

Magdeburg, 12.09.2024

**Empfehlungen des Gestaltungsbeirates der Landeshauptstadt Magdeburg
zum Projekt 55/2023 – Masterplan – ehemaliges RAW-Gelände – 2. Wiedervorlage
aufgrund der Vorstellung des Freiflächen- und Mobilitätskonzepts**

Das Vorhaben des Projektentwicklers Atlas wurde dem Gestaltungsbeirat am 08. März 2023 und am 14.03.2024 vorgestellt. Die Planung wurde inzwischen mehrfach überarbeitet und in ihren ursprünglichen städtebaulichen Ansätzen gegenüber dem ersten Entwurf verändert.

Begleitet werden die Planungen von einem B-Plan-Verfahren und den erforderlichen Abstimmungen mit Ämtern und Trägern öffentlicher Belange. Deren Stellungnahmen, Auflagen und Ergebnisse von Abstimmungen fließen in die Planung des Areals ein. Genannt seien stellvertretend die Abstimmungen mit der Denkmalschutzbehörde zu Erhalt und Einbindung der Industriedenkmale und der Naturschutzbehörde zu geschützten Bereichen insbesondere an der Westseite des ehem. RAW-Geländes.

Die Auflagen der ebenfalls einbezogenen Luftverkehrsbehörde haben u.a. Einfluss auf die Höhe der baulichen Dominanten im Areal.

Zu den bereits formulierten Empfehlungen des Gestaltungsbeirates vom 14.03.2024 gehörte die intensivere Auseinandersetzung mit dem Freiflächen- und Mobilitätskonzept.

Dessen Arbeitsstand wurde bei der Sitzung des Gestaltungsbeirates am 12.09.2024 durch das Landschaftsarchitekturbüro mittels einer Präsentation ausführlich erläutert und mit den Mitgliedern der Stadtplanung und des Gestaltungsbeirates diskutiert.

Beurteilung des Arbeitsstands und Empfehlungen:

Der Gestaltungsbeirat begrüßt die intensive, bis ins Detail gehende Auseinandersetzung mit stadt-ökologischen und freiraumplanerischen Belangen im RAW-Areal. Die Beschäftigung mit dem Thema Schwammstadt und die im Detail und Materialität dargestellten Straßen- und Platzquerschnitte berücksichtigen in komplexer Weise die Herausforderungen des Klimawandels.

Allerdings lassen die im Handbuch dargelegten Vorschläge der Freiraumplanung oft die interdisziplinäre Zusammenführung von Hochbau, Freiraum- und Verkehrsplanung zum Städtebau vermissen.

Der trotz teilweise offener Bauformen hohe Grad an baulicher Verdichtung und Verkehrsflächen geht zu Lasten grüner Freiräume. Hier besteht augenscheinlich ein unausgewogenes Verhältnis, was durch einen Schwarzplan zu überprüfen ist. Zudem ist eine durchgängige gestalterische Grundidee in der Abfolge von Plätzen und Straßenräumen mit Orientierung in den Hauptachsen Ost-West und Nord-Süd nicht abzulesen. Prinzipiell sollen die freiraumplanerischen Überlegungen nicht abgekoppelt vom städtebaulichen Entwurf betrachtet werden.

Zu den verschiedenen Orten und Freiräumen im Einzelnen:

Die markante Wagenhalle soll an der langen Südfassade und an der Ostseite in einer Art Mantelbebauung erhalten werden. Wichtig ist, dass nicht nur die freigestellte Tragstruktur ohne Bedachung erhalten bleibt, sondern auch größere Bereiche durch Überdachung nutzbar gemacht werden und damit ein Teil des historischen Bauvolumens erkennbar bleibt.

Die nördlichen Baucluster wie auch die in der Baustruktur etwas untypischen Bauvolumina am Schulstandort werden als vorläufige Platzhalter angesehen, die bei entsprechenden Bedarfen weiter zu qualifizieren sind. Wichtigen öffentlichen Nutzungen wie einer Schule sollten entsprechende Vorbereiche und ein ausreichend großer Schulhof zugeordnet werden. Der Platz an der Schiebebühne sollte stärker darauf eingehen.

Plätze und Straßenräume

Die zentrale Ost-West-Achse vom Haupteingang an der Schönebecker Straße her (Horizontale 4) ist mit stärkerem Bezug zum westlichen Naturraum zu entwickeln und nicht durch Bebauung im Westen einzuschränken. Seine Wirkung kann diese Achse auch in die andere Richtung zum Wasserturm als point de vue noch stärker entfalten.

Der Quartiersplatz am Kesselhaus fällt durch den vordrängenden Baublock im Westen relativ beengt und nicht dem historischen Ort („Drehscheibe“) angemessen aus. Er sollte an Qualität gewinnen, dazu könnte die westlich angrenzende Wohnbebauung in einer Flucht Richtung Gleisplatz durchlaufen.

Er wird als der zentrale Ort angesehen, auf den sich die meisten historischen Industriebauten Kesselhaus, Schmiede, Wagenhalle u.a.) beziehen.

Die Wagenhallen und die südlich vorgelagerte, intensiv genutzte Freifläche vertragen insgesamt noch mehr Verschattung. Die Grünfläche am Gleisplatz und der Vorplatz der Wagenhalle harmonisieren noch nicht miteinander.

Auch der Übergang zur östlich gelegenen Straßenbahnhaltestelle ins Quartierszentrum kann besser herausgearbeitet werden

Straßenprofile

Die Arbeit an den Straßenquerschnitten wird sehr gewürdigt. Es entstehen abwechslungsreiche Räume nach dem Schwammstadt-Prinzip.

In Schnitt C-C gilt es eine Ausgewogenheit der Übergänge über die Mulden zu finden, evtl. den Baumbestand näher an die Gebäude ziehen für Schatten im Sommer

Bei Schnitt D-D sollte im relativ kurzen Straßenabschnitt zur Sicherung der Aufenthaltsqualität die Zahl Parkstellflächen auf ein Minimum beschränkt werden.

Bei Schnitt E-E ist das Ziel des Städtebaus, den Übergang in den Landschaftsraum stärker zu thematisieren und als Potential heraus zu arbeiten

Bei Schnitt F-F erscheint die Vorgartenzone als Filter zur öffentlichen Verkehrsfläche mit 3 m sehr knapp bemessen. Baumstandort und Aufenthaltsbereich könnten den Vorgärten zugeordnet sein.

Wohnhöfe

Die Bezeichnung Wohnhöfe erweckt den Anschein abgeschirmter Grünbereiche für die Bewohner. Dargestellt sind östlich der sehr langen Bebauungsschiene jedoch Quartiere mit einzelnen Wohnbauten und starker Durchwegung. Mag das Prinzip guter Belichtung und Belüftung und damit verbundener Wohnqualität aufgehen, so fehlen doch Privatheit durch Abgrenzung nichtöffentlicher Bereiche.

Ein geschickter Umgang mit der Topografie (z.B. Anhebung des Niveaus der Innenbereiche) und die Reduzierung der allen zugänglichen Durchgänge kann dieses Problem lösen.

Grünbepflanzung/ Bäume

Die Baumpflanzung ist etwas schematisch dargestellt, insbesondere in Verbindung mit der schnurgeraden westlichen Straßenrandbebauung. Statt einer solchen Baumreihe am Übergang zur Naturschutzfläche, die eher als trennende Barriere fungiert, sollte eine aufgelockerte Grünstruktur mit Bäumen entstehen, um so eine Vernetzung zwischen Wohnquartier und Grünflächen an der Bahnstrecke zu schaffen. Ggf. kann der bereits geplante Grünzug auf der Südseite an der Westseite weitergeführt werden. Dachbegrünungen und/oder Dachterrassen mit Grünanteil sind einzuplanen. Bei den Wasserspielen sollten neben Wasserfontänen auch Wasserflächen/ -bassins zum Einsatz kommen.

Mobilitätskonzept

Das Mobilitätskonzept ist teilweise aus dem Lageplan ablesbar und wurde bislang nur grob umrissen. Zu hinterfragen ist die Platzierung großflächiger Mobilitätshubs (Parkgaragen für Kfz. und Fahrräder) in teilweise sensiblen Stadträumen mit Aufenthaltscharakter, z.B. direkt an der Ost-West-Achse südlich

der Wagenhalle oder nahe der Schule. Sie wären besser in der Peripherie des Gebietes anzuordnen, um den MIV so weit möglich aus den zentralen Bereichen herauszuhalten. Zu erläutern wären hier auch Zu- und Abfahrten und die zu erwartende Frequenz.

Fazit

Für sich genommen kann das Handbuch der Landschaftsarchitekten in vielen Details überzeugen. Weiter zu qualifizieren bleibt trotz aller z.Z. noch nicht vorhersehbaren Nutzungsbedarfe der Gesamtentwurf mit einer überzeugenden städtebaulichen Integration von Hochbau, Freiflächengestaltung und Verkehrsplanung.


Matthias Dreßler
Architekt BDA

Vorsitzender Gestaltungsbeirat

112 FR 64 
9/10/24