „Elbebahnhof“ (Plan Nr. 242-1) wurden folgende Planungsziele formuliert:

