

ANALYSE - POTENZIALE UND PROBLEME

BEBAUUNGSSTRUKTUR

Die Masterplangebiete sind durch sehr heterogene, in Nutzung und Geschichte unterschiedliche, Stadt- und Bebauungsstrukturen geprägt. Hinsichtlich der Bebauungstypologien kann das Gebiet grob in den ehemaligen Handelshafen, die Bebauung an der Sandtorstraße, die Alte Neustadt und den Universitätscampus unterteilt werden.

Das Masterplangebiet M1 ist vor allem durch den ehemaligen Handelshafen geprägt. Der ehemalige, um die Jahrhundertwende entstandene, Handelshafen weist einen hohen Anteil an Gebäuden auf, die als Zeugen der ehemaligen Industrienutzung einen hohen identitätsstiftenden Wert haben. Dazu gehören die denkmalgeschützten Gebäude der Speicher A und B, die ehemalige Hafenmeisterei, der GHI Speicher, die Hafenkaimauer sowie auch nicht als Einzeldenkmal geschützte Gebäude wie die Reichseinheitsspeicher, der Flachdachspeicher PQR und die vorhandene technische Hafenausrüstung.

Diese Substanz hat das Potenzial dem neu zu gestaltenden Wissenschaftshafen einen prägnanten Charakter zu geben. So formulieren die Speicher A und B einerseits einen attraktiven Raum und haben andererseits durch ihre starke Ausrichtung das Potential eine neue Bebauung geometrisch zu ordnen. Die langen, mit blauen Toren besetzten Fassaden der Flachdachspeicher PQR prägen die lineare, zweihüftige Struktur des Niels-Bohr-Kais. Der Speicher kann daher einen Beitrag zur charakteristischen Entwicklung des Gebiets leisten. Die zwei solitären Reichseinheitsspeicher durchbrechen mit ihrer versetzten Stellung die Struktur des Werner-Heisenberg-Kais und ermöglichen eine Beziehung von Elbe und Hafen.

Die Höhenentwicklung im Handelshafen ist durch ein Zusammenspiel aus hoher und niedriger Bebauung bestimmt. Insbesondere die Reichseinheitsspeicher und der GHI Speicher ragen aus der horizontalen Bebauungsstruktur heraus. Sie sind weithin sichtbar und prägen in ihrer Massivität die nördliche Stadtsilhouette Magdeburgs. Aus diesem vorgefundenen Prinzip horizontaler Bebauungsstruktur und vertikaler Landmarken kann eine charakteristische Bebauungsstrategie abgeleitet werden. (M1)

Die um die Jahrtausendwende entstandene Bebauung an der Sandtorstraße ist geprägt von Solitären. Im Bereich des Askanischen Platzes haben die solitären Bauten der dort ansässigen Forschungsinstitute eine hohe architektonische Ausstrahlung. Im Masterplangebiet dagegen überwiegt eine rückseitige Atmosphäre. Diese ist westseitig zum einen bedingt durch die fensterlose Fassade und abweisende Gestaltung des Umspannwerks und andererseits durch die als Aussonderungslager dienenden ehemaligen Baubaracken der Universität. Ostseitig fehlt eine straßenbegleitende Bebauung. Die Rückseiten und die fehlenden Raumkanten stellen ein Problem für die positive Wahrnehmung des Wissenschaftsquartiers dar.

Die gründerzeitliche Struktur der Alten Neustadt, insbesondere die des ehemals repräsentativen sternförmigen Wittenberger Platzes, wurde im 2. Weltkrieg stark beschädigt. Sie besteht nur noch bruchstückhaft und ist schwer lesbar. Die alte Verbindung Sandtorstraße / Rogätzer Straße über den Wittenberger Platz wurde geändert. Eine genaue Rekonstruktion des Platzes ist vor allem durch die neue Straßenführung fraglich. Allerdings besteht auf der Grundlage der bestehenden Fragmente das Potenzial, den Platzraum, Stadtkörper bildend, neu zu formulieren. (M1)

Der Universitätscampus im Masterplangebiet M2 ist geprägt durch Ost-West ausgerichtete Zeilenbauten der 70er Jahre. Nach außen hin wird er durch straßenbegleitende Bebauungen abgeschlossen. Dadurch entsteht ein innerer Bereich, der allerdings keine räumliche Qualität, insbesondere hinsichtlich der Zielsetzung eines zusammenhängenden Quartiers, aufweist. Da es funktional kein Verdichtungs- bzw. Veränderungspotenzial gibt, liegen die Aufwertungsmöglichkeiten im Außenraum und in der Freiraumstruktur. (M2)

Insgesamt weisen die unterschiedlichen Strukturen jeweils spezifische Probleme und Potentiale auf. Die übergreifende Herausforderung hinsichtlich der Zielsetzung eines als Einheit erkennbaren und prägnanten Wissenschaftsquartiers besteht darin, die Gebiete auf einander zuzuführen und eine zusammenhängende, das Zusammenspiel von Alt und Neu unterstützende, Bebauungsstruktur zu formulieren.



Charles-de-Gaulle-Platzes und Hafen



Bebauungsstruktur - Probleme und Potenziale

ANALYSE - POTENZIALE UND PROBLEME

FREIRAUMSTRUKTUR

Die Masterplangebiete erstrecken sich über vier Freiraumtypen: den der Otto-von-Guericke-Universität, der Alten Neustadt, ehemaligen Hafenanlage und des Elbufers. Sie sind durch uneinheitliche Gestaltungsansätze verschiedener Jahrzehnte geprägt.

Die Freiräume der Otto-von-Guericke-Universität im Masterplangebiet M2 bestehen aus Studentenwohnhöfen, Sportflächen und Freiflächen um die Hansastrasse. Letztere bilden derzeit die „Rückseite“ der Universität. Sie sind durch verstreute Anlagen des ruhenden Verkehrs und durch Einzäunungen belastet. Trotz räumlicher Nähe besteht kein erlebbarer Bezug zur Elbe-Uferlandschaft. Untereinander lassen diese Räume eine einheitliche Gestaltung vermissen.

Der im Masterplangebiet M1 angeschnittene Wittenberger Platz (Alten Neustadt) ist als Kreisverkehr ausgebildet. Die eigentliche Platzfläche ist zergliedert durch die Mittelinsel und bildet einen Fremdkörper innerhalb der beschädigten aber noch lesbaren gründerzeitlichen Struktur. Aufgrund der lückenhaften Bebauung in der östlichen Alten Neustadt ergeben sich zufällige, aber bereichernde Sichtbezüge zu den Speichergebäuden im ehemaligen Handelshafen.

Der Freiraum des Wissenschaftshafens ist durch die ehemalige Nutzung als Handelshafen gekennzeichnet. Hier befinden sich neben den baulichen Elementen zahlreiche identitätsstiftende Relikte der industriellen Epoche wie Gleisanlagen, Lastkräne, Hubbrücke oder Schornsteine. Die freiräumliche Oberfläche ist durch wertvolle Beläge bestehend aus Kopfsteinpflaster, Klinkerbelag, Kaimauern, Stahl- und Eisenkonstruktionen geprägt. Die Oberflächen, ruderale Vegetationen und Relikte bilden eine wichtige Grundlage für das Erleben der geschichtlichen Dimension des Gebiets. Der Charles-de-Gaulle-Platz ist als öffentlicher Platz konzipiert, es fehlt jedoch an Nutzungsmöglichkeiten. In der Bewegungsachse zur Elbe entlang der Joseph-von-Fraunhofer-Straße ist er kaum sichtbar und wirkt daher abgehängt.

Der Freiraum am Elbeufer ist von städtischer und überregionaler Bedeutung. Er stellt die Verbindung zwischen dem Magdeburger Stadtkern und den großen, nördlich der Stadt gelegenen Naturschutzgebieten her. Die Uferpromenade besitzt eine große Freizeitqualität, die von Fußgängern, Skatern und Fahrradfahrern rege angenommen wird. Nach Norden verliert sich die Uferpromenade und ist nicht mehr als solche ablesbar. Sie verschwindet in einem unscheinbaren Fußweg. Im südlichen Abschnitt prägen Büro- und Forschungsgebäude sowie die überdimensioniert erscheinende Verkehrsflächen des Sarajevo-Ufers, der Joseph-von-Fraunhofer-Straße und Parkplatzanlagen den Uferraum.

Neben den oben beschriebenen Freiraumtypen liegen östlich der Sandtorstraße die freie Fläche des ehemaligen Umspannwerks und die des Heizhauses. Beide sind von fließendem Verkehr dominiert und aufgrund der Einzäunung und des Höhenversprungs zwischen Straße und Grundstücken nicht querbar.

Insgesamt überwiegen in den Bereichen beider Masterpläne, abgesehen von der Elbepromenade und dem Hafenbecken, sehr funktional gestaltete Freiräume mit wenig Aufenthaltsqualität bedingt durch die Dominanz des ruhenden und fließenden Verkehrs. Die Einzäunungen der vielen brachliegenden Lager- und Freiflächen und das Fehlen optischer Führungen erschweren die Orientierung im Gebiet insbeson-

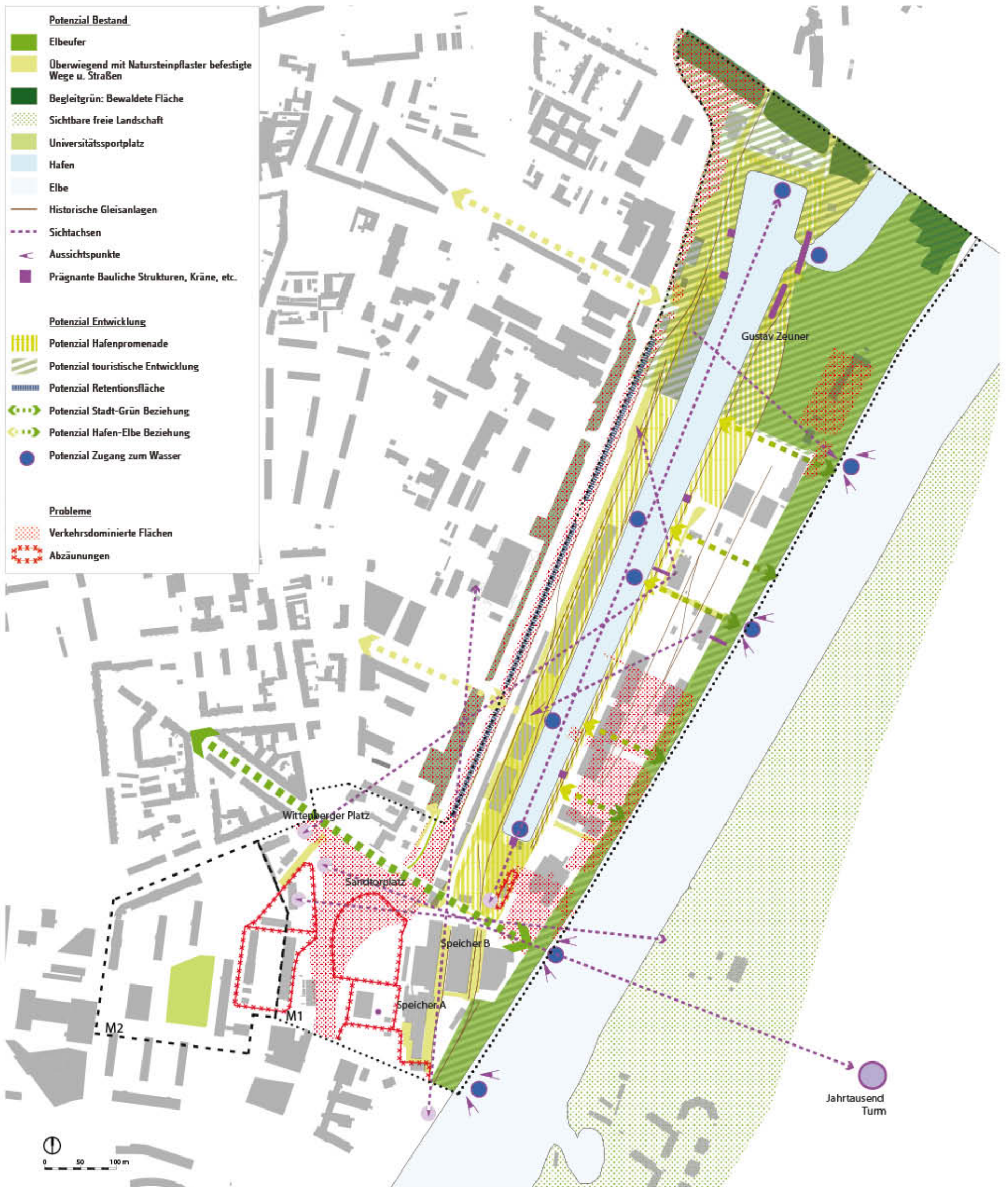
dere im Kreuzungsbereich Sandtorstraße und Wittenberger Straße. Die übergreifende Herausforderung hinsichtlich der Zielsetzung der Ausrichtung der Stadt zur Elbe besteht in der Gestaltung des Übergangs von der Stadtlandschaft zum offenen Landschaftsraum und einer wege- und vegetationsbezogenen Ausrichtung zum Elbeufer.



Sichtachse Hafenbecken



Ruderale Vegetation und Offenheit im nördlichen Hafengebiet



Freiraumstruktur - Probleme und Potenziale

ANALYSE - POTENZIALE UND PROBLEME

NUTZUNGSSTRUKTUR

Die Gebiete der Masterpläne sind gekennzeichnet durch unterschiedliche Standortmerkmale und weisen dadurch ortsspezifische Nutzungspotentiale bzw. -einschränkungen hinsichtlich Gewerbe, Freizeit und Wohnen auf.

In Bezug auf die weitere Entwicklung des Wissenschaftsstandorts ist das bestehende „Wissenschaftsdreieck“, bestehend aus den Instituten der Universität, den Forschungsinstituten am Askanischen Platz und dem forschungsnahen Cluster im Bereich der Denkfabrik, von Bedeutung. Sie sind wichtige „Anker“ für die zukünftige Entwicklung. Im Bereich des Masterplans M1 gilt dieses Entwicklungspotenzial insbesondere für das gut angebundene Speicher-Areal. Das „Galileo“-Testfeld auf dem nördlichen Werner-Heisenberg-Kai und der freie GHI-Speicher auf dem Niels-Bohr-Kai haben das Potenzial zu weiteren Ankern ausgebaut zu werden. Zwischen diesen Ankern, entlang des Niels-Bohr-Kais und des Werner-Heisenberg-Kais, bietet sich die Ansiedlung von wissenschaftsnahem Gewerbe an.

Der Niels-Bohr-Kai liegt in einem Aufmerksamkeits- und Anbindungsschatten, da von der Theodor-Kozlowski-Straße Abbiegemöglichkeiten fehlen.

Für die Entwicklung von Naherholung und Tourismus spielen das Elbeufer und der Hafengebiet eine wichtige Rolle. Die Voraussetzungen für Bewegungs- und naturorientierte Freizeitnutzungen sind mit dem Ausbau des Elberadweges und der Promenade am Ufer gegeben. Das Hafenbecken und die Hafeneinfahrt bieten Möglichkeiten für Wassersport. Der Hafengebiet ist bereits Ausflugsziel für Kultur- und Geschichtsinteressierte. Mit einer Verbesserung der kargen Infrastruktur (Gastronomie, interaktive Angebote) und einer verbesserten Anbindung des Hafens an die Elbepromenade (z.B. über die Sichtachse zwischen den Speichern A und B) kann dieses touristische Potenzial ausgebaut werden.

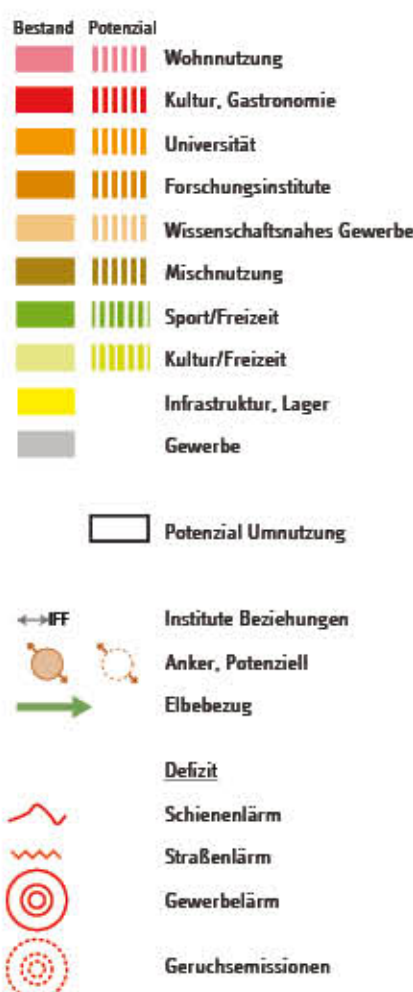
Die Beziehung zum Landschaftsraum Elbe macht das Gebiet zu einem attraktiven Wohnort. Wohnnutzungen mit Aussicht auf den Fluss sind auf dem Werner-Heisenberg-Kai und im östlichen Speicher-Areal möglich. Alle anderen Standorte innerhalb des Masterplans M1 sind starken Belastungen durch Straßen- und Gewerbelärm und/oder Geruchsemissionen ausgesetzt.

Im Bereich des Masterplans M2, auf dem Wohncampus der Universität, besteht die Möglichkeit zur Nutzungsintensivierung nur auf lange Sicht. Die freien Flächen sollen als Vorhalteflächen für zukünftige Institutserweiterungen oder -gründungen erhalten bleiben. Die Realisierung zusätzlicher Studentenwohnheimplätze des Studentenwerks durch das Land Sachsen-Anhalt ist nicht absehbar. Außerdem ist in der Alten Neustadt ausreichend preiswerten Wohnraum vorhanden; der private Sektor soll gefördert werden. Daher sollen vor allem die Sportflächen und die Außenräume mit besserer Aufenthaltsqualität ausgestattet und nutzbarer gemacht werden.

Insgesamt ergibt sich ein hohes Mischungs- und Synergiepotenzial von forschungsnahem Gewerbe, Wohnen, Naherholung und Tourismus. Die übergreifende Herausforderung hinsichtlich der Zielsetzung der Ausbildung eines urbanen Quartiers liegt in der Reintegration der Nutzungen in ein zusammenhängendes Stadtgefüge. Das Quartier kann zum Beispiel für diese Hauptaufgabe heutiger Stadtentwicklung werden.



Denkfabrik und VDTK des Fraunhofer-Instituts im Wissenschaftshafen





Nutzungsstruktur - Probleme und Potenziale

ANALYSE - POTENZIALE UND PROBLEME

ERSCHLIESSUNGSSTRUKTUR

Motorisierter Individualverkehr

Das Wissenschaftsquartier ist sehr gut an den innenstadtnahen und regional bedeutenden motorisierten Individualverkehr angeschlossen. Im Bereich des Masterplans M1 bringt dieses Potenzial allerdings gleichzeitig Probleme mit sich. An der für den Durchgangsverkehr konzipierten Sandtorstraße und Theodor-Kozlowski-Straße fehlen teilweise direkte Zufahrtmöglichkeiten zu den Anliegern. Wichtiger noch, die beiden Straßen stellen die stärkste Barriere zwischen der Universität und dem Wissenschaftshafen dar.

Die Anbindung im Hafengebiet beruht auf einer internen, über die Niels-Bohr-Straße und die Werner-Heisenberg-Straße geführten, Erschließung. Im Sinne einer besseren Zugänglichkeit des Niels-Bohr-Kais und einer Entlastung des „Nadelöhrs“ Joseph-von-Fraunhofer-Straße sollten weitere Abbiegemöglichkeiten von der Theodor-Kozlowski-Straße geschaffen werden.

Der Wohnheimcampus im Masterplangebiet M2 ist weniger von Fahrzeugbewegungen als durch die Präsenz des ruhenden Verkehrs gekennzeichnet. Ursache dieser Wahrnehmung ist die Verteilung der ca. 135 Stellplätze (im Masterplangebiet M2) in unterschiedlichen ungeordneten Parktaschen. Im Sinne der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Campusbereich bedarf es einer Neuordnung des ruhenden Verkehrs.

ÖPNV

Die Anbindung der Masterplangebiete wird dem momentanen Entwicklungsstand des Gebiets gerecht. Für zukünftige Entwicklungen muss insbesondere im Bereich des Masterplans M1 der Ausbau der Anschlüsse überprüft werden.








Fuß- und Radverkehr

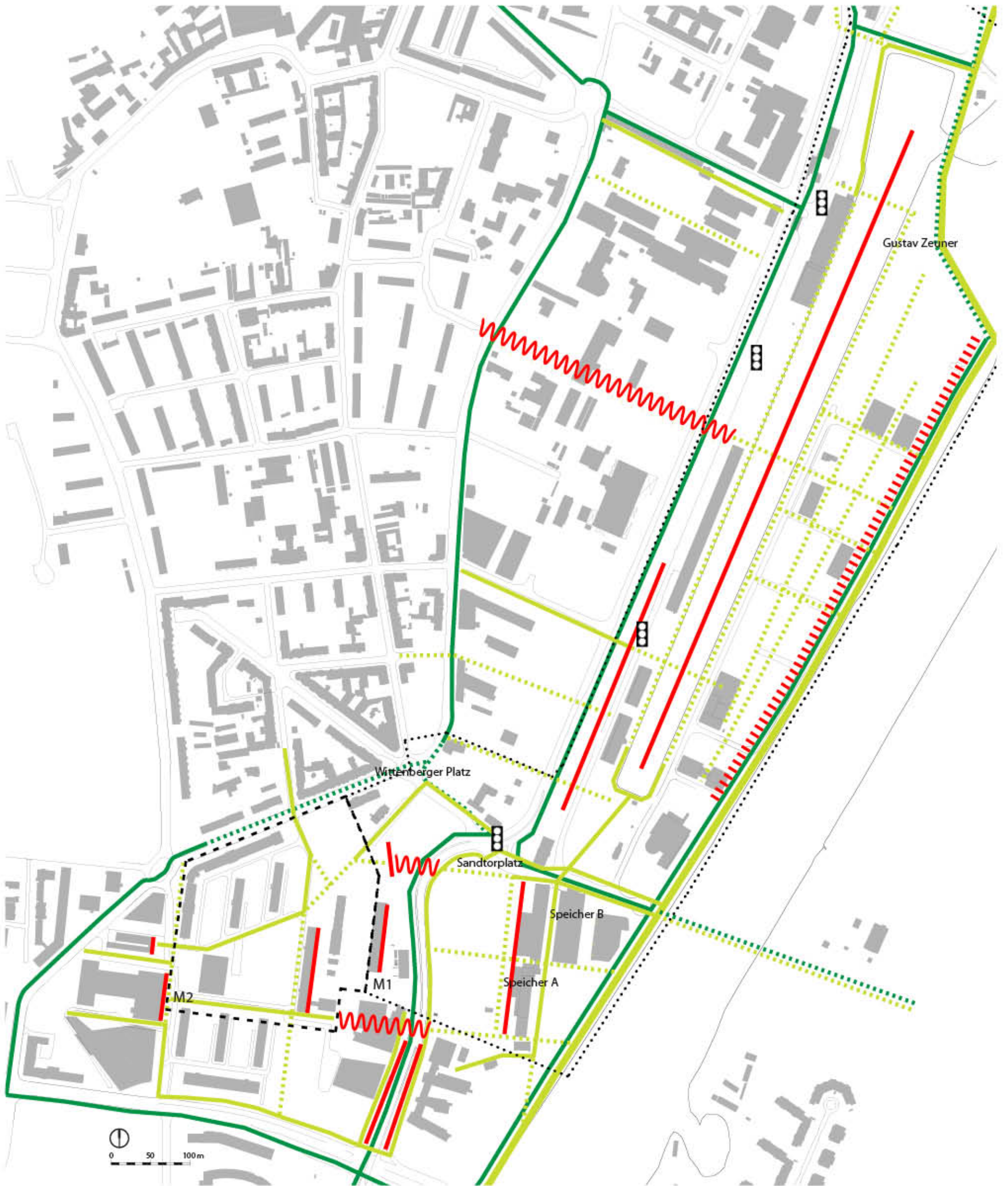
Die Rad- und Fußwege sind insbesondere entlang der neuen Straßen (Sandtorstraße, Theodor-Kozlowski-Straße, Wittenberger Straße) gut ausgebaut. Die Elbepromenade als Fuß- und Radweg stellt eine wichtige Verbindung zur Innenstadt und in den Landschaftsraum dar. Dennoch fehlt es an quartiersinternen Wegführungen und quartiersübergreifenden Vernetzungen vor allem in Ost-West-Richtung und damit zwischen den Masterplangebieten M1 und M2. Die Sandtorstraße stellt die stärkste Barriere einerseits zwischen den Teilen des Wissenschaftsquartiers und andererseits zwischen Stadt und Elbe dar. Sie ist zwar im Kreuzungsbereich mit der Wittenberger Straße lichtsignalgeregelte überquerbar, diese Querung ist aber weder räumlich attraktiv noch verbindet sie direkt Wissenschaftshafen und Universitätscampus. Auch die bauliche und freiräumliche Ausrichtung des Bestands ist für eine Verknüpfung in Ost-West-Richtung nachteilig. Im Bereich der Sandtorstraße sind es die Ost-West-gerichteten Gebäude der Wohnheime, des Umspannwerks und des Speichers A, die eine Durchwegung zwischen den Teilen des Wissenschaftsquartiers erschweren. Im Bereich des Wissenschaftshafens verhindert das Hafenbecken, aber auch das undurchwegbare Gewerbegebiet zwischen Rogätzer Straße und Theodor-Kozlowski-Straße eine gute Verbindung von der „Wohnstadt“ an das Elbeufer.

Potenziale zur Verbesserung der Wegebeziehungen bestehen vor allem im Kreuzungsbereich Sandtorstraße und Wittenberger Straße. Hier kann jeweils quartiersteil- und quartiersübergreifend die Alte

Neustadt und die Universität mit Sichtbezug auf den Elbraum an das Flussufer angebunden werden. Durch die Brachlage vieler Flächen und Gebäude bestehen auf einer kleineren Maßstabebene weitere quartiersinterne Vernetzungsmöglichkeiten sowie Möglichkeiten den Bezug zum Wasser zu stärken.

Insgesamt ergibt sich aufgrund der Innenstadtnähe, der ÖPNV-Anbindung und der Radweganbindung ein hohes Potential zum Ausbau einer „Alternativen Mobilität“. Die übergreifende Herausforderung hinsichtlich der Zielsetzung ein zusammenhängendes Wissenschafts-quartier auszubilden und die Stadt an die Elbe zu bringen, liegt jedoch in der Schaffung von Fußgänger- und Fahrradverbindungen zwischen den Quartiersteilen und der Stadtumgebung.

-  Fußweg (Potenzial)
-  Radweg (Potenzial)
-  Ampel
-  Probleme
-  Fehlende fußläufige Verbindung
-  Straße in Konflikt mit Nutzung als Fuß- und Radweg
-  Barriere



Erschließungsstruktur - Probleme und Potenziale

PLANUNGSLTERNATIVEN

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

Wichtiges Planungsziel ist die Verknüpfung von Universität und Wissenschaftshafen. Während im Bereich der Sandtorstraße und Wittenberger Straße eine bauliche Verdichtung zur Ausbildung der Verknüpfung beitragen kann, sind die Möglichkeiten im Wohncampus der Universität derzeit auf freiräumliche Maßnahmen beschränkt. Der Freiraum im Campus ist vor allem durch den ruhenden Verkehr und die ungeordnete Anlage von Parktaschen geprägt. Der wenig attraktive Freiraum steht dem Ziel der Verknüpfung des Campus mit dem Wissenschaftshafen entgegen. Deswegen wurde im Folgenden die Neuordnung des ruhenden Verkehrs getestet.

Die Alternative A ordnet die vorhandenen Stellplätze neu. Klare Parkierungs- und Freiraumzonen werden ausgebildet. Dennoch bleibt der Campus vom ruhenden Verkehr dominiert.

Die Alternative B verlagert einen Großteil der existierenden Stellplätze in eine 150 Stellplätze fassende eingeschossige Tiefgarage unter

den Tennisplätzen. Die Dominanz des ruhenden Verkehrs im Freiraum wird zurückgenommen. Wichtige Stellplätze bleiben erhalten.

Alternative C ist basiert auf einer zweigeschossigen Tiefgarage unter den Tennisplätzen. Alle bestehenden Stellplätze im Campus östlich der Pfälzer Straße werden in der Anlage untergebracht. Dies hat große Vorteile für den Freiraum, ist jedoch für teilweise notwendiges Kurzzeitparken weniger praktikabel.

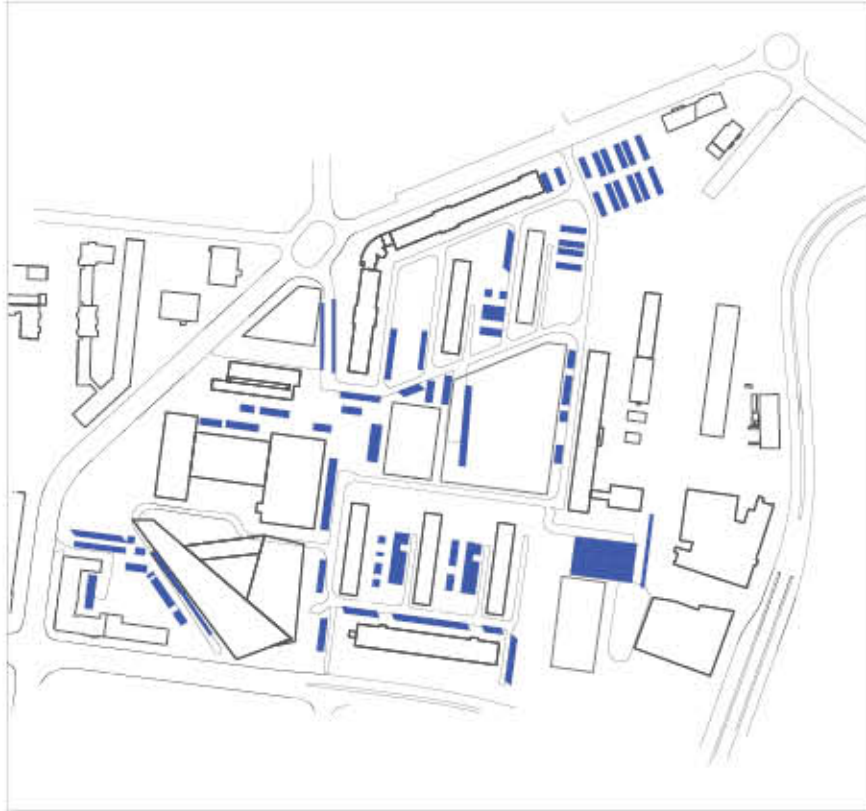
Alternative B ist die freiräumlich-organisatorisch bevorzugte Lösung. Der Freiraum wird entlastet und das Kurzzeitparken wird gewährleistet. Der Raum kann repräsentativer und gleichzeitig nutzungsintensiver gestaltet werden. Diese Alternative bietet die Möglichkeit Wissenschaftshafen und den Campus in seiner ganzen Tiefe aufeinander zu zuführen.



Stellplätze auf dem Wohn- und Sportcampus



Sportplatz



Bestand

Wohn- und Sportcampus, Bilbiothek, Mensa:

314 oberirdische Parkplätze

Masterplangebiet M2:

135 oberirdische Parkplätze



Szenario 1 - Neuordnung

Wohn- und Sportcampus, Bilbiothek, Mensa:

314 oberirdische Parkplätze



Szenario 2 - Tiefgarage 1-geschossig

Wohn- und Sportcampus, Bilbiothek, Mensa:

154 unterirdische Parkplätze

160 oberirdische Parkplätze



Szenario 3 - Tiefgarage 2-geschossig

Wohn- und Sportcampus, Bilbiothek, Mensa:

307 unterirdische Parkplätze

12 oberirdische Parkplätze vor der Sporthalle

PLANUNG

KONZEPT

Mit den Masterplänen wird ein urbanes Konzept zum Ausbau des Wissenschaftsquartiers im Wissenschaftshafen, zur Verknüpfung von Universität und Wissenschaftshafen und zur Gestaltung eines gemeinsamen Eingangsbereichs formuliert. Im Konzept ist die Verdichtung und Umnutzung des Areals mit wissenschaftlich-gewerblichen Nutzungen sowie mit Wohn-, Freizeit-, Kultur- und Versorgungsfunktionen vorgesehen. In dem Gebiet werden in Zukunft zusätzlich ca. 3500 Menschen arbeiten und ca. 600 Menschen wohnen.

Im Sinne der Integration des Wissenschaftsquartiers in die städtische Umgebung werden mit der Konzeption die Schnittstellen zum Wohn- und Mischgebiet der Alten Neustadt und zum Kultur- und Freizeitbereich am Nordende des Hafens und am Elbeufer formuliert. Mit dem Wissenschaftsquartier rückt die Stadt an die Elbe. Das Kulturdenkmal des ehemaligen Handelshafens wird zu einem gelebten und belebten Ort. Das Projekt Wissenschaftsquartier wird so zu einem wichtigen und aufwertenden Bestandteil der Stadtentwicklung Magdeburgs.

Das Wissenschaftsquartier leistet einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Stadtentwicklung. Nicht nur werden innerstädtische Flächenreserven in verdichteter Bauweise entwickelt, sondern auch stadtteilnahe Flächen für die Naherholung am Elbeufer erschlossen. Die Leitbildbausteine „Kompakte Stadt“ und „Effiziente Stadt“ des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Magdeburg 2025 werden hier konkretisiert. Das Wissenschaftsquartier setzt auf „Alternative Mobilität“ indem vor allem Fußgänger und das Verkehrsmittel Fahrrad gefördert werden. Es führt damit das Leitbild „Mobile Stadt“ weiter. Ökologische Belange, und damit die Leitbildbausteine „Klimagerechte und ökologische Stadt“ und „Grüne Stadt“ werden durch einen am flusstypischen und ruderalen Vegetationsbestand ausgerichteten Freiraum und durch den lokalen Wasserhaushalt verbessernde Flächen in die Gestaltung integriert.



Plan

PLANUNG

STRUKTURKONZEPT

Die Konzeption des Wissenschaftsquartiers baut auf drei Leitbegriffen auf: Sichtbarkeit, Kommunikation und Durchlässigkeit.

Mit dem Begriff „Sichtbarkeit“ wird die Ausbildung eines nach außen und innen als Ganzes wahrnehmbaren Wissenschaftsquartiers beschrieben. Das Wissenschaftsquartier wird sichtbar einerseits durch eine einheitliche Sprache in der Gebäude- und Freiraumgestaltung und andererseits durch die Ausbildung von prägnanten, aus dem heterogenen Kontext heraus entwickelten Orten, die zur Identitäts- und Adressbildung beitragen. Die bauliche und freiräumliche Sprache entfaltet sich aus dem Zusammenspiel von Alt und Neu. Der Freiraum basiert auf den vorgefundenen Vegetations- und Belagsstrukturen, er ist durchgängig einfach und offen. Die Einheitlichkeit der Höhen der neuen Gebäudetextur setzt die das Stadtbild prägenden Speichergebäude des ehemaligen Handelshafens in Szene. Am Quartiereingang Sandtorplatz befinden sich weitere Hochpunkte, welche das Quartier sichtbar im Stadtkontext verankern.

Mit dem Begriff „Kommunikation“ wird der Ausbau von Kommunikationsstrukturen im Wissenschaftsquartier umrissen. Der Ausbau von Kommunikationsstrukturen wird durch eine programmatische Nähe, durch bessere Vernetzung der Teilbereiche, durch Fokussierung der Bewegungen auf Knotenpunkte und durch eine hohe Aufenthaltsqualität im Freiraum erreicht. Das Raumsystem und kommunikative Rückgrat des Wissenschaftsquartiers besteht aus einer Verkettung unterschiedlicher öffentlicher Räume. Auf dem Gebiet der Universität besteht diese bereits in Form des Instituts-campus, des Bibliotheksvorplatzes und der Freifläche im Sport- und Wohn-campus am Johann-Gottlob-Nathusius-Ring. Diese Raumsequenz wird im Sport- und Wohn-campus als Allee re-qualifiziert und über den neuen östlichen Campusplatz und den Quartiereingang Sandtorplatz bis zum Charles-de-Gaulle-Platz am Kopf des Hafenbeckens im Wissenschaftshafen fortgesetzt. Im Wissenschaftshafen wird die Raumfolge über die Hafensperrmauer bis zum neuen Silo-Platz an den historischen Reichseinheitsspeichern geführt und findet ihren Abschluss am Platz der Hubbrücke, wo auch der historische Kettendampfer „Gustav Zeuner“ liegt. Alle öffentlichen Räume sind mit aktivierenden Nutzungen belegt oder werden von publikumsbezogenen Erdgeschosszonen gefasst.

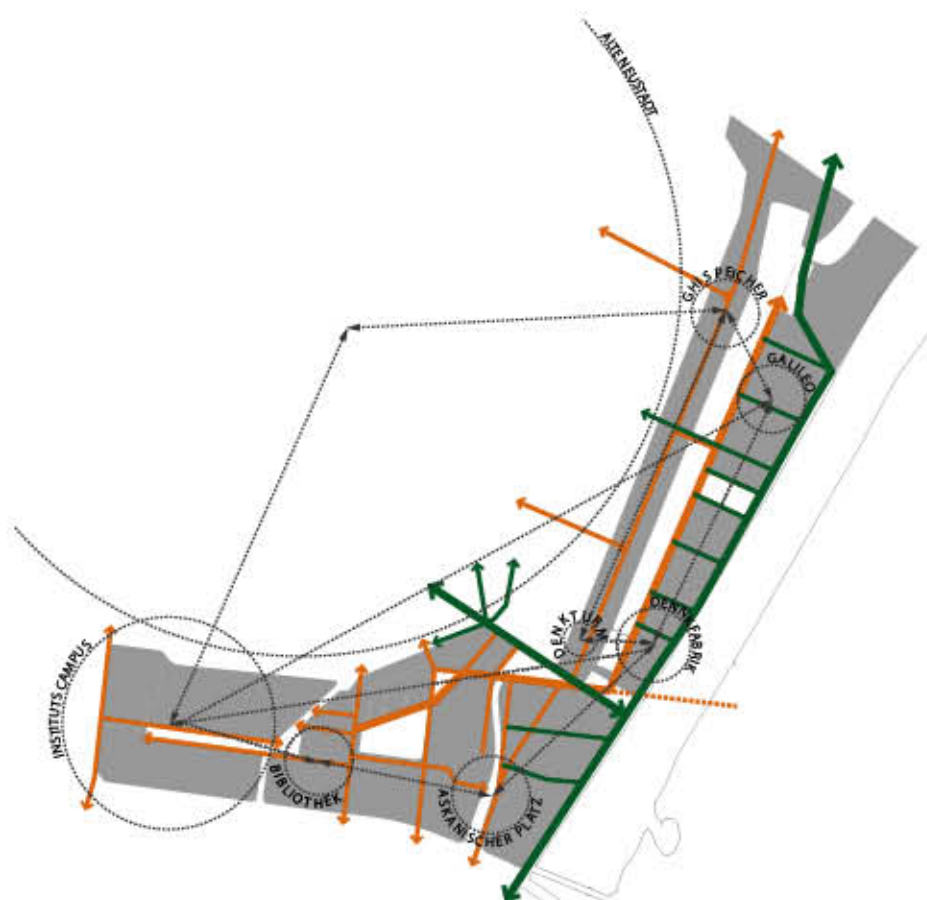
Auf einer kleinmaßstäblicheren Ebene tragen Wegabkürzungen durch das Gebiet zu einer besseren Vernetzung der bestehenden und geplanten Nutzungen bei.

Mit dem Begriff „Durchlässigkeit“ wird die Integration des Wissenschaftsquartiers bei gleichzeitiger Verflechtung und Offenheit in Bezug auf den städtischen und landschaftlichen Kontext umrissen. Das Wissenschaftsquartier verbindet auf verschiedenen Maßstabebenen anstatt zu trennen. Es ermöglicht den Flussraum von der Stadt aus räumlich geführt zu erreichen. Das Quartier ist nicht nur Durchgangsraum sondern einladender Aufenthalts- und Bewegungsraum für verschiedenste Nutzer zu jeder Tageszeit.

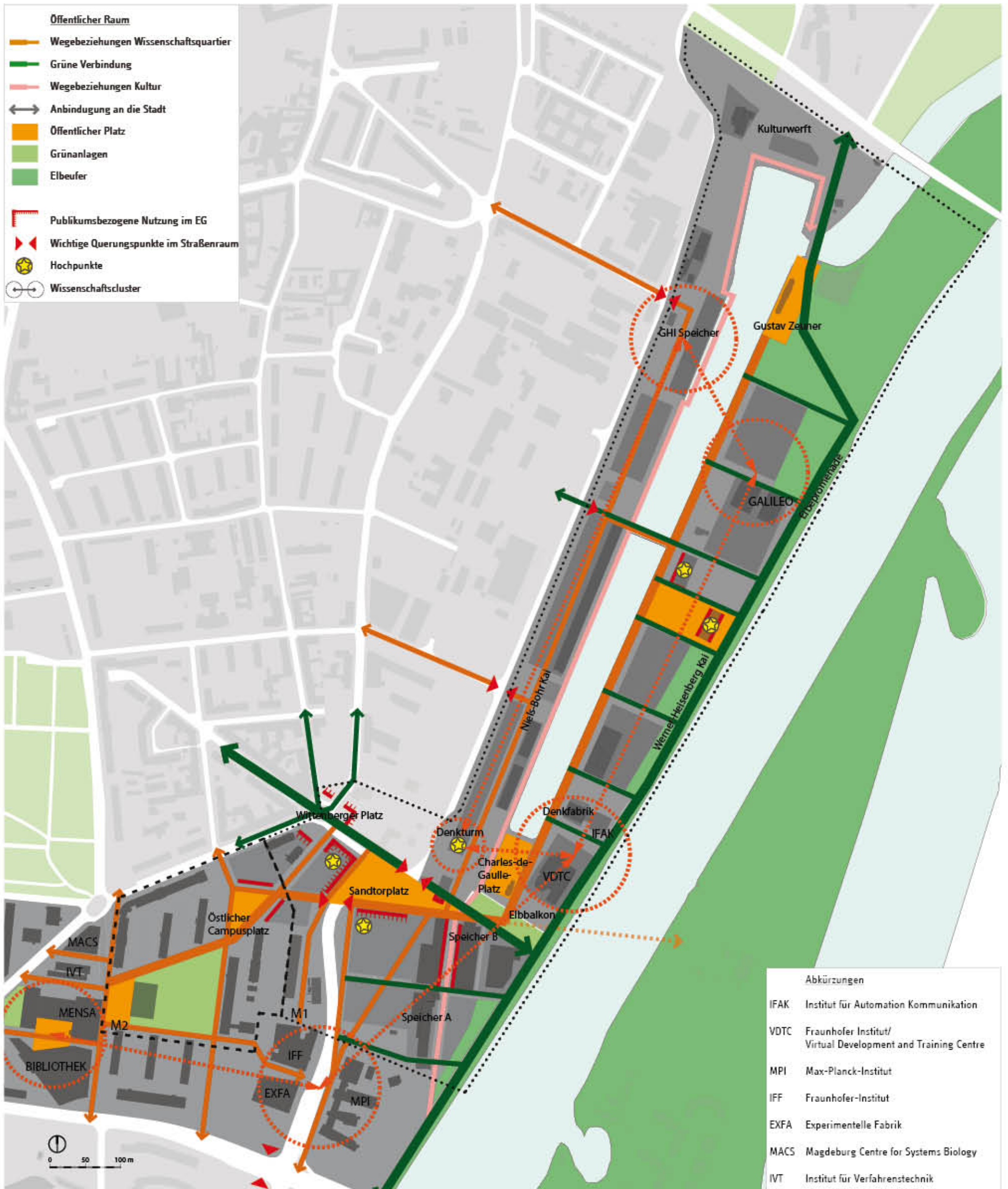
Hauptbrückenschlag in der Verknüpfung der Alten Neustadt mit dem Elberaum ist der Sandtorplatz. Er ist das Bindeglied zwischen Wittenberger Platz und dem Elbbalkon am Flussufer.

Auf einer kleinmaßstäblicheren Stufe ermöglichen Querungen im

Speicher-Areal und die neue Fußgängerbrücke über das Hafenbecken die Überwindung der historischen Barrieren. Wege- und Sichtbeziehungen auf den Werner-Heisenberg-Kai setzen den Hafen- und Flussraum in rhythmischer Folge miteinander in Beziehung. Gleichmaßen wichtig für die Verflechtung und die erweiterte Nutzung des Wissenschaftsquartiers ist die Bewegungsrichtung parallel zum Fluss. Hier verläuft in erster Reihe der Sport- und Erholungsraum der Elbe mit dem internationalen Elberadweg und in zweiter Reihe der Kultur- und Freizeitraum des Hafens mit seinem beeindruckenden Hafenbecken und den Speichern A und B. Dieser dient vorrangig der touristischen Nutzung und stellt eine Alternative zum Elberadweg dar. In dritter Reihe befinden sich die Straßenbegleiträume der Sandtorstraße und der Theodor-Kozłowski-Straße. Sie erfahren eine naturnahe Aufwertung mit Retentionsflächen. Sie machen dadurch die Nähe zum Wasser im Stadtraum erlebbar.



Strukturkonzept - Wissenschaftsquartier



Strukturkonzept - Masterplangebiete

PLANUNG

BEBAUUNGSKONZEPT

Das Bebauungskonzept folgt dem Leitbegriff der Sichtbarkeit und Charakterbildung durch ein Zusammenspiel von Alt und Neu. Für das Wissenschaftsquartier ist ein drei- bis viergeschossiger Bebauungsteppich vorgesehen. Die leichte, transparent-transluzente Erscheinung der baulichen Textur hebt die durch Backstein und Massivität geprägte historische Substanz hervor und kommuniziert den Innovationscharakter des Gebiets. Aus der horizontalen Bebauungsstruktur ragen die Silhouetten der das Stadtbild prägenden hohen Speichergebäude des ehemaligen Handelshafens heraus. Diese Dualität wird im Bereich des Quartierseingangs weiter ausgebaut: Am Sandtorplatz werden weitere, jedoch nicht mit den Speichern konkurrierende Hochpunkte geschaffen. Sie verankern das Wissenschaftsquartier sichtbar im städtischen Kontext.

Mit der drei- bis viergeschossigen Bebauung kann eine hohe Dichte auf den Baufeldern erzeugt werden. Die mittlere bis hohe Geschossflächenzahl von gemittelt 1,4 im wissenschaftlich-gewerblich genutzten Teil und von 1,2 im gemischt genutzten Teil konzentriert die Bebauung zugunsten großzügiger öffentlich zugänglicher Freiräume. Im Bereich des Quartierseingangs werden diese Geschossflächenzahlen im zugunsten einer den Stadtkörper schließenden Verdichtung überschritten. Die vorgesehenen, sich nicht verschattenden, Flachdächer erlauben die Verwendung von Photovoltaik, Solarthermie sowie Dachbegrünung, und können somit einen Betrag zum im ISEK formulierten Leitbaustein „klimagerechte und ökologische Stadt“ liefern.

Die Bebauungstypologien im Masterplangebiet M1 sind aus den Teilgebieten heraus entwickelt und prägen einen jeweiligen auf Lage und Kontext angepassten Charakter. Am Sandtorplatz kommen die Bebauungsstrukturen zusammen und bilden starke Raumkanten mit publikumsbezogenen Erdgeschoss aus.

Die Bebauung am Wittenberger Platz ist eine geschlossene Randbebauung und stellt damit das gründerzeitliche Verhältnis von Platz und Gebäuden wieder her. Die neue Platzfigur rekonstruiert nicht die historische, sondern ist den veränderten Erschließungsstrukturen angepasst und baut eine gegenüber dem Kreisverkehr leicht verschobene Spiegelachse auf der Wittenberger Straße auf. Die Eckbebauung an der östlichen Wittenberger Straße ist als eine negative Ecke ausgebildet und korrespondiert mit der Bebauung Hansastrasse /Wittenberger Straße.

Der Niels-Bohr-Kai ist durch „Werkhöfe“ charakterisiert. Entlang der Theodor-Kozłowski-Straße wird eine repräsentative Baulinie gebildet, die Niels-Bohr-Straße wird mit zum Hafenbecken gerichteten Gebäudefronten überkragt. Durch diese Gebäudebrücken und die Integration der existierenden Gebäude sowie der Gleisanlagen wird der Charakter des industriellen Hafens neu interpretiert.

Auf dem Werner-Heisenberg-Kai befinden sich kompakte „Bebauungsinseln“. Die Lage und Ausdehnung der Inseln wird durch die denkmalgeschützten Gleisanlagen bestimmt. Die Bebauung bildet einheitlich viergeschossige Raumkanten zum Hafen aus und formt mit dreigeschossigen, zum Fluss auskragenden, „Köpfen“ auf eingeschossigen Sockeln ein kleinmaßstäbliches Gesicht zur Elbe.

Das Speicher-Areal ist als „Matrix“ aus bebauten und unbebauten Feldern konzipiert. Ordnetendes Rückgrat der Bebauung sind die exi-

stierenden, langgestreckten Speichergebäude. Die starke geometrische Ausrichtung des Speicher-Areals verengt das räumliche Profil der Sandtorstraße ohne ihrem gekrümmten Verlauf zu folgen und leitet den aus der Innenstadt kommenden Verkehr auf den Sandtorplatz.

Die Bebauung an der westlichen Sandtorstraße besteht aus zwei genau zugeschnittenen Gebäudekomplexen. Diese vervollständigen die solitäre Bebauungsstruktur der Forschungsinstitute am Askaniischen Platz und geben der Universität eine neue Vorderseite zum Wissenschaftshafen. Die Bebauung nördlich des Umspannwerks bindet dieses besser in die Struktur ein. Die an die Wittenberger Straße grenzende Bebauung umspielt die Sandtorstraße von der Universitätsseite und stellt somit das dialogische Gegenstück zu dem den Wissenschaftshafen vervollständigenden Speicher-Areal dar. (Für eine detaillierte Beschreibung siehe Rahmenplan R1)

Auf dem Gebiet des Masterplans M2 bilden die zwei vorgesehenen Bebauungen den östlichen Campusplatz aus. Die oben erwähnte Bebauung nördlich des Umspannwerks liegt in der Flucht der Hansastrasse und formt die östliche Raumkante. Die andere Bebauung vervollständigt die Blockrandbebauung an der Ernst-Lehmann-Straße und an der Hansastrasse und bildet die nördliche Raumkante des Campusplatzes. (Für eine detaillierte Beschreibung siehe Rahmenplan R2)

Gebiete M1	Art	GFZ Ø	GZ	Wohnen
Wittenberger Platz	M	2,2	IV	75%
Östliche Wittenberger Straße	M	1,2	III	86%
Westlich der Sandtorstraße	S	2,0	III/VIII	-
Speicher-Areal	M/S	1,4	III/VIII	19%
Niels-Bohr-Kai	S	2,0	III	0%
Werner-Heisenberg-Kai	M/G/S	1,7	III-IV	35%
Kulturwerft	M/G	0,8	II	-
Elbeufer	S	0,1	I	-

Gebiet M2	Art	GFZ	GZ	Wohnen
Universität	M/S	1,9	IV	76%



Bebauungskonzept

PLANUNG

NUTZUNGSKONZEPT

Schwerpunkt des Wissenschaftsquartiers ist eine wissenschaftlich-gewerbliche Nutzung, die Magdeburgs Position als Wissenschaftsstandort weiter stärken soll. Mit dem Ziel das Wissenschaftsquartier zu einem durchlässigen und urbanen Stadtquartier umzugestalten, basiert das Nutzungskonzept auf einer Nutzungsmischung, die neben Flächen für wissenschaftlich-gewerblichen Nutzungen ebenso Flächen für Wohn-, Freizeit-, Kultur- und Versorgungsfunktionen einschließt.

Bei der Verortung der einzelnen Funktionen verfolgt das Nutzungskonzept das Ziel, die Kommunikation im Wissenschaftsquartier durch synergetische Nachbarschaften zu fördern. Dabei wird differenziert auf die Standortqualitäten (Landschaftsraum Elbe, Denkmalraum des ehemaligen Handelshafens, Hochschulstandort, Quartiersinfrastruktur) und auf Nähebeziehungen im Quartier eingegangen. Neue Nutzungen werden im Verhältnis zu den bestehenden Nutzungen eingepasst. Um unterschiedliche Nutzergruppen zu integrieren, werden Knotenpunkte geschaffen, an denen mehrere Nutzungen zusammenkommen.

Im Masterplangebiet M1 basiert die Entwicklungsstrategie auf „Ankern“, die auf die bestehenden Flächenpotentiale ausstrahlen und von denen ausgehend das Gebiet mit wissenschaftlich-gewerblichen Nutzungen verdichtet wird. Das „Dreieck“ der bedeutenden Anker Otto-von-Guericke-Universität, Institute am Askanischen Platz und Denkfabrik/VDTC strahlen auf das Speicherareal und die Baufelder am Sandtorplatz aus. Am nördlichen Niels-Bohr-Kai wird der GHI Speicher als neuer Anker definiert, um so eine Entwicklungsachse entlang des Niels-Bohr-Kais zwischen dem „Anker-Dreieck“ und dem GHI Speicher aufzubauen. Der Anker „Galileo“ auf dem Werner-Heisenberg-Kai wird durch öffentlichkeitswirksame Anlagerungen, z.B. durch ein „Gläsernes Labor“, gestärkt. Dadurch wird eine weitere gewerbliche Entwicklungsachse zwischen dem „Dreieck“ und dem „Galileo-Testfeld“ geschaffen. Die Zuschnitte sämtlicher Baufelder garantieren einen Grad an Entwicklungsoffenheit und Spielraum in der genauen Nutzungsfestlegung als Büros, Werkstätten oder Institute.

Flächen für attraktive und hochwertige Wohnnutzungen werden aufgrund der Standortqualität entlang des Landschaftsraums der Elbe geschaffen – dort, wo es die Lärmpegel von Bahntrasse und Mühlenwerken erlauben. Hier befindet sich grundgebundenes Wohnen in hoher Dichte mit flexiblen Erdgeschoss. Die Wohnbauten sind den gewerblichen Nutzungen auf dem Werner-Heisenberg-Kai und dem Speicher-Areal elbseitig vorgelagert. Damit wird der Leitbildbaustein „Besonders Wohnen: Urbane Wohnangebote entwickeln“ des ISEK konkretisiert. Aufgrund bestehender gewerblicher Lärm- und Geruchsmissionen (Mühlenwerke, Kaffeerösterei) sind reine Wohnnutzungen entlang des ebenfalls elbenahen Niels-Bohr-Kais derzeit nicht möglich.

Die Versorgung des Gebiets erfolgt über die soziale Infrastruktur und das Einzelhandelsangebot der Alten Neustadt. Darüber hinaus sind lokal Versorgungseinrichtungen und Gastronomie am Sandtorplatz und am Silo-Platz vorgesehen. Das am Sandtorplatz liegende und auch vom Charles-de-Gaulle-Platz zugängliche Portal des Wissenschaftshafens im Gebäude der ehemaligen Hafenmeisterei soll einen

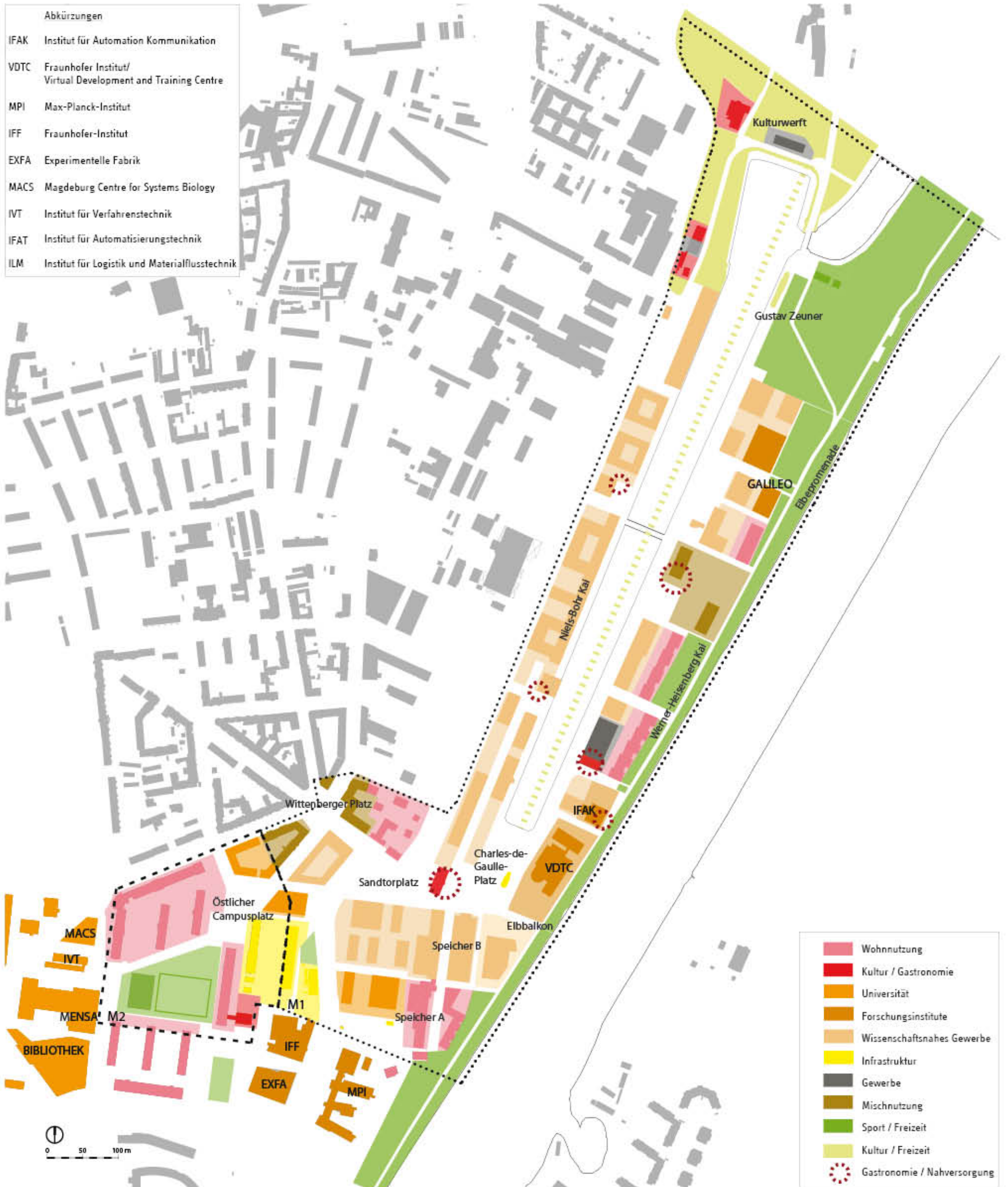
öffentlichen Charakter bekommen und den wissenschaftlich-gewerblichen, den Wohn- und den touristischen Nutzungen im Wissenschaftshafen gleichermaßen dienen. Ein Info-Portal (z.B. mit Ausstellung über die Planung und Entwicklung des Wissenschaftsquartiers) und Räume für soziale Funktionen (Seniorentreff und/oder (Betriebs-) Kindergarten) sowie Einzelhandel zur Deckung des täglichen Bedarfs sind hier vorgesehen. Dieser Knotenpunkt fördert die funktionale Verknüpfung mit der Alten Neustadt.

Die Kultur- und Freizeitbereiche der „Kulturwerft“ und des „Elbeufers“ werden im Sinne einer weiteren Durchmischung des Wissenschaftsquartiers qualifiziert und durch zusätzliche Freizeitangebote im Hafenbecken und auf der naturnahen Hafenzunge erweitert. Durch unterschiedliche Angebote ist der nördliche Freizeitbereich für alle Altersgruppen, einschließlich Jugendlicher und junger Erwachsener, interessant und einladend.

Neben der Schau von historischen Dampfschiffen und Eisenbahnen binden neue Nutzungen wie das im Hafenbecken schwimmende Schwimmbad und ein Rundweg um das Hafenbecken, welcher im Bereich des GHI-Speichers über Stege entlang der Kaimauer ermöglicht wird, das Denkmal des historischen Hafenbeckens in die touristischen und Naherholungs-Routen der Stadt ein. Gastronomische Einrichtungen an den am Hafenbecken liegenden öffentlichen Räumen unterstützen dies.

Landschaftlich orientierte Freizeitnutzungen befinden sich am „Elbeufer“. Sie stellen Angebote zur Naherholung für die Bewohner Magdeburgs, insbesondere die der Alten Neustadt, sowie Anziehungspunkte für Fahrradtouristen dar. Die Elbpromenade dient Radfahrern, Skatern und Fußgängern gleichermaßen. Sportflächen, und insbesondere laute Nutzungen wie Skater-Park, Bike-Park werden mit Rücksicht auf die Wohnnutzungen auf dem Werner-Heisenberg-Kai in Nähe der Eisenbahnbrücke auf den parkähnlich umgestalteten Flächen des ehemaligen Asphaltwerks angesiedelt. Wassersportangebote befinden sich in der Nähe der Hubbrücke in der Hafeneinfahrt. Durch einen Kanuverleih und eine Slipanlage für größere Boote wird das Wissenschaftsquartier zum Startpunkt den Landschaftsraum der Elbe aus der Wasserperspektive zu erleben.

Auf dem Sport- und Wohncampus im Masterplangebiet M2 werden verbesserte freizeithilflich nutzbare Flächen für die dort wohnenden Studierenden und die Universitätsangehörigen angeboten. Durch die Verlegung des ruhenden Verkehrs in eine Tiefgarage erfährt der Freiraum eine verbesserte Durchlässigkeit und gemeinschaftliche Nutzbarkeit. Der innerhalb des Johann-Gottlob-Nathusius-Rings liegende zentrale Freiraum wird neu organisiert. Auf der nördlichen Hälfte werden Wiesenflächen mit unterschiedlichen Nutzungsangeboten (Skater- und Spielflächen für Boule, Federball, Zuschauerbänke) bereitgestellt. Im südlichen Teil liegt die Tiefgarage, deren Dach als Tennisplatzanlage gestaltet ist. Die Wohnhöfe erhalten durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs gemeinschaftlich nutzbare, grüne Außenräume.



Nutzungskonzept

PLANUNG

NUTZUNGSKONZEPT



Referenz Hochpunkt, Arch: Abalos Herreros



Referenz Gewerbe im Speicher Areal, Arch: Abalos Herreros



Referenz Niels-Bohr-Kai, Arch.: Tschoban, Berlin, Hamburger Hof



Referenz Gewerbebauten, Arch: Steven Holl

Abkürzungen	
IFAK	Institut für Automation Kommunikation
VDC	Fraunhofer Institut/ Virtual Development and Training Centre
MPI	Max-Planck-Institut
IFF	Fraunhofer-Institut
EXFA	Experimentelle Fabrik
MACS	Magdeburg Centre for Systems Biology
IVT	Institut für Verfahrenstechnik



Wissenschaftlich - gewerbliche Entwicklung: Anker und Entwicklungsachsen

PLANUNG

NUTZUNGSKONZEPT



Referenz Wohnen am Werner-Heisenberg-Kai, Arch.: UNstudio, Almere Buiten



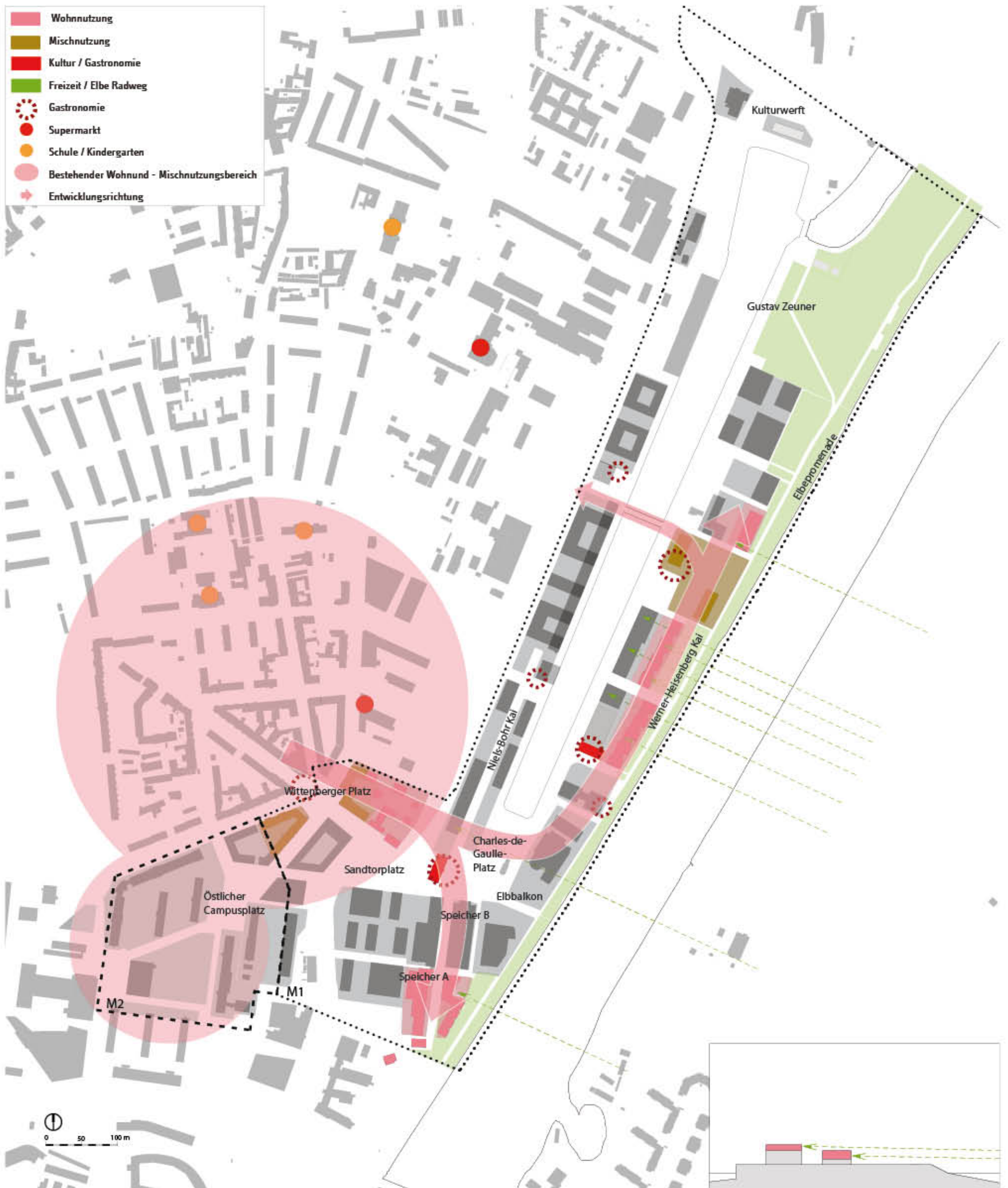
Referenz Wohnen am Werner-Heisenberg-Kai, Arch: Architectengroep, Amsterdam



Referenz Wohnen Speicher-Areal, Konversion Industriehalle Arch.: Spengler Wiescholak



Referenz Wohnen und Arbeiten am Werner-Heisenberg-Kai, Arch.: Tschoban, Hamburger Hof, Berlin



PLANUNG

NUTZUNGSKONZEPT



Touristische Attraktion am Hafenbecken: Kettendampfer Gustav Zeuner



Referenz Gastronomie in umgenutzten Industriebauten: Berlin, Kulturbrauerei



Referenz Wassersport im Hafenbecken: Berlin, Badeschiff



Freizeit und Kultur im Wissenschaftsquartier

PLANUNG

FREIRAUMKONZEPT

Das Freiraumkonzept verbindet entsprechend des Leitbegriffs der Durchlässigkeit die Stadt mit der Elbe und es unterstützt entsprechend der Leitbegriffs der Kommunikation den inneren Zusammenhalt des Wissenschaftsquartiers. Es bildet die Basis für den angestrebten offenen Charakter des Quartiers.

Ein rhythmisches, differenziertes Netz von öffentlichen und halböffentlichen Räumen stellt die Bezüge von Universität und Stadt zur Elbe her und sichert die Verknüpfung der unterschiedlichen Teile des Wissenschaftsquartiers. Ein neuer, ebenerdiger und nutzerfreundlicher Spannungsbogen wird zwischen Universität, Forschungsinstituten, Alter Neustadt, Wissenschaftshafen, Silos, Elbpromenade und Kulturwerft aufgebaut. Dabei werden die Qualitäten der unterschiedlichen Freiraumtypen herausgearbeitet.

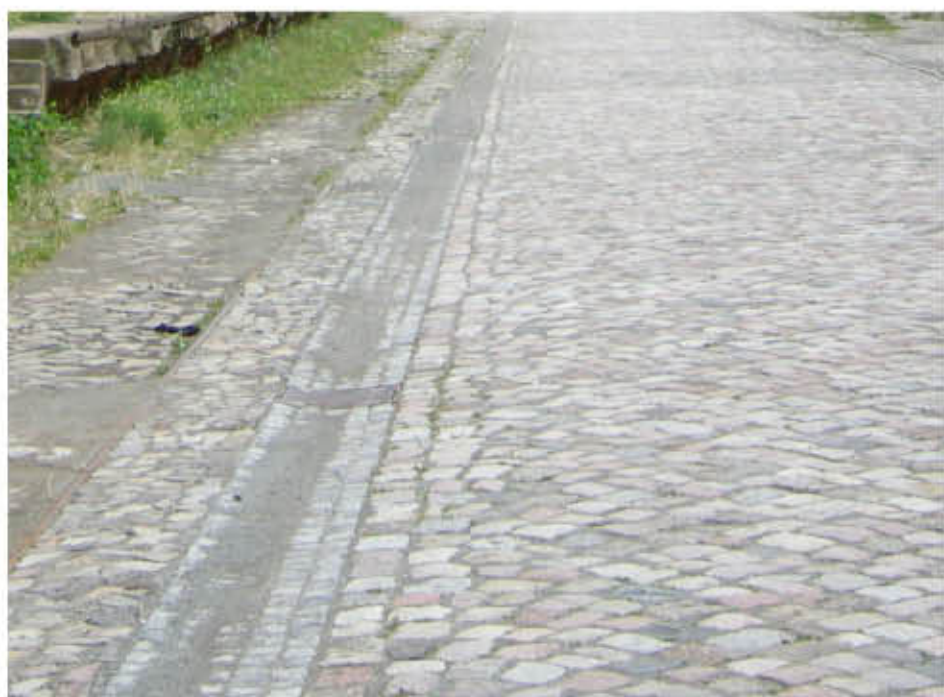
Im Masterplangebiet M2, auf dem Universitätsgelände, wird der Campuscharakter durch die Freiraumgestaltung gestärkt. Der Wohncampus erhält eine grüne Mitte mit Sport- und Spielflächen. Der östliche Campusplatz wird als gerahmte Wiesenfläche gestaltet. Eine Allee entlang des nördlichen Johann-Gottlob-Nathusius-Rings verbindet das Campuszentrum und den östlichen Campusplatz.

Im Masterplangebiet M1 wird der Wittenberger Platz über neue Raumkanten als städtischer Platz lesbar. Dem Sandtorplatz und Eingang des Wissenschaftsquartiers wird als städtebaulich-landschaftliche Schnittstelle ausgebildet. Baumpflanzungen erweitern den Landschaftsraum in den Stadtraum. Sie mindern die Belastung des Raums durch den Verkehr und verbessern die Aufenthaltsqualität. Im Wissenschaftshafen wird eine Hafenpromenade ausgebildet. Sie liegt um das Hafenbecken und ist als ruderaler, mit Relikten der Hafennutzung durchsetzter Freiraum ausgeprägt. Die beidseitigen Kaianlagen werden über eine Fußbrücke miteinander verbunden. Der Charles-de-Gaulle-Platz ist in diese Hafenpromenade integriert und wird dementsprechend umgestaltet. Die Weitläufigkeit des ehe-

maligen Hafensareals ist hier besonders erlebbar. Das Elbeufer ist als „weicher“ und extensiver Uferbereich gestaltet. Durch Elbbalkone wird der Kontakt von Elbepromenade und Elbe gestärkt. Elbseitiger und hafenseitiger Freiraum sind am Werner-Heisenberg-Kai über Wege und Sichtbeziehungen durch die Bebauung hindurch miteinander verknüpft. Der öffentliche Silo-Platz stellt die Verbindung vom Hafenbecken zum Elbeufer her. Strategisch ist er ein wichtiges Glied in der Freiraumverknüpfung. Weiter nördlich auf der Hafenzunge stellen Sportwiesen mit terrassierten Nutzungsfeldern den topografische Übergang zu den Überschwemmungszonen her.

Die innerquartierliche Kommunikation wird im Masterplan M1 und M2 durch den Freiraum unterstützt. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Zonen im Bereich Charles-de-Gaulle-Platz / Joseph-von-Fraunhofer-Straße, im Speicher-Areal und im Universitäts-Campus, aber auch der freizeittouristische Ausbau der Elbpromenade, schafft neue Kommunikationsräume. Verbesserte Nutzungsangebote auf den innerquartierlichen Plätzen und Freiräumen geben dem öffentlichen Raum neue Impulse. Treffpunkte für sportliche Aktivitäten, „Openair-Besprechungsräume“ und stillere Erholungsflächen beleben die Freiräume.

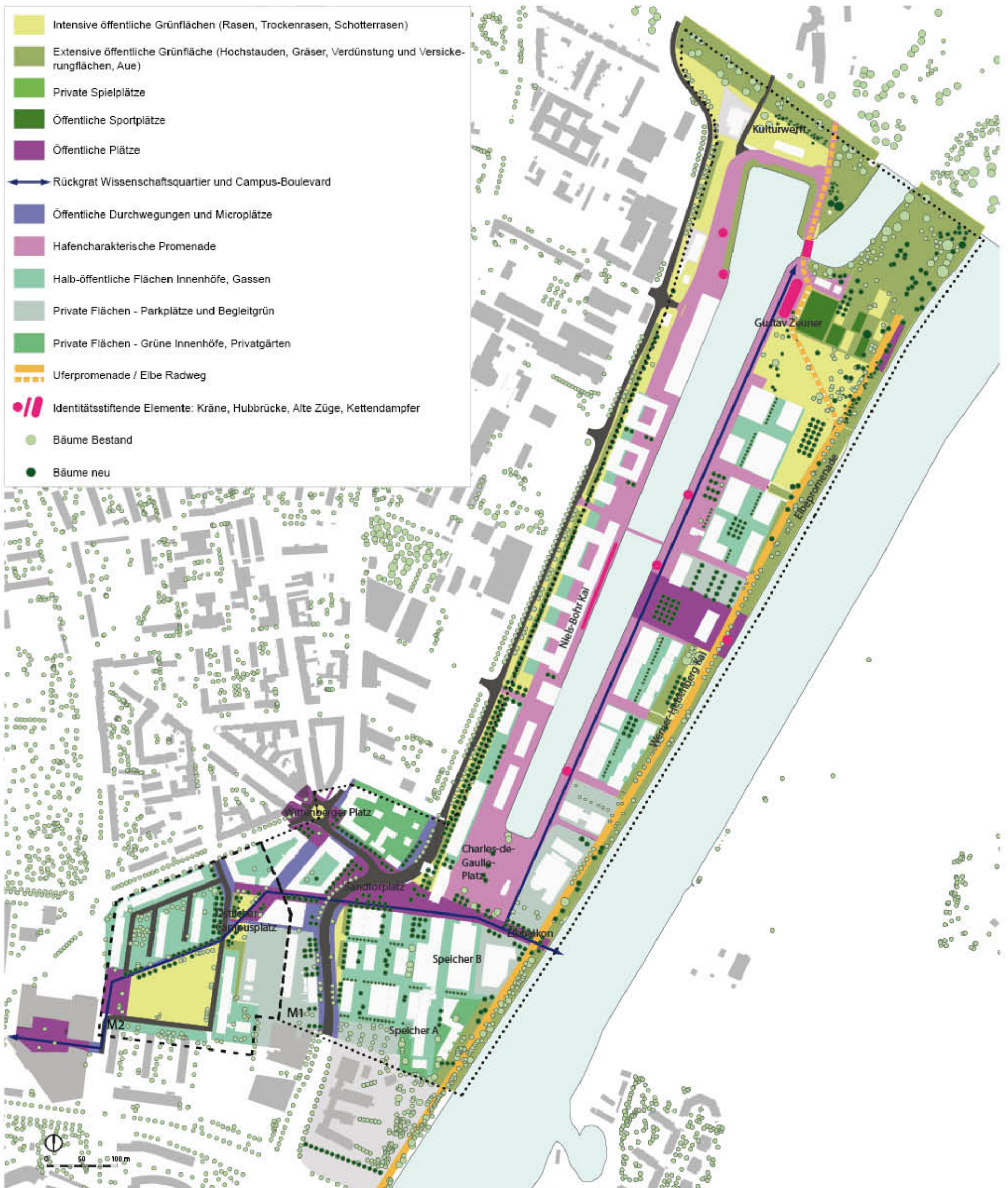
Der öffentliche Freiraum trägt maßgeblich zur Sichtbarkeit und Charakterausbildung des Wissenschaftsquartiers bei. Durch die durchgehende Einfachheit der Materialität der Beläge und der vegetativen Ausdrucksmittel wird dem gesamten Freiraum eine einheitliche Ausdruckskraft verliehen. Auf Einfriedungen, Hecken und Zäune wird verzichtet. Die Einfachheit schafft den reduzierten, offenen und überschaubaren Freiraumcharakter des Wissenschaftsquartiers. Die Sparsamkeit der Mittel trägt auch zur Umsetzbarkeit mit begrenzten finanziellen Mitteln bei.



Öffentlich gestaltete Durchwegungsbänder - historische Natursteinbeläge



Referenz gestaltete öffentliche Durchwegung, Berlin Spandau



Freiraumkonzept

PLANUNG

FREIRAUMKONZEPT

Beläge

Ein Kontinuum der Materialität der Oberflächenbeläge vom Johann-Gottlob-Nathusius-Ring über den Wittenberger Platz, das Speicher-Areal, die Elbepromenade und der Hafepromenade erzeugt den angestrebten Zusammenhang des Wissenschaftsquartiers. Die vorgefundenen und neu verwendeten Materialien umfassen Betonplatten- und Bänder sowie Natursteinbeläge mit und ohne Rasenfugen. Historische Natursteinbeläge werden wieder verwendet und tragen der Geschichte des Orts Rechnung. Die Naturstein- und Betonsteinflächen mit Rasenfugen auf wenig befahrenen Flächen sind wasser- und luftdurchlässig. Ebenso wie die Entsiegelungsmaßnahmen entlang der Elbepromenade im Bereich der existierenden Verkehrsflächen und auf dem Wohncampus trägt dies im Sinne des im ISEK beschriebenen Umbaus der technischen Infrastruktur zur ökologischen Qualitätssteigerung des Freiraums bei.

Pflanzungen

Die Naturlandschaft der Elbe in der Stadt wird wahrnehmbar gemacht und eine „städtische Natur“ ausgebildet. Dazu sind vegetative Maßnahmen vorgesehen, die das Bild der elbnahen Auengebiete aufgreifen und in den Stadtraum transportieren. Vorgefundenen Naturstücke sollen, insbesondere an der Schnittstelle zum Elbelandschaftsraum am Werner-Heisenberg-Kai, erhalten werden.

Bei der Bepflanzung werden auentypische Baum- und Straucharten verwendet, vorhandene extensive Hochstaudenflächen gesichert und neue geschaffen. Retentionsräume zur Versickerung und Verdunstung von Niederschlagswasser sind zwischen der Uferböschung und den neuen Baufeldern sowie entlang der Theodor-Kozłowski-Straße vorgesehen. Diese Retentionsbereiche sind als extensive Bepflanzungs-

flächen und als Hochstaudenflure ausgestaltet, welche einmal im Jahr gemäht werden.

Die Anordnung der geplanten Baumreihen stärkt Sicht- und Bewegungsachsen, sowie Raumkanten. Auf dem Sandtorplatz bilden die Baumreihen die neuen Raumkanten aus und leiten über die Joseph-von-Fraunhofer-Straße zur Elbe über. Um eine präzisierte Ausbildung und Lesbarkeit des Freiraums entlang der Theodor-Kozłowski-Straße zu unterstützen, werden die vorhandenen Baumstrukturen um eine weitere doppelte Baumreihe auf der Vorhaltefläche für einen Straßenausbau ergänzt. Diese Pflanzungen sollten als zeitweilige Begrünung angezeigt werden, so dass im Falle eines Ausbaus keine Verpflichtung zu Ersatzpflanzungen entsteht (§ 8 (2) a Baumschutzsatzung Magdeburg). Als auentypische Baumarten sollen Eschen, Weiden, Erlen, Pappeln, Ahörner, Ulmen oder Eichen verwendet werden.

Um die Einheitlichkeit und Erkennbarkeit des Wissenschaftsquartiers zu unterstützen, wird auch auf den privaten Grünflächen der Büro- und Instituts-einrichtungen auf eine aufwendige Bepflanzungsvielfalt verzichtet und eine reduzierte Gestaltungssprache mit Hochstaudenfluren und auentypischen Arten verwendet.

Eine Verbesserung der ökologischen Vernetzungen und die Unterstützung der Artenvielfalt erfolgt durch eine differenzierte Pflege. Die ruderalen Wildstaudenflächen auf den elbnahen Grünflächen entlang der Elbepromenade werden einmal im Jahr gemäht. Gehölze in diesen Verdunstungsflächen werden alle 5 Jahre auf Stock gesetzt. Die stadtökologisch wertvollen halbversiegelten Vegetationsflächen rund um das Hafenbecken dienen dem Erhalt und der Förderung der Artenvielfalt. Sie werden bedarfsweise gemäht.



Rasengittersteine aus Beton



Silberweide



Vegetation und Beläge

PLANUNG

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Das Erschließungskonzept verfolgt das Ziel der Kommunikation innerhalb des Wissenschaftsquartiers und der Durchlässigkeit des Wissenschaftsquartiers. Das Erschließungskonzept gründet auf der Zielsetzung der Stärkung „alternativer Mobilität“, das heißt der Bevorzugung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sowie des Gebrauchs öffentlicher Nahverkehrsmittel, um den motorisierten Individualverkehr sowie den ruhenden Verkehr zu verringern.

Über das Fußwegenetz wird die kommunikationsfördernde Verknüpfung der im Wissenschaftsquartier liegenden Freiräume und Institutionen gestärkt sowie die Verbindung von Stadt und Landschaftsraum der Elbe geschaffen. Durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in der Theodor-Kozlowski-Straße und des Radwegenetzes in Form des Elberadweges können alle Standorte für Gewerbe und Wohnen im Wissenschaftsquartier, das Kulturdenkmal „Handelshafen“ sowie die Sport- und Erholungsflächen des Elbeufers bequem mit den Mitteln des öffentlichen Nahverkehrs und mit dem Fahrrad erreicht werden. Dadurch ist eine Verringerung der Stellplätze für den ruhenden Verkehr (bezogen auf die Richtwerte VV BauO LSA) bei 50%igem Ersatz durch Fahrradstellplätze für das Wissenschaftsquartier möglich und angestrebt. Das Wissenschaftsquartier kann so zu einem wichtigen Baustein des im Integrierten Stadtentwicklungskonzept formulierten Leitbilds „Mobile Stadt“ werden und mit dem Stichwort „Alternative Mobilität“ für sich werben.

Fußgänger- und Fahrradverkehr

Die Fahrradnutzung und das Zufußgehen werden im Wissenschaftsquartier und quartiersübergreifend attraktiv gestaltet. Strukturell wird dies durch die Schaffung eines bequemen Netzes kurzer Wege zwischen den wichtigen Ankernutzungen des Wissenschaftsquartiers einerseits und zwischen den Hauptbezugspunkten der Alten Neustadt (Wittenberger Platz) und des als Elbepromenade ausgestalteten Elbeufers andererseits umgesetzt. Alle Wegeverbindungen besitzen eine große Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Sie verlaufen durch verkehrsberuhigte, aktivierte, durchgrünte oder baulich-freiräumlich prägnante Bereiche.

Wichtigstes Element der quartiersinternen Vernetzung ist die neue, den Universitätscampus und den Wissenschaftshafen direkt miteinander verbindende, Wegeführung. Sie verläuft im Masterplangebiet M2 über den Sport- und Wohncampus in Form einer Allee und wird im Masterplangebiet M1 durch eine zusätzliche ebenerdige Fußgängerquerung der Sandtorstraße am Sandtorplatz zum Hafen geführt. Hinzu kommen Durchwegungsmöglichkeiten im Speicher-Areal und entlang der Gleisanlagen durch und entlang der Bebauungsinseln des Werner-Heisenberg-Kais.

Wichtigstes Element der quartiersübergreifenden Verflechtung ist die Elbepromenade und die auf ihr geführte westelbische Alternativroute des Elberadweges im Masterplangebiet M1. Die Promenade ist 6 Meter breit, um die verschiedenen Bewegungsarten aufzunehmen. Der weich gekurvt Verlauf des Weges im nördlichen Freizeitbereich lenkt einerseits den Blick auf den GHI-Speicher und entspricht andererseits der Geschwindigkeit der Fahrradfahrer. Zur Überwindung des Hindernisses Hubbrücke dient eine Rampeanlage. Der Hubmechanismus der Brücke sollte jedoch aus ästhetischen und denkmalpflegerischen Gründen als zusätzliche Attraktion wieder hergestellt werden. Dieser

Bewegungs- und Begegnungsraum wird vom Wittenberger Platz über den Sandtorplatz und den Elbbalkon erreicht. Ein weiteres wichtiges Element ist die neue Fußgänger- und Radfahrerbrücke auf mittlerer Höhe des Hafenbeckens. Sie verknüpft den Raum der Theodor-Kozlowski-Straße über den Silo-Platz mit dem Elbeufer.

Öffentlicher Nahverkehr

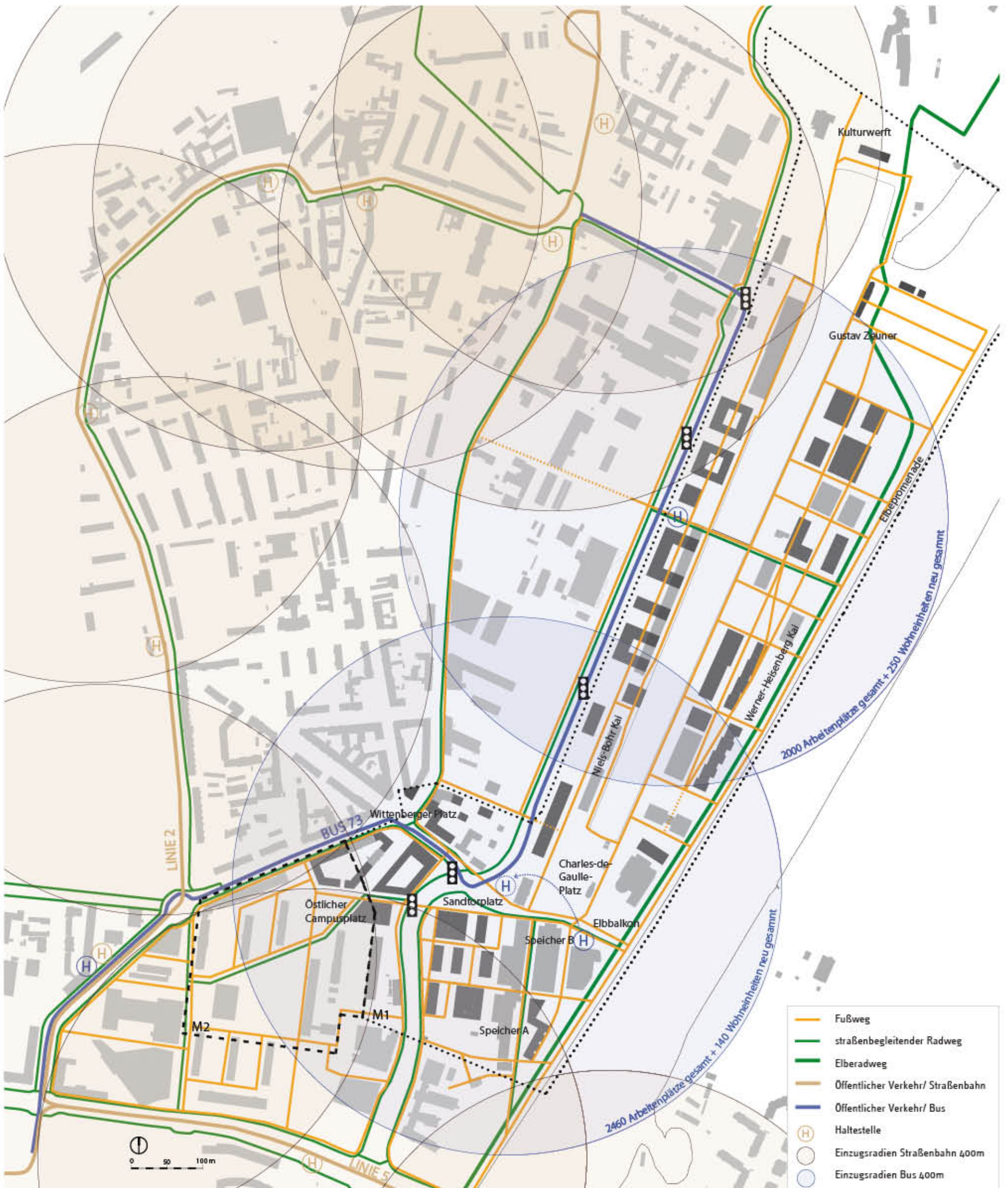
Das Netz des öffentlichen Nahverkehrs ist im Bereich des Wissenschaftsquartiers, insbesondere im Masterplangebiet M2, gut ausgebaut und deckt fast den gesamten Bereich ab. Im Masterplangebiet M1 wird zur flächendeckenden Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr eine zusätzliche Bushaltestelle an der Theodor-Kozlowski-Straße auf Höhe der das Hafenbecken überquerenden Fußgänger- und Radfahrerbrücke eingerichtet. Über diesen Haltepunkt können die Nutzungen am Niels-Bohr-Kai sowie die des nördlichen Werner-Heisenberg-Kais und des Elbeufers erreicht werden. Innerhalb eines 400 Meter-Radius werden ca. 2000 Arbeitsplätze und 250 Wohnungen an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen, das Gewerbegebiet westlich der Theodor-Kozlowskistraße nicht mitgerechnet. Im Zuge der Streckenänderung sollte die jetzige Endhaltestelle „Wissenschaftshafen“ durch eine Haltestelle „Wissenschaftsquartier“ am Sandtorplatz ersetzt werden. Innerhalb eines 400 Meter-Radius werden hier ca. 2500 Arbeitsplätze und neue 140 Wohnungen mit dieser Haltestelle bedient.

Motorisierter Individualverkehr

Die Haupteerschließung des Masterplangebiets M1 erfolgt von der Sandtorstraße und von der Theodor-Kozlowski-Straße. Der Kreuzungspunkt Sandtorstraße / Joseph-von-Fraunhofer-Straße wird zugunsten eines großzügigen Fußgängerbereichs vereinfacht. Die separate Rechtsabbiegerspur von der verkehrsberuhigt ausgebildeten Joseph-von-Fraunhofer-Straße entfällt. Die Vorhalteflächen für einen möglichen späteren Ausbau der Theodor-Kozlowski-Straße werden von einer Bebauung freigehalten. Die Vervollständigung des Baumbestandes erfolgt durch eine zeitweilige Begrünung.

Die Bebauungen entlang des Niels-Bohr-Kais werden über Stichstraßen von der Theodor-Kozlowski-Straße erschlossen. Die jetzige Niels-Bohr-Straße verliert im nördlichen Teil ihre Erschließungsfunktion und dient nur der öffentlichen fußläufigen Durchwegung der privaten Grundstücke. Die Bebauungsinseln des Werner-Heisenberg-Kais werden von der Werner-Heisenberg-Straße über verkehrsberuhigte Stichwege erschlossen. Die gewerblichen Neubauten im Speicher-Areal werden von der Sandtorstraße erschlossen. Die umgenutzten Speicher und der Wohnungsneubau werden über die Otto-Hahn-Straße erschlossen.

Im Masterplangebiet M2 werden alle Straßen als Fahr- und Fußwege klassifiziert. Der Johann-Gottlob-Nathusius-Ring soll wegen seiner Funktion als grüne Mitte des Wohn- und Sportcampus und als fußläufige Verbindung vom Zentrum der Universität in den Wissenschaftshafen und zu den Forschungsinstituten am Askanischen Platz weitestgehend vom fahrenden Verkehr freigehalten werden. Auch der östliche Campusplatz soll im Gegensatz zur Masterplanung von 2000 und zur Straßenvorplanung von 2007 in erster Linie den Fußgängern dienen. Daher soll der im Gebiet vorherrschende Anliegerverkehr auf die rückwärtige Ernst-Lehmann-Straße und rückwärtige Hohepforte-



Erschließungskonzept: Fuss- und Radverkehr und ÖPNV

PLANUNG

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

straße gelenkt werden. Von diesen Wegen sind die neu geordneten Wohnheimsparkplätze erschlossen. Die Zufahrt zu einer neuen zentralen Tiefgarage erfolgt über die Hohefortestraße, die Einfahrt liegt am südlichen Johann-Gottlob-Nathusius-Ring.

Ruhender Verkehr

Für eine Grobbilanzierung des ruhenden Verkehrs wurden in der Masterplanung die üblichen Richtzahlen angewendet. Die Stellplätze sind in eingeschossigen Tiefgaragen und ebenerdig auf den privaten Grundstücken untergebracht. Die Baufelder sind so bemessen, dass der Bau von Tiefgaragen wirtschaftlich bleibt. Eine Besonderheit im Parkierungskonzept bildet das im südlichen Teil des GHI-Speichers vorgesehene Parkhaus, welches den fensterlosen Baukörper des denkmalgeschützten Gebäudes neu interpretiert.

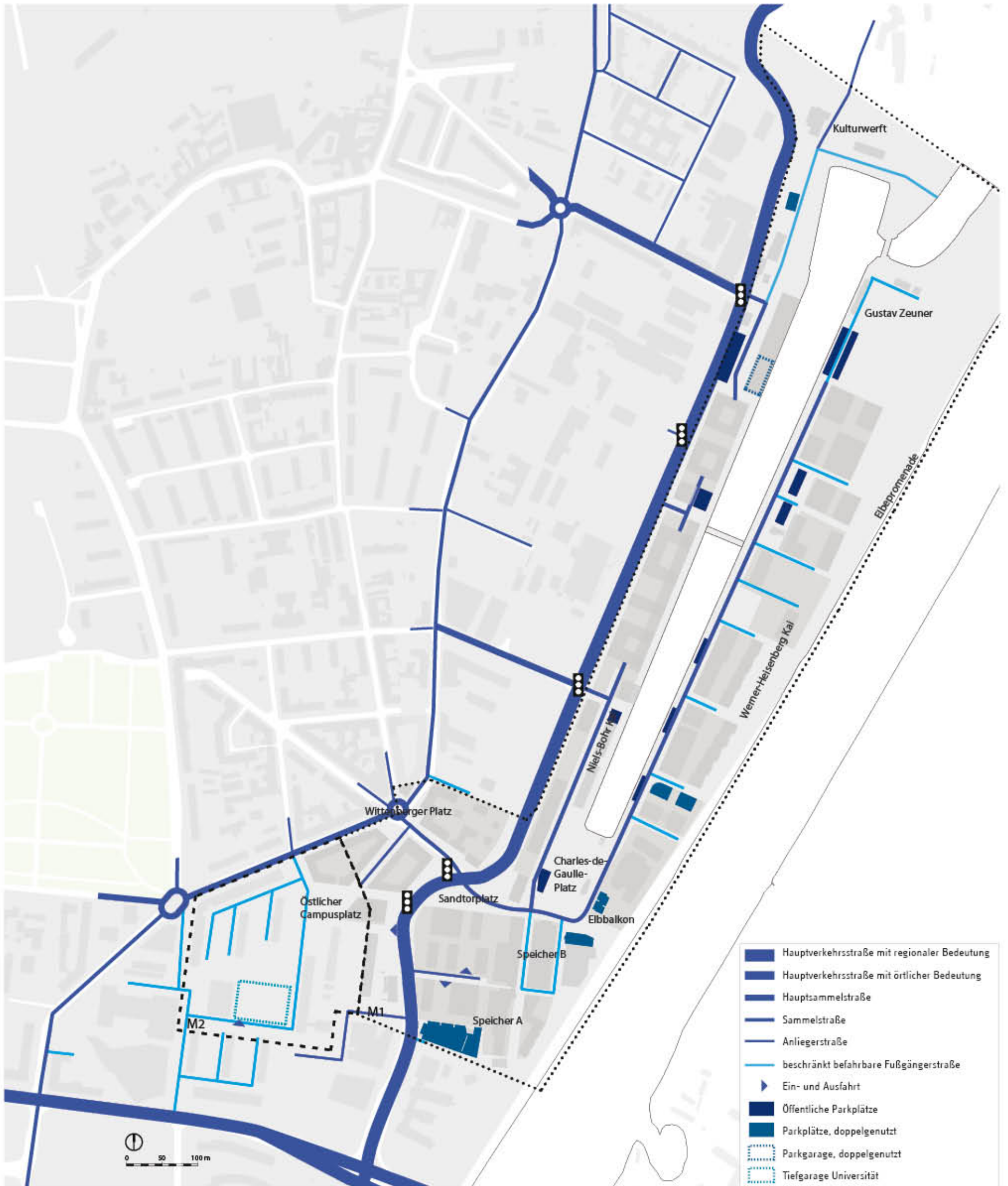
Insgesamt begrenzt die hohe Anzahl der Stellplätze die Ausnutzung der Grundstücke und widerspricht der angestrebten Dichte, Flexibilität und niedrigen Versiegelung des Wissenschaftsquartiers. Da jedoch sämtliche Nutzungen gut an das (erweiterte) öffentliche Verkehrsnetz sowie an das Fahrradnetz angebunden sind, sollte die Stellplatzverpflichtung für Gewerbe und universitäre Nutzungen im Sinne der Förderung der „alternativen Mobilität“ reduziert werden – vor allem im Bereich des Sandtorplatzes und des Speicher-Areals. Eine in anderen Bundesländern übliche Reduktion um 30 % aufgrund guter ÖPNV-Anbindung und eine weitere Reduktion um 45 % bei Nachweis einer bestimmten Anzahl von Abonnements für Studenten- bzw. eines Job-Tickets ist sinnvoll und sollte im Wissenschaftsquartier Anwendung finden. Der Nachweis der geforderten Kfz-Stellplätze zu 50% durch Fahrradstellplätze sollte möglich sein, da diese Regelung einen zusätzlichen Impuls zur Benutzung des Fahrrades gibt.

Im Masterplangebiet M1 werden für die freizeithlichen und touristischen Nutzungen im Bereich der Hafenspromeade öffentliche Parkplätze (ca. 250) angeboten. Sie liegen an den Zugängen zum Wissenschafts-quartier auf dem Niels-Bohr-Kai und am Hafenbecken des südlichen Werner-Heisenberg-Kais sowie - behindertengerecht - im Bereich der „Gustav Zeuner“. Am Wochenende und an den Abenden sollten zusätzliche Stellplätze für die Besucher des Elbeufers und des ehemaligen Handelhafens durch die Doppelnutzung (Timesharing) der Parkplätze auf den gewerblichen Grundstücken sowie auf den Grundstücken der Forschungseinrichtungen und des GHI-Parkhauses zur Verfügung gestellt werden.

Im Wohn- und Sportcampus der Universität im Bereich des Masterplangebiet M2 wird eine zentrale eingeschossige Tiefgarage vorgesehen. Auf ihrem Dach liegen die Tennisplätze. Die Garage mit 150 Stellplätzen nimmt einen Großteil der Stellplätze der Wohnheime und der Sportanlagen auf und kann insbesondere die für die fußläufige Verbindung zum Bibliotheksplatz wichtige Hohefortestraße von parkenden Autos entlasten. Der ruhende Verkehr wird dadurch im Wohn-campus auf wenige, neu geordnete Parkplätze reduziert.

Gebiete M1	Arbeiten (neu)	Wohnen (neu)	Private Park-plätze (Bestand)	Private Park-plätze (neu)	Öffentliche Parkplätze	Parkplätze, doppelgenutzt	Parkgarage, doppelgenutzt
Wittenberger Platz	18	36	36	36	-	-	-
Östliche Wittenberger Straße	26	89	26	70	-	-	-
Westlich der Sandtorstraße	296	0	0	355	-	-	-
Speicher-Areal	759	93	-	-	-	127	-
Niels-Bohr-Straße	1380	0	0	1373	96	-	53
Wenr	898	508	456	74	107	52	-
Kulturwerft	49	-	-	-	63	14	-
Elbepromenade	5	-	-	5	-	-	-

Gebiet M2	Arbeiten	Wohnen	Private Park-plätze BESTAND	Private Park-plätze NEU	Tiefgarage		
Universität	147	232	86	74	154		



Erschließungskonzept: Motorisierter Verkehr und Stellplätze

PLANUNG

SCHLÜSSELPROJEKTE, PRIORITÄTEN UND TEMPORÄRE NUTZUNGEN

Als Schlüsselprojekte werden diejenigen Maßnahmen verstanden, die die Entwicklung des Gebiets vorantreiben werden und zu deren Umsetzung es besonderer politischer Zustimmung und der Koordination mehrerer Akteure bedarf.

Das zentrale Schlüsselprojekt des Wissenschaftsquartiers ist die Ausbildung des Sandtorplatzes als gefasster Platzraum mit einer zusätzlichen Fußgängerüberquerung. Dies ist der wichtigste Baustein zur Vernetzung von Otto-von-Guericke-Universität und Wissenschaftshafen, sowie von Alter Neustadt und Elbeufer.

Zur Ausbildung eines einheitlichen Platzraumes sollte ein Teil der privaten Flächen (ehemaliges Umspannwerk) von der Stadt erworben werden. Die Fußgängerquerung muss getestet werden (siehe Rahmenplan) und die Universität muss das Aussonderungslager sowie das Gefahrenstofflager verlagern.

Im Zusammenhang mit dem Sandtorplatz ist die Bebauung westlich der Sandtorstraße zwischen Hansastrasse und an der Wittenberger Straße zu sehen. Hier gibt es verschiedene Eigentümer und einen dichten Leitungsbestand, der die Grundstücke voneinander trennt. Zur Ausbildung der Platzkante und zur Führung der zusätzlichen Querung sollte jedoch nur ein Baufeld und nur ein Baukörper formuliert werden.

Weitere Schlüsselprojekte sind die Umnutzung der Reichseinheitsspeicher, der Bau der Brücke über das Hafenbecken, die Umnutzung des GHI-Speichers und der Ausbau der Elbepromenade.

Mit der Umnutzung der Reichseinheitsspeicher kann der Silo-Platz, ein wichtiger Bestandteil der öffentlichen Raumfolge im Wissenschaftsquartier, formuliert werden. Die Belebung dieses Areals wird eine Ausstrahlung auf den ganzen Werner-Heisenberg-Kai haben. Es müssen allerdings lärmindernde Maßnahmen an den außerhalb des Baufeldes und außerhalb des Wissenschaftsquartiers liegenden gewerblichen Emissionsquellen vorgenommen werden.

Der Bau der Hafenbeckenbrücke wird das Gebiet besser fußläufig erschließen und die Barrierewirkung des Beckens in einen touristischen Anziehungspunkt umkehren. Zur Finanzierung dieses Vorhabens werden wahrscheinlich Allianzen verschiedener Resorts gebildet werden müssen.

Die Umnutzung des GHI-Speichers wird einen wichtigen Impuls zur Entwicklung des Niels-Bohr-Kais liefern. Um hier, in bisher peripherer und durch Geruchsemissionen gestörter Lage, einen wissenschaftlich geprägten Anker auszubilden, wird wahrscheinlich ein privater Investor die Unterstützung der öffentlichen Hand zur Arrondierung des Umfelds brauchen.

Der Ausbau der Elbepromenade ist ein stadtübergreifend wichtiges Vorhaben und wird den Wissenschaftshafen noch stärker in das Bewusstsein der Magdeburger bringen.

Als Prioritäten werden diejenigen Projekte bezeichnet, die von privater bzw. universitärer Hand entwickelt werden und für die, aufgrund ihrer städtebaulichen Wichtigkeit verstärkt geworben werden sollte. Dazu gehört das Speicher-Areal, mit dem die Lücke in der Stadttextur zwischen Wissenschaftshafen und Universitätsgelände

geschlossen wird. Die Herausforderung besteht hier in der Integration der Vorhaltefläche der Universität. Eine weitere Priorität ist die Entwicklung des östlichen Campusplatzes, da dieser der „Ankunftsort“ auf Universitätsgelände ist und daher für die Formulierung der verbindenden Raumsequenz im Wissenschaftsquartier eine entscheidende Rolle spielt.



Referenz Experimentelles Wohnen und Arbeiten: Berlin, Platoon Container



Referenz Aktivierung Hafenbecken: Berlin, Badeschiff



Schlüsselprojekte, Prioritäten und temporäre Maßnahmen

PLANUNG

FLÄCHENBILANZ

Masterplan	M1 (ha)		M2 (ha)	
Private Baufelder	15	32%	1	11%
Universität	1	2%	3	45%
Studentenwerk			2	33%
SWM (Städtische Werke Magdeburg)	0	1%	0	8%
Öffentliche Verkehrsfläche	12	25%	0	3%
Öffentliche Grünfläche	10	22%		
Bundesrepublik Deutschland	1	3%		
Wasser	7	16%		
GESAMTFLÄCHE	46	100%	6	100%



Baufelder, öffentliche Verkehrs- und Grünflächen

SMAQ

SMAQ architecture urbanism research
Kastanienallee 10
D-10435 Berlin
tel. +49-[0]30-6920 8634
mail@smaq.net

HL HEILBRONNER
LACHKAREFF

Heilbronner.Lachkareff Landschaftsarchitekten
architectes - paysagistes
Skalitzer Strasse 101
10997 Berlin
büro: +49 [0]3078891149
Info@HL-Landschaft.de