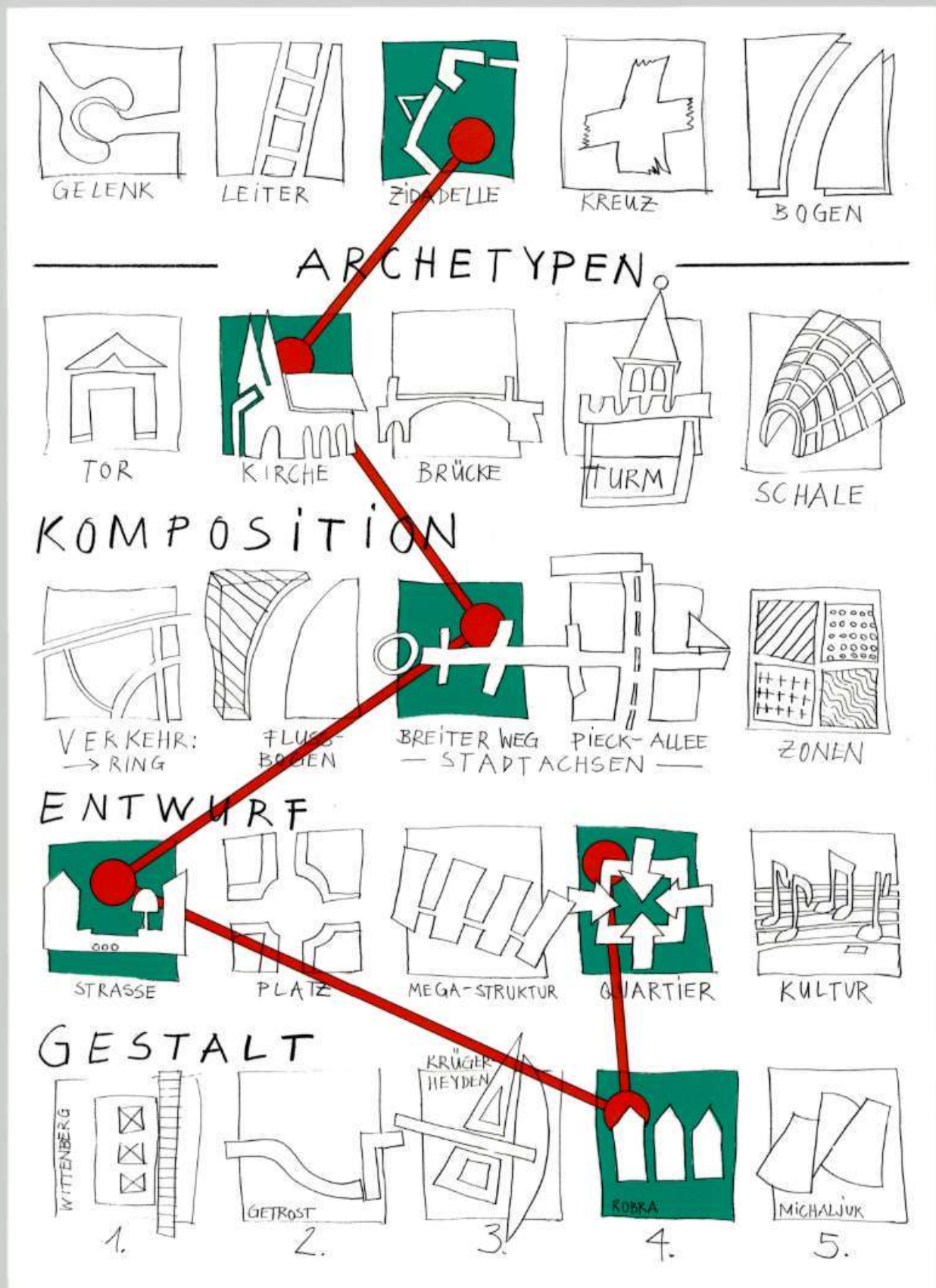


LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG



DIE ZUKUNFT DES MAGDEBURGER STADTZENTRUMS

STRUKTUR
KOMPOSITION
GESTALT

LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

**STRUKTUR
KOMPOSITION
GESTALT**

WERKSTATTWOCHE

25. - 30. NOVEMBER 1990

Gefördert mit einer Zuwendung der Norddeutschen Landesbank

Vorwort des Oberbürgermeisters der Stadt Magdeburg	6
Eine Werkstattwoche markiert den Beginn einer neuen Etappe der Stadtplanung in Magdeburg Dipl. Ing. Thomas Kowallik, Leiter des Stadtplanungsamtes	7
Referate zur Eröffnung der Werkstattwoche	
Aspekte der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Magdeburg und Teilergebnisse einer Tagung des SRL von Dipl. Ing. Klaus Schulz, Stadtplanungsamt Magdeburg	10
Die Landeshauptstadt Magdeburg und ihre städtebaulichen Entwicklungsprobleme von Günter Neum, Mitglied des Planungsausschusses der SW Magdeburg	12
Städtebau und kulturelle Entwicklung in Magdeburg von Rainer Löhr, Stadtrat für Kultur	15
Zu ausgewählten Fragen der Geschichte der Stadt und ihrer Baugeschichte von Dipl. Ing. Friedrich Jakobs, Stadtplanungsamt Magdeburg	17
Zu grundsätzlichen städtebaulichen Voraussetzungen der Freiraum- und Landschaftsentwicklung in Magdeburg von Dipl. hort. Rolf Weinreich, Stadtplanungsamt Magdeburg	20
Einiges über die Arbeit der Initiativgruppe Stadtentwicklung - Stadtgestaltung von Reginald Richter, Glasgestalter/VBK, dwb Magdeburg	22
Ergebnisse der Werkstattwoche	
Gruppe 1	26
Gruppe 2	34
Gruppe 3	44
Gruppe 4	55
Gruppe 5	60
Gruppe 6	65
Gruppe 7	75
Gruppe 8	90
Gedanken zur Entwicklung der Innenstadt von Magdeburg Dr. Ing. Ekkehard Lindemann, Braunschweig	94
Auswertung der Ergebnisse der Werkstattwoche	
Betrachtungen zu zukünftigen städtebaulichen Aufgaben von Dipl. Ing. Günter Rapior, Osnabrück	96
Ergebnisse der Werkstattwoche und Schlußfolgerungen für die Entwicklung der Verkehrssysteme von Dipl. Ing. Klaus Eschke u. Dipl. Ing. Hans-Joachim Schulze, Stadtplanungsamt Magdeburg	99
Auswirkung der Arbeiten zum Grünsystem von Dipl. hort. Günter Schöne	107
Tabelle der Nutzungsvorschläge	108
Ergebnisse der Werkstattwoche und Schlußfolgerungen für die Entwicklung einer Nutzungskonzeption von Dr. Ing. Karin Kirsch, Stadtplanungsamt Magdeburg	110
Resümee von Heinz-Karl Prottegeier, Baudezernent	113

Vorwort des Oberbürgermeisters der Stadt Magdeburg

Magdeburg ist eine Stadt mit einer fast 1200jährigen Geschichte. Trotz großer Zerstörungen im 2. Weltkrieg künden beeindruckende Bauwerke von der großartigen Vergangenheit.

Der begonnene Wiederaufbau in den letzten 40 Jahren läßt sicher an vielen Stellen sehr zu wünschen übrig. Aber heute, nach der politischen Wende, haben wir die Chance, bei der Gestaltung unserer Stadt nicht nur kurzfristige Lösungen zu suchen, sondern an der Schwelle zum 3. Jahrtausend muß auch für Jahrhunderte Gültiges gebaut werden.

Bauten sind ein Stück Heimat und müssen dem Bürger Identifikation ermöglichen. Alles muß dem Grundsatz gehorchen: »Allein dadurch, daß man das Gegenwärtige aus dem Vergangenen entwickelt, kann man ihm eine Dauer für die Zukunft sichern.«

Einer solchen überwölbenden geistigen Konzeption sollten die verschiedenen städtebaulichen Gestaltungskomplexe in unserer Stadt, wie z. B. Bahnhofsvorplatz, Zentraler Platz, Damaschkeplatz, Universitätsplatz, Eibufer, Breiter Weg, Rechnungstragen.

Die politische Wende bedeutet auch den politischen Wendepunkt in der Kommunalgeschichte. Mit der Umsetzung der kommunalen Selbstverwaltung wächst den Städten große Verantwortung zu. Es ergeben sich aber auch völlig neue Möglichkeiten, so auch für die weitere städtebauliche Gestaltung unserer Stadt.

Die Entwicklung der Innenstadt als urbaner Erlebnisbereich gehört dabei zu den herausragenden Aufgaben. Die Vitalisierung zunächst des Citybereiches muß verbunden werden mit unverwechselbaren magdeburg-spezifischen, architektonischen, baukünstlerischen und verkehrlichen Lösungen. Dabei ist den neuen Aufgaben der Landeshauptstadt als Oberzentrum und Regierungs- und Parlamentssitz ganz besondere Aufmerksamkeit zu widmen.

Nur durch die Einbeziehung der Bürger der Stadt in den Planungsprozeß werden Baulösungen zu erwarten sein, die als Identifikationspunkte für die Bewohner der Stadt angenommen werden und den weitgehend verlorengegangenen Bürgersinn in unserer geschichtsträchtigen Stadt neu erwecken.

Die aktuelle Spannung zwischen schneller Realisierung von Bauten im innerstädtischen Bereich und die Verantwortung vor der Geschichte hinsichtlich der Fortentwicklung und Neugestaltung herausragender Freiräume in unserer Stadt, muß ausgehalten werden, sollte aber Anlaß sein, für diese einzigartige kommunalpolitische Aufgabe sich der Ideen der Kühnsten und des Schweißes der Besten zu bedienen.

Die vorliegende Dokumentation ist als ein Beitrag gedacht, der interessierte Bürger informieren, aber auch anregen soll, sich in den zuvor skizzierten Prozeß einzubinden.

In diesem Sinne wünsche ich der Broschüre eine geneigte Aufnahme.



Magistrat der Stadt Magdeburg
Der Oberbürgermeister

Eine Werkstattwoche markiert den Beginn einer neuen Etappe der Stadtplanung in Magdeburg

Im Frühjahr 1990 vollzog sich auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ein grundlegender Wandel in der Gesellschaft. Mit der Wahl am 6. Mai wurde der Grundstein für eine freiheitliche Entwicklung auf allen Gebieten des Lebens gelegt.

Im Bereich des neuen Magistrats brachte dies einen entscheidenden Einschnitt in die bestehende Verwaltungsstruktur und damit auch in den Bereich Stadtplanung und Stadtentwicklung. Vollkommen neue Aufgaben waren zu lösen. Mit der Bildung des Baudezernats erfolgte der Aufbau des Planungsamtes aus dem ehemaligen Büro des Stadtarchitekten und dem Büro für Verkehrsplanung. In diesen Zeitraum fallen die ersten Kontaktaufnahmen auf persönlicher Ebene mit den Kollegen aus dem Bauderzernat Braunschweig, die sich dann immer mehr auf den Bereich der täglichen Arbeit konzentrieren.

In den 80er Jahren gab es Gespräche zwischen Architekten und Stadtplanern auf Grund der politischen Situation in der damaligen DDR nur auf Anordnung und auf ausgewählte Personenkreise beschränkt.

Nach der Wende kam es zu einem intensiven Austausch von Ideen und Meinungen zwischen Architekten und Stadtplanern. Gegenseitige Besuche in Magdeburg und Braunschweig als Partnerstadt in Niedersachsen machten jedoch deutlich, daß ein Lernen und Verstehen auf beiden »Seiten« notwendig war. In den Diskussionen wurde zwar deutsch gesprochen, aber die Interpretation der Begriffe und Inhalte bereitete Schwierigkeiten. Lange Gespräche führten zum gegenseitigen Verstehen.

Neue Maßstäbe wurden nach der Wahl im Mai auf allen Gebieten der Gesellschaft gesucht und ange-setzt. Dieser Prozeß setzte auch im Bereich der Stadtplanung alles in Frage. Ähnliche Entwicklungen hatte Magdeburg bereits in der Geschichte zu verzeichnen. In den 20er Jahren, unter Bruno Taut als Stadtbaurat von 1921-24 und später unter Johannes Göderitz, wurden neue stadtplanerische und städtebauliche Wege beschritten. Die »Aufbruchstimmung« in dieser Zeit übertrug sich auf die Ausarbeitung des Flächen-nutzungsplanes und des Generalsiedlungsplanes. Magdeburg wurde für eine Einwohnerzahl von 500000 Menschen geplant, was sich in einer großzü-gigen Bebauung des östlichen Eibufers vom Stadt-marsch bis zum Ausstellungsgelände widerspiegelt.

Nach der Zerstörung Magdeburgs im 2. Weltkrieg fand im November 1946 ein gesamtdeutscher Städte-bauwettbewerb zum Wiederaufbau der Innenstadt bzw. des Zentrums statt. Herausragende Entwürfe

sahen einen Straßendurchbruch Strombrücke - Köl-ner Platz, eine zweite Unterquerung des Reichsbahn-geländes und den Wiederaufbau des Bahnhofsvor-platzes mit dem Stadttheater, aber auch eine mittige Fußgängerzone vom Hauptbahnhof bis zum Eibufer vor.

Ein weiterer Abschnitt waren die 50er Jahre mit der Herausbildung stalinistischer Strukturen im Städ-tebau und in der Architektur. Magdeburg, die »Stadt des Nationalen Aufbauwerkes« wird durch Berlin zen-tral geprägt, was sich sehr deutlich im Bereich des Zentralen Platzes als großräumigen, unmaßstäblichen Aufmarschplatz und in den neoklassizistischen riesi-gen Häuserkomplexen widerspiegelt.

In den 60er Jahren fand der Übergang zur Groß-plattenbauweise statt. Beispielgebend dafür sind der Nordabschnitt des Breiten Weges und die Jakob-straße. In diesen Zeitraum fallen auch die Entwürfe für den abschließenden Aufbau des Stadtzentrums, wie z. B. das Haus des Schwermaschinenbaus (Schrau-be), Bauarbeiterhotel und die Leiterstraße.

Der letzte Wettbewerb, der in der Öffentlichkeit große Beachtung fand, war der Bahnhofsvorplatz im Jahre 1988. Maßgebend für die Gestaltung waren die Plattenbauweise und der Wohnungsbau.

Im Sommer 1990 stand das Planungsamt, ähn-lich wie nach der Zerstörung der Stadt und dem Wie-deraufbau nach 1945, vor der Frage, wie es planerisch weitergehen soll. Im Stadtzentrum sind bis zum heuti-gen Tage riesige Flächen unbebaut geblieben. Zentra-listische Vorgaben wurden nicht mehr gemacht und eigene Wege mußten beschritten werden.

In den Gesprächen und Diskussionen zwischen den Planern aus West- und Ostdeutschland gab es viele Vorschläge über die weitere Entwicklung der Stadt und die möglichen Wege zur weiteren Planung. Dabei kristallisierte sich der Gedanke heraus, eine Werkstattwoche durchzuführen. Der Inhalt sollte - frei von Zwängen - neue Strukturen im gesamten Stadt-gebiet schaffen. Als erster Termin wurde die letzte Sempemberwoche 1990 avisiert. Teilnehmer sollten aus der BRD und der DDR kommen, um im Span-nungsfeld der Ansichten und Vorstellungen, Gewach-senem und Neuem die besten Ergebnisse zu erzielen. Mit dem Beitritt der DDR zur BRD am 3. Oktober 1990 wurde das geltende Baurecht der BRD wirksam. Auf Grund dieser und anderer neuer Gesetzlichkeiten mußte der geplante Termin der Werkstattwoche in den November verschoben werden.

Endgültig wurde nun am 25. November 1990 die Werkstattwoche mit einer Stadtrundfahrt eröffnet, um

Thomas Kowallik
Dipl. Ing.
Leiter des
Stadtplanungsamtes

die Teilnehmer mit der Problematik schwerpunktmäßig vertraut zu machen. Zusätzlich erhielten die Architekten und Stadtplaner Unterlagen, die sie über die bisherige Entwicklung der Stadt informierten.

Nach der Bildung von 7 Arbeitsgruppen mit gemischten Teilnehmern aus den neuen und alten Bundesländern begann die Planung und Entwurfsbearbeitung am 26. November im Kongreßzentrum Magdeburg. Trotz widriger Umstände mit der Raumsituation entwickelten alle Teilnehmer eine große Kreativität, die sich in den unterschiedlichen Entwürfen ausdrückte.

Die Präsentation der Ergebnisse fand vor Vertretern des Magistrats, vor Teilnehmern, Abgeordneten und interessierten Bürgern statt. Das große Interesse, welches die Werkstattwoche in der Öffentlichkeit fand, veranlaßte das Stadtplanungsamt, eine Ausstellung der Ergebnisse nicht nur an einem Tag, sondern vom 18. Februar bis 17. März 1991 durchzuführen. In dieser Zeit besuchten ca. 6000 Bürger und Gäste der Stadt die Ausstellung. Viele Anregungen und Ideen wurden von ihnen schriftlich oder in Form von Skizzen abgegeben.

Von den Teilnehmern selbst sind verschiedene Schwerpunkte gesetzt worden, wie zum Beispiel die Grünplanung mit einer Einbeziehung der noch vorhandenen kleinen Flußläufe und der Elbe als einem entscheidenden Faktor zur Bildung eines guten Wohnumfeldes.

Die Verkehrsplaner machten Vorschläge, die von einer Tunnelquerung des Zentralen Bereiches von der Strombrücke bis zum Damaschkeplatz bis hin zur völligen Negierung des Durchgangsverkehrs in diesem Bereich ausgehen. Desweiteren erfolgten konkrete Vorschläge zu Standorten des Parlamentsgebäudes für die Landesregierung, zur Oper, zum Theater und zu Verwaltungseinrichtungen.

Konkret sind die einzelnen Vorstellungen und Vorschläge kaum umzusetzen. Im Komplex betrachtet geben sie allerdings gute Anhaltspunkte für die weitere Stadtentwicklung.

Die vorliegende Broschüre gibt einen kompletten Überblick über die Ergebnisse der Arbeitsgruppen. Vom Stadtplanungsamt sind diese Ergebnisse ausgewertet worden. Sie sollen als Vorschläge und Vorgaben für städtebauliche Rahmenpläne oder weitere Wettbewerbe dienen.

Allen Teilnehmern ist für ihre Mitarbeit und Einsatzbereitschaft während der Werkstattwoche und auch darüber hinaus zu danken. Durch den persönlichen Kontakt ist eine weitere Grundlage für das Zusammenwachsen der alten und neuen Bundesländer geschaffen worden. Das gegenseitige Lernen und Verstehen war für alle Teilnehmer von Nutzen.

Ein besonderer Dank gilt den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, die durch ihre gute Vorbereitung und Mitwirkung zum Gelingen der Werkstattwoche beigetragen haben.

Referate zur Eröffnung der Werkstattwoche

Am Eröffnungstag der Werkstattwoche, am 26. November 1990, wurde eine Reihe von Referaten gehalten, durch deren Aussagen die Teilnehmer der Werkstattwoche mit wichtigen Kenntnissen ausgestattet werden sollten. Einige dieser Beiträge sind im folgenden Abschnitt - zum Teil in gekürzter Form - wiedergegeben

Aspekte der städtebaulichen Entwicklung der Stadt Magdeburg und Teilergebnisse einer Tagung des SRL

Dipl. Ing.
Klaus Schulz
Stadtplanungsamt
Magdeburg

Magdeburg mit ehemals 340000 Einwohnern vor den schweren Zerstörungen am Ende des 2. Weltkrieges bietet gute Voraussetzungen, sich im mitteldeutschen Raum als kulturelles und wirtschaftliches Zentrum zu entwickeln.

Ansatzpunkte bieten

- seine Lage an der vorhandenen Autobahn Hannover - Berlin und der geplanten Autobahn Leipzig - Halle - Magdeburg
- seine Lage am Mittellandkanal mit Abstiegsmöglichkeiten zur Elbe, der geplanten Kanalüberquerung der Elbe (Verbindung nach Hamburg via Braunschweig, Dresden) und mit vorhandenen ausbaufähigen Hafenanlagen
- seine Lage als Eisenbahnknotenpunkt mit einem ausbaufähigen Güterbahnhof
- seine Flächenreserven im Industriegebiet
- die Hoch- und Fachschulen
- die historischen Parkanlagen und Stadtwälder
- sowie die ausbaufähigen Erholungsgebiete.

Die die Stadt durchfließende Elbe ist immer wieder - und jetzt besonders - eine Herausforderung an die Planer, Magdeburg wirklich zur »Stadt am Strom« werden zu lassen, sowohl wirtschaftlich als auch stadtgestalterisch.

Die historische Stadtsilhouette mit ihrer Vielzahl doppeltürmiger Kirchen und anderer markanter Bauten bot aus der Situation am Elbbogen von Osten gesehen das auf vielen Stichen festgehaltene bekannte Bild.

Der Verlust etlicher Kirchen, die großen Zerstörungen im Stadtzentrum, der Wiederaufbau in den 50er und 60er Jahren führten zur Vereinfachung und Vergrößerung der Stadtstruktur im Zentrumsbereich. Neu ist die großzügige Ost-West-Achse und die sehr weiträumig angelegte Freiraumgestaltung am Elbufer, eine ungestaltete Eingangszone am rechten Elbufer zum Stadtpark. Es besteht nur ein teilweise ausgebautes Verkehrssystem, das tangierend das Stadtzentrum eingrenzt. Staus bis zum Stadtzentrum sind die Folge, die Autobahnumgehung mit neuen Anbindungen ist dringend erforderlich. All dies fordert nun die Phantasie der Planer heraus.

Nach der Wiederaufbauphase vor allem im Stadtzentrum und in den Vorstädten in den 50er und 60er Jahren begann mit dem industriellen Wohnungsbau in den 70er Jahren und mit dem Bau neuer großer Wohngebiete am Stadtrand, die fast alle Mittel (Investitionen) und Kapazitäten (Baukraft sowohl im Hoch-, Freiflächen- und Tiefbau) forderten, ein neues Kapitel

der Stadtentwicklung. Für die Altbaugebiete blieben kaum Möglichkeiten zur Erhaltung und Sanierung.

Mehr als 100000 Menschen verließen die Altbaugebiete, was zur Entvölkerung führte, da kein Einwohnerzuwachs zu erwarten war. Ein großer Teil der Neubaugebiete wurde im Norden der Stadt errichtet, weil hier günstigere Voraussetzungen zur Nutzung der letzten Reserven der technischen Infrastruktur bestanden (Abwasser, Wärme).

Dies alles führte zu städtebaulich-sozialen Mifständen und zu stadtstrukturellen Problemen. Ein großes Wohnstättenangebot im Norden und ein großes Arbeitsplatzangebot im Süden erzeugten Verkehrsströme im Netz des ÖPNV und im Straßennetz, die zu Störungen und Staus führen.

Die Reserven der Ver- und Entsorgung im Bereich der technischen Infrastruktur der Stadt sind restlos aufgebraucht. Insbesondere das südliche und südöstliche Stadtgebiet können erst nach Realisierung neuer Sammler und Ausbau der Vorfluter ordnungsgemäß entsorgt werden.

Es gibt schätzungsweise über 10000 leerstehende Wohnungen in den Altbaugebieten, insbesondere in Hinterhäusern.

Starke Umweltbelastungen durch enge Verzahnung störender Industriebetriebe mit Wohnungen sind zu verzeichnen.

Die bessere Ausstattung fast aller Wohngebiete mit Einrichtungen des Handels, der Kultur, der Dienstleistungen, der Freizeit, des Handwerks und Gewerbes ist erforderlich.

Einige Vororte Magdeburgs - ehemalige Dorflagen - haben sich ihre Ursprünglichkeit bewahrt und müßten vorsichtig überplant werden. Eine Zersiedelung der Landschaft ist kaum erkennbar, einer Ausuferung sollte mit entsprechenden Planungen begegnet werden.

Nach der Wende setzte eine begrüßenswerte Dynamik in der Stadtentwicklung ein, die jedoch aus der Sicht des Planers auch Gefahren in sich birgt. Die neuen marktwirtschaftlichen Bedingungen lassen zahlreiche Investoren in die Stadt kommen, die großes Interesse zeigen, zuerst einmal im Dienstleistungsbereich, in Wohngebietseinrichtungen, im großflächigen Einzelhandel und auch in Einrichtungen im Zentrumsbereich und sicher auch noch in neuen Produktionsstätten zu investieren.

Nur mit einer weitsichtigen Kommunalpolitik, einer guten Städteplanung und einer erprobten Baugesetzgebung kann jedoch eine geordnete Stadtstruktur aufgebaut werden. Zur Ideenfindung sollte

auch diese Veranstaltung beitragen, so wie fast 400 Stadt-, Regional- und Landesplaner sich mit den Problemen der Stadtentwicklung in den neuen Bundesländern in 8 Arbeitsgruppen auseinandersetzen.

In heißen Debatten wurde über das Für und Wider von Leitbildern gestritten. Doch auf den Namen kommt es nicht an, wichtig ist, daß landschaftliche und ökologische Gegebenheiten im Vordergrund stehen müssen und dabei überregionale Zusammenhänge zu beachten sind. Durch technische Entwicklung ändern sich Leitbilder schneller. Beklagt wurde eine fehlende Regionalplanung, so daß raumordnende Abstimmungen kaum möglich sind. Wichtig ist, daß Vorstellungen und Planungen öffentlich bekanntgemacht werden und die Bevölkerung ihre Gedanken mit in die Planung einbringen kann. Dies sollte auch mit den Ergebnissen dieser Werkstattwoche geschehen.

Übereinstimmend gab es in vielen Arbeitsgruppen die Ansicht, daß der Verkehr aus den Zentren weitgehendst herausgehalten werden muß, Anliegerverkehr auch in Fußgängerbereichen zulässig sein sollte, der ruhende Verkehr möglichst am Rande bleibt, ansonsten stark reglementiert und befristet wird und der ÖPNV, vertreten durch Straßenbahn, Busse und S-Bahn, sowie Radverkehr den Vorrang haben. In den neuen Wohngebieten ist das Wohnumfeld nachzurüsten, die Wärmedämmung zu verbessern durch geeignete Baumaßnahmen (z. B. Vergrößerung der Wohnungen), der Abwanderung reicherer Bevölkerungsschichten vorzubeugen und eine soziale Entmischung zu verhindern.

In den alten Wohngebieten darf es keinen Eingriff mehr in vorhandene Stadtgrundrisse geben. Es sollte großflächig eine Instandsetzung (Dach, Fassade) erfolgen, nicht so hohe Ansprüche an die Ausstattung gestellt werden, - eine neue Art von Förderprogrammen ist notwendig.

Die Arbeitsgruppe Arbeitsstätten orientierte u. a. auf einen sparsamen Umgang mit Gewerbeflächenausweisungen und für eine Revitalisierung vorhandener Industrie- und Gewerbeflächen. Es sollte schnellstens mit dem Aufbau eines Altlastenkatasters begonnen werden.

Die Arbeitsgruppe Stadtgestaltung wies nochmals auf die Bedeutung von Rahmenwettbewerben bzw. Workshops für das Stadtzentrum hin, bevor konkrete Realisierungswettbewerbe ausgeschrieben werden.

Dem östlichen und westlichen Eibufer sollte besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden, hier dürfen keine vorschnellen Entscheidungen für eine Bebauung fallen. Zur fachlichen Unterstützung mußte vom Planungsamt ein Gestaltungsbeirat gebildet werden.

Diese Werkstattwoche war alles in allem eine gelungene Veranstaltung, auf der beiden Seiten -Teilnehmer aus den alten und neuen Bundesländern - viele neue Erfahrungen sammeln konnten. Der

Umfang der Arbeit der Planer in den neuen Bundesländern verlangt andere Methoden und unkompliziertere Verfahren. Teilflächennutzungspläne, Rahmenpläne, § 246a, §§ 33 bzw. 34 werden die Planungsinstrumente sein.

Differenzierte Formen der Planbearbeitung sollten dazu dienen, den Investoren Bedingungen aufzuerlegen. Eine pragmatische Krisenbewältigung wird der langfristigen Planung vorangehen müssen. Die Kommunen sind schnellstens in die Lage zu versetzen, qualifizierte Planer einzusetzen, um Planungsvorläufe zu schaffen. Zur Zeit bilden im Planungsamt Magdeburg ein erarbeiteter Baunutzungsplan, der bisherige Flächennutzungsplan mit durch den Magistrat bestätigten Ergänzungen sowie informelle Planungen von Teilgebieten die Grundlage für die Stadtentwicklung.

Die Landeshauptstadt Magdeburg und ihre städtebaulichen Entwicklungsprobleme

*Günter Neum
Mitglied des Planungsausschusses und
Vorsitzender der
Arbeitsgemeinschaft
Landeshauptstadt der
Stadtverordnetenver-
sammlung*

Nunmehr, da der Landtag durch seine Entscheidung die vorangegangenen Abstimmungen für eine Landeshauptstadt Magdeburg endgültig besiegelt hat, können und müssen wir daran gehen, unserer Stadt hauptstädtisches Gepräge zu verleihen. Der unselige Streit der beiden Bewerberstädte hat in dieser Beziehung zu Rückständen geführt, insbesondere beim Freizug und der Herrichtung der Regierungsgebäude, was zu teilweise berechtigter aber teilweise auch polemischer Kritik seitens der Landesregierung geführt hat. Grundsätzliche Differenzen bezüglich der Ministerien konnten aber ausgeräumt werden, wobei die derzeitige Lösung nach Ansicht des Ausschusses Landeshauptstadt nur eine kurzfristige Übergangslösung sein kann.

Was hat uns Magdeburger nun aber bewogen, trotz dieser absehbaren Anfangsschwierigkeiten die übrigens alle fünf neuen Landeshauptstädte überwinden müssen, den Anspruch auf die Landeshauptstadt zu erheben?

Als Mitarbeiter der ersten AG Landeshauptstadt, ausgehend vom Runden Tisch der Stadt Magdeburg, behauptete ich, daß es primär keine wirtschaftlichen Beweggründe waren, sondern in erster Linie traditionell-historische Gründe verbunden mit dem Wunsch, die vorhandenen zentralistischen Strukturen und Bestrebungen seitens unserer Favoritin durch demokratisch-föderative Strukturen zu ersetzen. Die Entscheidung des Landtages ist letztlich eine Wiedergutmachung an dem Magdeburg 1945 zugefügten Unrecht, durch das die fast 1000jährige politische Zentrumsfunktion dieser Stadt für das Territorium Mitteldeutschlands durch einen Beschluß der kommunistischen Funktionäre, insbesondere Ulbricht, Siewert und Koenen beendet wurde.

Magdeburg wurde 805 erstmals urkundlich erwähnt und kann somit in einigen Jahren auf eine 1200jährige Geschichte als wirtschaftliches und geistig-kulturelles Zentrum in exponierter geografischer Lage zurückblicken. Bedingt durch die verkehrsgeografisch günstige Lage Magdeburgs als Schnittpunkt dreier wichtiger Verkehrsträger in NS und OW-Richtung, der Eisenbahn, dem Fernstraßennetz und der Binnenschifffahrt, nicht nur in innerdeutscher, sondern auch in europäischer Relation, bietet die Stadt äußerst günstige Entwicklungsmöglichkeiten für Handel, Industrie und reise- und transportspezifische und bedingte Gewerbe und Dienstleistungen. Unter Beachtung dieser Entwicklungsmöglichkeiten und der Analyse der z.Z. noch dominierenden Schwerindustrie, ist die gesamte wirtschaftliche Entwicklungsrichtung der

Stadt sorgfältig zu überdenken und sind alte Strukturen gegebenenfalls neu zu ordnen, aber nicht blindlings zu zerschlagen.

Die Neuansiedlung von Gewerbe, Industrie, aber auch von großen Handels- und Freizeitzentren an der Peripherie sollte nur da erfolgen, wo der von auswärts kommende Zielverkehr eine Ansiedlung sinnvoll erscheinen läßt. Die im Kerngebiet der Stadt vorhandenen Bedingungen und Möglichkeiten müssen genutzt werden, um einmal den städtischen Charakter zu erhalten und auszuprägen, und zum ändern die Verkehrsströme möglichst zu begrenzen. Die infrastrukturellen Voraussetzungen (Gas, Wasser, Energie) der Innenstadt sollten die Kostenanalyse selbstverständlich mitbestimmen. Das für die Innenstadt Gesagte, sollte selbstverständlich auch für die großen Wohnkomplexe gelten. Genannt seien hier Olvenstedt, Neustädter See und Feld, Reform und das zu erweiternde Gebiet Kroatenweg-Süd. Auch hier ist eine Überplanung im Hinblick auf Ansiedlung von Kleingewerbe, Handel, Dienstleistung und Freizeitgestaltung erforderlich.

War es in der Vergangenheit infolge des planbaren Motorisierungszuwachses nicht erforderlich, den Berufs- und Ausflugsverkehr von diesen Wohnkomplexen direkt an die wegführenden Fernstraßen anzubinden, so scheint das heute nötiger denn je. Der sogenannte Magdeburger Ring, ursprünglich für den Durchgangsverkehr konzipiert, ist heute nicht mehr in der Lage, auch noch die Verkehrsströme von, zu und zwischen den Wohngebieten und zu den meist entgegengesetzt angestammt gelegenen Industriestandorten aufzunehmen. Primär ist hier die Konzipierung und Ausführung einer eigentlichen Westtangente. Diese müßte die B 81 über Ottersleben, Diesdorf, Olvenstedt und Ebdorf mit der B 71 und B 189 im Norden und im Süden mit der B 71 sowie Salbke/Westerhüsen verbinden. Darüber erfolgt dann auch die Anbindung des ländlichen Zielverkehrs an die Gewerbegebiete, während die innerstädtische Anbindung durch den öffentlichen Personen Nah-Verkehr (ÖPNV) gefördert werden muß. Der Ausbau dieses Tangentensystems sowie die Weiterführung des Westringes zu einem Nordring und Ausbau eines Südringes sowie des jetzigen Magdeburger Ringes zur Radialen und der Achse Berliner Chaussee - Rathenaustraße und dem neu zu bauenden westlichen Abschnitt zum Renneweg als Radiale mit allen heute an solchen Dominanten üblichen Einrichtungen nebst kostenlosem park-and-ride-Verkehr bewahrt die Stadt künftig vor dem automobilen Kollaps und den ÖPNV, der ja auf den Vergleichs-

weise wenigen Magistralen fährt, vor dem Zusammenbruch.

Entgegen der bei vielen Menschen verbreiteten Ansicht - erst mal müssen Gewerbeflächen vergeben werden, damit es in der Stadt vorwärts geht - ist zu fordern, daß zuerst die Verkehrsströme geplant werden und die Zufahrtswege gebaut werden für den Individual-, den Lieferverkehr und den ÖPNV.

Was leider viele Kommunalpolitiker und Planer zu wenig beachteten, sind die Umlandbeziehungen im weiteren Sinne. Konkret sind das die historisch nachweisbaren Beziehungen in den Großraum Braunschweig und die sich in den letzten Jahren entwickelt habenden Beziehungen zu den nördlichen Kreisen des ehemaligen Bezirkes Halle. Durch die Funktion der Landeshauptstadt werden sich verstärkt Verkehrsströme nach und von Magdeburg bewegen, denn eine verkehrsgünstige Lage sichert eine gute Administration, und diese wiederum erfordert eine gute Erreichbarkeit und Kommunikation.

Mit dem Ausbau eines außerhalb der City liegenden Verteilernetzes für den Individualverkehr, sowie einen weiteren Ausbau des ÖPNV eines Vorortbahnnetzes und einer administrativen Bevorrechtung von Bus und Straßenbahn wird sich eine spürbare Entkrampfung des innerstädtischen Verkehrs vollziehen. Das Ziel einiger Illusionisten, die autofreie Stadt, wird es aber nicht geben. Es sind daher hinreichend (nicht ausreichend) Anlagen des ruhenden Verkehrs in die Stadtplanung mit einzubeziehen. Bei den Zentren der komplexen Planung, wie: Zentraler Platz-Bärstraße, Bahnhofsvorplatz, Damaschkeplatz, oder jetzt absehbar möglich: Brückstraße-Charlottentor und Gabelung Halberstädter Str.-Leipziger Str.-Ackerstraße-Buckauer Str. wie auch perspektivisch Markgrafenstr.-Werderspitze oder Kroatenweg-Bergstraße, sollte aber auf Fußgängerbereiche orientiert werden. Die Warenanlieferung sollte möglichst unterirdisch oder von außen erfolgen. In Ausnahmefällen muß administrativ die Warenanlieferung nachts festgelegt werden. Dafür sind dann aber entsprechende Warenschleusen mit zu projektieren.

Sie sind unserer Einladung gefolgt mit der Absicht, städtebauliche Konzepte für die Landeshauptstadt Sachsen-Anhalt mit zu entwerfen oder evtl. sogar auszuführen. Es ist eine leichte und schwere Aufgabe zugleich. Leicht ist die Aufgabe insofern, daß nicht auf die gefühlvolle Einbindung in vorhandene historische Bausubstanz Rücksicht genommen werden muß, nur in wenigen Ausnahmen. Man kann also seiner Kreativität relativ freien Lauf lassen. Das aber macht die Aufgabe wieder schwer, da es gilt, einer nach westlichen Ansichten ziemlich uniformen »sozialistischen« Großstadt das eigene unverwechselbare magdeburgspezifische Gepräge zu verleihen.

Worauf es uns jetzt mit der noch frischen Hauptstadtwürde ankommt, ist das Setzen von städtebauli-

chen Dominanten an Einzelstandorten, die Lückenschließung und die Überplanung des Regierungsviertels am Domplatz, letzteres besonders wichtig, wegen des Repräsentationscharakters dieses Platzes für das ganze Land. Diese Arbeiten stellen meines Erachtens keinen argen Eingriff in das städtebauliche Gesamtkonzept dar, bringen aber einen hohen Gewinn an Attraktivität in der gegenwärtigen städtebaulichen Situation und eine Entlastung von Provisorien und zweckentfremdeten Wohnraum durch Banken, Versicherungen, Repräsentanzen und Kanzleien. Bei allem ist daran zu denken, daß es in Magdeburg noch ca. 20000 Wohnungsprobleme zu lösen gilt.

Magdeburg wird wie eingangs schon erwähnt im Jahre 2005, also in 15 Jahren, 1200 Jahre alt. Ein beachtliches Alter, das einen Rückblick auf eine bewegte, traditionsreiche und impulsgebende Vergangenheit gestattet. Das Magdeburger Recht, 1188 durch Erzbischof Wichmann reformiert, bestimmte über Jahrhunderte die Rechtssprechung in den Städten des Ostens. Magdeburg war Vorort der Hanse im niedersächsischen Binnenland und bekannte sich als einzige Stadt Deutschlands zur Reformation.

Von Magdeburg aus bereicherten die epochemachenden Entdeckungen und Versuche Otto von Guericke die Wissenschaft, gingen die Musik Telemanns und die revolutionären Gedanken Weitlings in die Welt. Hier wurde mit der Entwicklung von Dampfmaschinen und Zuckerfabriken für Rübenzucker, Technikgeschichte geschrieben; hier gab es die fortschrittlichsten Bildungsstätten, und hier wirkten revolutionisierende Bauleute und Architekten wie Taut und Göderitz. Zweimal wurde Magdeburg fast völlig zerstört; 1631 durch Tillys Truppen und 1945 durch englische und amerikanische Bombergeschwader. Vom ersten Mal erholte sich die Stadt wieder völlig. Vom zweiten Mal dauert die Erholungsphase noch an. Das betrifft insbesondere den kulturellen Teil. Hier bringt uns alle die bevorstehende 1200-Jahr-Feier in Zugzwang, und ich möchte Sie bitten, sich auch dem hier bestehenden großen Nachholbedarf zuzuwenden und entsprechende Konzepte und evtl. auch schon Projekte mit zu erarbeiten. An was denken die Magdeburger da z. B.:

- an ein Landessportzentrum mit Stadion, Schwimmhalle, Eishalle, Spielhalle, gestalteten Außenanlagen mit Kleinsportanlagen;
- an ein weiteres neues Theater;
- an einen neuen richtigen Kristallpalast für Variete und Show;
- an ein modernsten Ansprüchen genügendes neues Kino;
- an ein komplettiertes Ausstellungsgelände;
- an ein technisches Museum;
- an eine neue Musikschule;
- an den Wiederaufbau zerstörter Anlagen im Herrenkrug, im Stadtpark, im Vogelgesangpark, im Luisengarten

Mit letzteren sind speziell Objekte in Grünanlagen genannt. Und beim Stichwort Grünanlagen haben viele Magdeburger die Befürchtung, daß mit dem nun einsetzenden Bauboom die eigentlich recht beachtliche Grünfläche im Stadtzentrum schrumpft.

Ich bitte Sie hier besonders feinfühlig zu Werke zu gehen. Ein besonderer Diskussionspunkt in dieser Richtung ist auch die Bebauung des Eibufers. Hier geht auch die öffentliche Meinung nicht unbedingt konform mit den Vorstellungen der Stadtplaner. Bei der vorhandenen Größe der komplex gestaltbaren Flächen, insbesondere auch oberhalb des Eibufers, in der Jakobstraße und quer durch, bis zur Erzbergerstraße, sollte das Eibufer mit der unverwechselbaren historisch geprägten Silhouette vorläufig aus der Planung herausgehalten werden, nicht zuletzt auch aus infrastrukturellen Gründen.

Wenn Sie jetzt an die Arbeit gehen, und hiermit wende ich mich insbesondere an die Experten aus den westlichen Ländern, dann denken Sie bitte daran, daß die Politiker den Leuten hier im Osten versprochen haben, daß Niveauunterschiede in etwa 5 Jahren ausgeglichen werden. Wenn aber hier im Osten jetzt auch die allgemein in Deutschland üblichen Planungs-, Prüfungs- und Realisierungsmechanismen gelten, dann brauchen wir auch 40 Jahre, um an das westliche Niveau heranzukommen. Hier sind von vornherein alle Möglichkeiten der Verkürzung von Abläufen, die das Baugesetz zuläßt, mit in die Konzeptionen einzubeziehen. Um diesem Umstand besser gerecht zu werden und dem Erwartungsdruck der hier lebenden Menschen besser standzuhalten, hätten die Landespolitiker sicher besser daran getan, ein eigenes Ministerium für Bauwesen, Raumordnung und Verkehr zu bilden. Damit wäre der vordringlichsten Aufgabe in Sachsen-Anhalt, in Gleichberechtigung zu anderen wichtigen Ministerien, ein wünschenswerter Rahmen gegeben worden.

Städtebau und kulturelle Entwicklung in Magdeburg

Die einzigartige Chance der architektonischen Neugestaltung der Magdeburger Innenstadt, die sich seit 1990 bietet, muß auch als eine kulturpolitische Aufgabenstellung begriffen werden. Das Ziel, bessere kommunikative Lebensräume zu gestalten, bedarf eines Zusammenwirkens aller verantwortungstragender Kräfte wie des Magistrats und der Landesregierung, von Investoren, Architekten, Künstlern, Stadt- und Verkehrsplanern.

Zur Überwindung der städtebaulichen und kulturellen Umweltschäden, die Magdeburg in den letzten Jahrzehnten erlitten hat, sollten nach ideenreichen Vorüberlegungen in ausgewogenen Teilschritten die städtischen Freiräume bebaut werden. Nach der »workstadt«-Woche einer Initiativgruppe Stadtgestaltung hat nun die Werkstattwoche ihren Beitrag in diesem Vorfeld zu leisten.

In die Überlegungen zu einer ganzheitlichen Neugestaltung Magdeburgs, in der verkehrsplanerische Zielstellungen am Anfang stehen müssen, sind von vornherein auch die bestmöglichen Standorte von Kulturbauten einzubeziehen. So wie die Aufforderung an die Städteplaner gehen muß, die fast 1200jährige Geschichte, die Lage am Strom und im Landschaftsraum zu beachten und den daraus resultierenden Traditionslinien und Gegebenheiten Rechnung zu tragen, so muß ein weiterer Ausgangspunkt die Beachtung der Baudenkmale und kulturellen Einrichtungen sein. Erhaltene Baudenkmale als erhaltenswert anzusehen, ist eine Kulturpflicht, vorhandene Kultureinrichtungen einzubeziehen, nicht minder. Das Streben nach der Stadt als Gesamtkunstwerk im Sinne eines erweiterten Kunstbegriffes sollte das Ziel sein, auch wenn die gegenwärtige Ausgangssituation in Bezug auf Finanzierbarkeit, Lösung von Eigentumsfragen, Beseitigung von Altlasten, besonders auch einer maroden Infrastruktur keine leichten Erfolgserlebnisse verheißen.

Die historisch gewachsene Altstadtstruktur ist z.T. schneisenartig aufgebrochen worden, Zusammenhänge wurden verständnislos geopfert. Baugruppen, Platzräume und platzartige Straßenräume sind einem Rigorismus zum Opfer gefallen. Die Gesamtplanung, die Schwerpunkte setzen wird, sollte hier in Kenntnis der bis 1945 im wesentlichen erhaltenen Situation arbeiten. Einen ehemaligen Hinterhof der Stadt, das westliche Ufer der Stromelbe, finden wir jetzt großräumig gestaltet vor, zwar mit einigen Scheußlichkeiten durchsetzt, aber weitgehend frei zur Einbindung besonders in ein großzügiges Verkehrssystem, das die beiden Eibufer im Zusammenwirken mit markanter Architektur verbinden kann.

Die Skyline am westlichen Eibufer, in ihrer Art einzigartig, verlangt eine besonders sensible Gestaltung, was solche markanten Bauten anbetrifft. Wenn zu den historischen Dominanten neue Zeichen unserer Zeit hinzugefügt werden sollen, müssen sie verbinden statt zu übertrumpfen, müssen sie aber in sich selbst auch schlüssig sein, sowohl vom Baukörper her als auch von der Silhouettenwirkung! Kultur ist keine schöne Zutat, Kultur ist Lebensmittel, so lebensnotwendig wie die Luft zum Atmen. Sie bereichert nicht nur den Menschen, sie macht ihn im humanistischen Sinne erst zum Menschen. Wenn die Stadt eine kulturelle Identität haben will, müssen wir eine kulturelle Orientierung im industriellen Modernisierungsprozeß finden. Man soll in diese Stadt kommen, weil sie Anziehungspunkte hat, von denen man draußen gehört hat, die empfohlen worden sind, und man muß bleiben wollen, weil es so vielseitige Möglichkeiten des Lebens und Erlebens gibt.

Die Ausgangslage dafür ist gegeben, aber es wird viel Kraft und Geld kosten, diese Stadt wirklich attraktiv zu machen. Mit ihrer zusätzlichen Funktion als Landeshauptstadt sind auch Erwartungen an kulturelle Erlebensräume geknüpft, wir stehen damit unter einem gewissen Leistungsdruck, der uns aber nur gut tun kann.

Wir stehen auch in der Verantwortung, neben der Pflege der Tradition neuen Ideen den Weg zu ebnet und Chancen für sie zu bieten. Das ist ein dynamischer Prozeß. Wir brauchen neue Impulse.

Von den 4 Theatern der Vorkriegszeit ist bedauerlicherweise nicht dem schönen, durchaus zum Wiederaufbau geeigneten Stadttheater der Vorzug gegeben worden, sondern dem Zentraltheater (ehemals Operettentheater), heute Maxim-Gorki-Theater. Als Dreispartentheater war es von 1951 bis zum 20. 5. 1990, als das Bühnenhaus einer Brandstiftung zum Opfer fiel, spielfähig. Danach konnte nur auf der Podiumbühne weitergespielt werden. Seit März 1991 ist durch Veränderungen des Zuschauerraumes auf einer provisorischen, aber durchaus akzeptablen Vorbühne wieder eine eingeschränkte Spielfähigkeit gegeben. Nachdem ein Theaterneubau wegen der Ungewissen zukünftigen Finanzierung vorerst nicht realisierbar erscheint, wird 1991 mit dem Wiederaufbau des brandgeschädigten Hauses bei gleichzeitiger technischer Grundsanierung begonnen. Auch der Zuschauerraum, die Garderoben und das übrige Interieur werden eine Neugestaltung erfahren. So wollen wir bei gleichzeitigem Erhalt des großen Ensembles, auch während der Bauarbeiten in den folgenden 2

*Rainer Löhr
Stadtrat für Kultur*

Jahren, ein der Landeshauptstadt angemessenes Theaterprogramm bieten, wenn auch wiederum Gastspiele auf Ausweichspielstätten unvermeidbar sind. Den Neubau einer großen Oper können wir uns vorerst nur wünschen, ein guter Platz dafür wäre von weitsichtigen Stadtplanern vorzuhalten. Das künftige Staatstheater ist aber nicht das einzige Theater am Ort, die Freien Kammerspiele wollen ein alternatives Stadttheater sein und wirken über ihr Schauspielangebot für Erwachsene, Kinder und Jugendliche hinaus multikulturell mit Ausstellungen, Jazz, Filmkunstangeboten, zeitgenössischer Musik, Tanztheater, Performances, Kinderspielzeiten u. v. a. m.

Unverzichtbar ist den Magdeburgern das seit 1958 bestehende Puppentheater mit einem großen Repertoire nicht nur für Kinder. Beliebt sind auch die Sommer-Hofspektakel, und gastspielend bewegen sich die Gaukler in und außerhalb der Stadt auf ihr kleines und großes Publikum zu. Das Kabarett Kugelblitze ist aus der Magdeburger Theaterlandschaft nicht wegzudenken, man spielt im eigenen großzügigen Haus auf Bühne und Brettl, eigene Gastspiele lasten das Ensemble aus, wenn auch nicht gleichermaßen das Haus. Eine Theater-GmbH ab Sommer 1991 wird die Aktivitäten der 4 Theater koordinieren, gemeinsame Werkstätten und Verwaltungseinheiten können größere Wirtschaftlichkeit mit besserer Publikumswirksamkeit und Auslastung der Häuser erreichen.

Die Magdeburger Museen sind reich an Schätzen. Einen Teil bekommt man davon zu sehen, das ist überall so, aber hier hat nun ein großes Haus noch seine spezifischen Probleme, und die liegen in hohem Maße in der Baulichkeit an sich, hier sind enorme Investitionen nötig, aber auch die Neustrukturierung ist damit verquickt. Die drei Bereiche Kunst, Geschichte und Naturkunde bestimmen gegenwärtig das Profil, ein Technikmuseum ist eine Zielvorstellung. Für das Naturkundemuseum läßt sich am leichtesten eine Lösung finden, Domplatz 5 ist im Ausbau und dafür vorbereitet worden.

Gemälde, Grafik und Möbel, im Gegensatz zur Plastik, für die im Kloster »Unser Lieben Frauen« gute Ausstellungsbedingungen geschaffen wurden, waren nur in geringem Umfang bisher präsentiert (die Geschichte der Arbeiterbewegung wurde breit dargestellt). Sie werden in diesem Kunstmuseum den Platz bekommen, der ihnen gebührt; gezielte Ankaufspolitik, Stiftungen und Leihgaben ergänzen und erweitern. Auch für die Museen gilt, ähnlich wie für die Theater, daß sie ein wesentlicher Teil der Repräsentationskraft unserer Stadt sind. Unsere Magdeburger Spezialitäten, wie Johanniskirche, Lukasklause und das Schiffsmuseum auf dem Raddampfer Württemberg geben lokales Kolorit. Die Erich-Weinert-Gedenkstätte profiliert sich zu einem literarischem Museum mit vielfältigen Ausstellungs- und Veranstaltungsmöglichkeiten. Bis heute noch nicht so scharf umrissen sind die künf-

tigen Nutzungsmöglichkeiten für »Kiek in de Koken« und die Magdalenenkapelle. Es wird angefragt, gewünscht würden als Nebenprodukte Ihrer Überlegungen auch hierfür Ideen. Die denkmalpflegerischen Zielsetzungen der 80er Jahre sind keine unveränderliche Größe. Neue Perspektiven eröffnen sich seit dem Herbst 1989, auch neue Quellen für die oft aufwendige Finanzierung. Das Landesdenkmalschutzgesetz vom 9. 8. 90 für Sachsen-Anhalt wird die künftige Richtlinie geben. Denkmalpflege ist nicht nur Verpflichtung gegenüber dem Erbe und Pflichtübung aus der Verantwortung heraus, sondern auch eine Investition in die Zukunft. Die stärkere Einbeziehung der preußischen Festungsanlagen in Gestaltung und Nutzung ist daher eine Zielvorstellung, die bei Ihren Überlegungen auch Berücksichtigung finden sollte. Hier liegt eigentlich Potential brach, vergleichbare Festungsanlagen in Wesel könnten Quelle neuer Darstellungsformen sein.

Der wirtschaftliche Aufstieg einer Stadt wie Magdeburg hängt in hohem Maße davon ab, ob sie ein kulturelles Attraktivitätspotential haben wird oder nicht. Ich kann hier kein umfassendes Bild aller kommunalen Kultureinrichtungen zeichnen, für ihre Bedeutung im Erlebensfeld des Bürgers gilt ähnliches wie für Theater und Museen gesagt: Der Zoo, die Städtischen Gruson-Gewächshäuser, die schönen, z. T. rekonstruktionsbedürftigen Parkanlagen wie Herrenkrug, Kloster-Berge-Garten mit Gesellschaftshaus, Rotehornpark, Geschw.-Scholl-Garten (früher Luisengarten), die Glacis-Anlagen u.a., die Stadtbibliothek, die Musikschule, der Freizeittreff Talente-Impro, das Telemann-Zentrum für Bildung und Forschung, die Telemann-Konzerthalle.

Stadthalle und Ausstellungshallen sind ein entwicklungsfähiges Potential für große Kulturveranstaltungen, Messen, Tagungen, Kongresse, Hotelkapazitäten in der Nähe sind hier gefragt. Große Pläne haben die kleinen Klubs. Die Initiativen der Macher sind vielfältig, hier ist Ermunterung und Unterstützung wichtig. Stadtteilkultur, sozio-kulturelle Zentren, multikulturelle Aktivitäten unter Einbeziehung von Ausländern, kleine Galerien, Arbeit mit bestimmten Gruppen: wir haben das sozio-kulturelle Zentrum »abriß« am Hasselbachplatz, den Klub »Ex libris« in der Stadtbibliothek, die »Kleine Galerie süd« und ähnliche Einrichtungen in unserer Obhut.

Zu diesen kommunalen Kultureinrichtungen, die vom Kulturdezernat verwaltet werden, kommen noch etliche Jugendklubs, die vom Jugendamt geleitet werden. Zukünftig werden sich Klubs und Vereine stärker profilieren können und müssen. Die Kulturszene wird noch reicher und vielfältiger werden und ihren Anteil an der Prosperität der Landeshauptstadt haben.

Zu ausgewählten Fragen der Geschichte der Stadt und ihrer Baugeschichte

Von allen Prädikaten, die man der Stadt Magdeburg zuerkennen kann, ist sicher »Stadt am Strom« das wichtigste. Von den Ursprüngen ihrer Entstehung her über die wechselvollen Etappen ihrer Entwicklung ist es immer die Lage dieser Stadt am mittleren Elbelauf, die ihre Funktion und Gestalt wesentlich bestimmt hat.

• Historische Perioden bis zum 19. Jahrhundert

Vorgeschichte

Besiedlungsfreundliche Bedingungen an den Rändern des Urstromtales - zahlreiche vorgeschichtliche Funde und Siedlungsspuren.

Frühgeschichte

Grenzhandelsplatz zwischen slawischen Völkern östlich und germanischen Stämmen westlich der Elbe-Saale-Linie, fächerförmige Kreuzung von Handelswegen aus N, W, SW nach O und SO, die hier wegen der geographisch-geologischen Situation günstige Furtübergänge fanden.

Sicherung durch ein fränkisches Kastell auf dem westlichen Hochufer (vermutlich späterer Dombereich).

Frühes Mittelalter

Nach der ersten urkundlichen Erwähnung im Jahre 805 tritt im 10. Jh. Magdeburg ins Rampenlicht der Geschichte durch Otto I., der hier den Mittelpunkt eines europäischen Großreiches sieht. Verlagerung des politischen Schwerpunktes vom Rhein an die Elbe. Magdeburg wird Ausgangspunkt von Ostexpansion und Christianisierung, Gründung des Erzbistums Magdeburg mit zugeordneten Bischofssitzen in Havelberg, Brandenburg, Merseburg, Zeitz (Naumburg), Meißen.

Otto I. »gründet« damit eigentlich die Stadt mit seinen entscheidenden Siedlungskernen »Domfreiheit« und »Bürgerstadt« um den Alten Markt. Erste Befestigung zwischen Eibufer und späterem Breiten Weg.

Bauten:

Moritzkloster, erster ottonischer Dom, Kaiserpfalz, »Volkskirche«.

12./13. Jahrhundert

Weiterer Höhepunkt der Stadtentwicklung, Ausdehnung in westlicher und nördlicher Richtung und mehrmaliges Vorverlegen der umfassenden Stadtmauer (Linienzug Danzstraße /Otto-von-Guericke-Straße/ Erzbergerstraße/Tränsberg). Damit ist in historisch

kurzer Zeit das Territorium der »Altstadt« abgesteckt, das bis ins letzte Drittel des 19. Jahrhunderts manifest ist und sich noch heute deutlich im Stadtbild abzeichnet.

Wesentlich für die Entwicklung Magdeburgs war die Mitgliedschaft in der »Hanse«, die über die Elbe, in den Ostseeraum und bis nach Schlesien vielfältige Handelsbeziehungen ermöglichte und die Stadt wohlhabend machte (»Stapelrecht«)

Bauten, Kunstwerke:

Kloster Unser lieben Frauen,
Dom (1209-1520) mit Bildwerken (Kluge und Törichte Jungfrauen, Mauritius...),
Rathaus (Ratskeller),
Halle an der Buttergasse,
Magdeburger Reiter.

16./17. Jahrhundert (Reformation/30jähriger Krieg)

Durch die frühe Durchsetzung der Reformation (Luthers Predigt in der Johanniskirche 1524) wurde Magdeburg zu einem reformatorischen Zentrum für den norddeutschen Raum.

Im 30jährigen Krieg geriet die Stadt folgerichtig zwischen die feindlichen Lager, 1631 totale Zerstörung durch Tilly.

Chancen des Wiederaufbaus:

- Plan Otto von Guericke: rationelles, barockes Straßenschema (nicht verwirklicht).
- Barockstadt »aus einem Guß« - prächtige Giebelhäuser am Breiten Weg, Alten Markt u.a., aber auch barocke Überformung von gotischen Hallenkirchen.
- Ensemble »Domplatz«, Königliches Palais, Regierungsgebäude, Wohnpaläste, einschließlich der barocken Grüngestaltung (Alleen fassen den Platz).

Festungsstadt 17./19. Jahrhundert

Seit 1666 (de jure 1680) brandenburgisch-preußisch, führte zum Ausbau als stärkste preußische Festung - fortifikatorisch auf der Höhe der Zeit (»Stern«, »Zitadelle« Leopold von Dessau Gouverneur, Heranführung der »Stromelbe« an die Stadt. Festungsbaumeister (Ingenieuroffiziere) waren gleichzeitig die Architekten der Paläste und öffentlichen Gebäude (Ingenieurhauptmann Schmutze baut das Rathaus und die Zitadelle, Walrave die Nordseite des Domplatzes und das Fort »Berge« Prächtige Stadttore, aber totale Abriegelung der Stadt durch mehrere hundert Meter tiefgestaffelte Festungsbauwerke, Anteil der befestigten Flächen größer als Stadtfläche!

Friedrich Jakobs
Dipl.-Ing.
Stadtplanungsamt
Magdeburg

- 19. Jahrhundert

- Zwischenspiel der napoleonischen Besetzung (»Königreich Westphalen«) hinterläßt wesentliche städtebauliche Spuren. Die aus dem Mittelalter stammenden selbstständigen Vorstädte Sudenburg und Neustadt werden aus militärtechnischen Gründen ca. 3 km vor der Stadt neu gegründet, das Stadtfeld bleibt so gut wie unbebaut (Rayonbestimmungen).
- Beginn der Magdeburger Industrie (später Schermaschinenbau) in Buckau aus dem Bedarf der Eibschiffahrt (Dampfschiffe) und der Bördelandwirtschaft (Zuckerfabriken, Lokomobile, Dampfpflüge) ab den 30er Jahren.
- Magdeburger Tradition der Volksgärten und Parkanlagen (Klosterberggarten, Herrenkrug, Rotehornpark u. a.).
- Bau der Eisenbahnlinien (zuerst Magdeburg-Leipzig), zunächst am Eibufer.
- Nach dem Krieg 1870/71 »Entfestigung« der Stadt. Freigabe großer bebaubarer Flächen im Süden, Westen und Norden der Altstadt, aber durch Finanzierungsdruck außerordentlich enge Überbauung (Hasselbachplatz).

Verlegung der Eisenbahnlinien vom Eibufer an den Westrand der Altstadt schafft bessere verkehrstechnische Bedingungen (Bündelung aller Strecken am neuen Hauptbahnhof), riegelt die Stadt aber auch gegen Stadtfeld ab (Effekt durch Bau der Westtangente 1975 verstärkt).

Durch Arrondierung der bebaubaren Flächen (Stadtfeld) und Eingemeindung immer weiterer Vororte bildet sich Ende 19./Anfang 20. Jahrhundert die Großstadt Magdeburg heraus. Die Bevölkerungszahl steigt infolge der Industrialisierung auf ca. 100000 (1880), ca. 200000 (1900) und 340000 (1940).

- Die Innenstadt war durch außerordentlich intensive bauliche Nutzung geprägt, niedrige aber dichte Überbauung im mittelalterlichen Altstadt kern, höhere Gründerzeitbebauung mit lichtschachtartigen Höfen. Prachtige historisierende Fassaden an den Hauptstraßen, Wohnungselend in den Hinterhöfen.
- Der Breite Weg verlor teilweise seinen geschlossenen Charakter (Barockgiebelhäuser) durch schrittweises Vordringen von Geschäfts- und Kaufhäusern, aber ungemein lebendige städtische Kommunikation durch eine Fülle von Geschäften, Gaststätten, Hotels usw.

- 20. Jahrhundert

Bis 1945:

- wichtige Zeitzeugen 1900-1914 im Jugendstil;
- Beginn der Gartenstadtsiedlungen (Hopfengarten, Reform) vor dem 1. Weltkrieg;
- klassische Blüteperiode der städtebaulichen Entwicklung (Generalsiedlungsplan) und der zeitge-

nössischen Architektur (Stahlbeton, Klinker) in den 20er/30er Jahren unter Bruno Taut und Johannes Göderitz;

wesentliche Großsiedlungen (z. B. Beimssiedlung, Bancksche Siedlung, Brückfeldsiedlung u. a.) auf genossenschaftlicher Basis. Vorschläge Tauts zur Gestaltung des rechten Eibufer (Zitadellengelände) und Einfügung von neuen Dominanten ins Stadtbild (Hotels/Geschäftshochhäuser z. B. am Universitätsplatz und am Damaschkeplatz);

Besonders schwere Zerstörung 1944/45 (80% der Innenstadt), aber auch enormer Aufbauwille

- 1945: Ausstellung »Magdeburg lebt«
- 1946: 1. gesamtdeutscher Städtebauwettbewerb mit über 90 Arbeiten, im Verhältnis zu Umbrüchen der Zeitgeschichte Ähnlichkeit zur Werkstattwoche. 50er/60er Jahre:

Schaffung eines neuen Grundrisses der Innenstadt mit starker räumlicher Auflockerung, aber auch mit stalinistischen Eingriffen und Prägungen (Abbruch von 6 Kirchen, Zentraler Platz als Riesenaufmarschplatz), typische Architektur des »Nationalen Kulturerbes« (Neoklassizismus, inzwischen unter Denkmalschutz).

- Positive Ergebnisse:

Realisierung des alten Planungsgedankens einer Ost-West-Magistrale, Freiräumung und Begrünung des Eibufer, großzügige Ausstattung mit Werken der bildenden Kunst im städtischen Freiraum, sachgerechte Restaurierung von historischen Baudenkmalen.

- Bewertung der aktuellen Situation. Empfehlungen

- Das historisch entstandene Kompositionsgerüst der Stadt aufnehmen, d.h. die Längsausdehnung der Stadt mit den großen N-S verlaufenden Achsen (Eibraum, Breiter Weg, Otto-von-Guericke-Straße) mit querliegender O-W-Achse zu einem Achsenkreuz weiter gestalten. Besondere Bedeutung haben die »Brückenköpfe« (Damaschkeplatz und östliches Eibufer), die zu definierenden Raumfolgen Bahnhofsvorplatz - zentraler Platz/Westteil/Ostteil und die abschließende Gestaltung der Plätze an der N-S-Achse (Universitätsplatz, Hasselbachplatz).

- »Ausfachung« des vorhandenen Gerüsts durch räumliche Verdichtung.

Historische Erklärung des Wechsels von großer Beengtheit (Mittelalter, Festungszeit, Gründerzeit) zu übertriebener räumlicher Auflockerung nach der Zerstörung, die teilweise zur räumlichen Auflösung von Straße und Platz führte (wichtig für die Akzeptanz vorzuschlagender Baumaßnahmen durch die Bewohner dieser Stadt!)

Bauliche Konzentrationen z. B. am Bahnhofsvorplatz, Zentraler Platz (besonders östlicher Teil), Jakobstraße, Universitätsplatz, aber auch Breiter Weg anstreben.

- Beide Eibufer durch Grün aber auch Gebäude als »Stadtachse« gestalten. Magdeburgs wichtigstes

Charakteristikum (»Stadt am Strom«) darstellen.
Dabei immer die kostbare Eibsilhouette beachten.

- »Blickpunkte« erhalten bzw. neue schaffen.
Rolle des Domes als dominierendes Bauwerk bewahren und Überschneidungen aus wesentlichen Richtungen vermeiden.
Neue Blickpunkte (Hotels, Verwaltungshochhäuser) nicht ausschließen, besonders in der Mantelzone des Zentrums und am Stadtrand möglich.
- Fußgängerfreundlichkeit der Innenstadt verbessern (Fußgängerachsen, Passagen, »Trampelpfade«) - Vernetzung unabhängig vom Autoverkehr anstreben.
- den Stadtteil Stadtfeld durch Bebauung und Erlebbarkeit näher an die Innenstadt >heranrücken<.
- Wege zum Eibufer anbieten.

Zu grundsätzlichen städtebaulichen Voraussetzungen der Freiraum- und Landschaftsentwicklung in Magdeburg

Rolf Weinreich,
Dipl.-Ing.,
Stadtplanungsamt
Magdeburg

Sowohl die Topographie als auch die bisherige Entwicklung der Stadt bilden die Grundlage zur Bestimmung von drei Hauptschwerpunkten als Ausgangsposition für die Gestaltung des städtebaulichen Grünsystems:

1 Städtebauliche Prägung des Eibraumes

Im zentralen Eibraum tritt die Elblandschaft als Träger der städtebaulichen und architektonischen Identität Magdeburgs hervor, d.h. hier wird das Verhältnis von Landschaft, Geschichtsraum und Architektur in einem zusammenhängend überschaubaren Raumgefüge erlebbar. Die Entwicklung kann entweder zur Steigerung oder zur Minderung der Gesamtqualität des Gebietes führen. Um Fehlleistungen auszuschließen, ist eine spezifische Prüfung alternativer Entwicklungsvarianten notwendig.

Zum einen ist die Variante denkbar, durch intensive bauliche Nutzung die noch freien Bereiche beiderseits des Eibufers im Stadtzentrum in mehr oder weniger großer Dichte als »gebaute Stadt am Fluß« auszubilden. Der räumlich bedeutende Umfang und Zusammenhang des zentralen Eibraumes zwingt dabei sofort zu strukturellen Überlegungen, aber auch zur Fragestellung, wie mit dem Repertoire heutiger Architektur eine solche Aufgabe bewältigt werden kann - angesichts der dominierenden historischen Gebäude sowie der rückbauwürdigen Bauten unserer Zeit. Ferner ergibt sich die Frage des Zeitraumes einer baulichen Entwicklung im mittleren Eibraum und damit die Kernfrage, ob hier sozusagen aus einem Guß die Bauetappen aufeinanderfolgend abgearbeitet werden und dann voraussichtlich eine architektonische Monokultur bewirken könnten, oder ob nicht eher das Prinzip einer sich über längere Zeit akkumulierenden Substanz vorzuziehen ist. Dies böte auch späteren Auftraggebern und Architektengenerationen Raum, dem Geist ihrer Zeit baulich Ausdruck zu verleihen.

Zum anderen besteht eine grundsätzliche Alternative darin, nur an der westlichen Eibfront eine baulich zusammenhängende Entwicklung zu formen, dagegen auf dem Ostufer den historisch vorliegenden Ansatz eines Zusammenklanges einzelner Gebäudeensembles mit dem grünen Umfeld auf der Rotehorn-Insel weiter zu entwickeln, sowie auch am Ufer des südlichen Stadtzentrums, Bereich Elbbahnhof/Klosterberggarten, nach diesem Grundsatz zu verfahren. Natürlich sind auch weitere Varianten und ihre Mischformen denkbar, doch eines steht generell fest: Beiderseits der Elbe erfolgt zwischen Dom, Kloster u.-

Lieb.-Frauen, Strombrücke und Johanniskirche bis zum Fischerufer die intensivste und härteste Prüfung Magdeburger Baukultur seit Jahrhunderten. Wir hoffen und fordern, daß dabei dieser städtischen Flußlandschaft keine architektonische Gewalt angetan, sondern ein Stadtbild von bleibendem Wert geschaffen wird - wenn möglich unter Rückbau der gravierendsten Entwicklungsfehler der vergangenen dreißig Jahre und unter Reservierung von Bauaufgaben für nachfolgende Generationen.

Die Tatsache, daß sich die städtebaulich-architektonische Identität der Stadt hier wie in einem Bannkreis zusammenzieht, wird dadurch untermauert, daß die südlich und nordöstlich angrenzende Eibniederung noch weite Flächen eines relativ unberührt erscheinenden Landschaftsraumes bildet. Die Kontrastwirkung zwischen bebauter und freier Elblandschaft ist als eine der Ausgangspositionen im Gestaltungsprozeß zu beachten. In diesem Gesamtzusammenhang ist die weitere Gestaltung und Fortsetzung der Eibuferpromenade nach Süden und Norden als wichtige Aufgabe zu benennen. Sie ist selbstverständlich im Kontext umweltverträglicher Verkehrslösungen des Eibraumes zu sehen.

Für den Raum der Alten Elbe und die Werderbereiche sowie auch den Kleinen Cracauer Anger gelten gleichfalls sehr hohe Anforderungen an die Verbindung der baulichen Entwicklungen mit dem Landschaftsraum, wengleich die architektonischen Maßstäbe je nach Örtlichkeit zu differenzieren sind.

Sowohl Stromelbe als auch Alte Elbe sind in ihrer Funktion als Längsachse der Stadt zu wesentlichen Ansatzpunkten einer Vernetzung der Grünflächenstruktur zu nutzen. Selbstverständlich sind dabei die Fuß- und Radwegbeziehungen zu berücksichtigen und neu aufzubauen.

2 Grün der Baunutzungsgebiete

Für die Erlebnisqualität von flächig bebauten Gebieten ist die Vernetzung des Grünsystems von wesentlicher Bedeutung. In Magdeburg spielte dieses Prinzip bisher nur in theoretisch-planerischen Ansätzen und nur wenigen existierenden Anlagen eine Rolle. Vorbildlich waren dabei die großzügigen Strukturen der geplanten Stadterweiterungen aus den 20er Jahren, die in nationalsozialistischer Zeit und auch später nur sporadisch verfolgt wurden. In der generellen Stadtplanung der letzten Jahrzehnte waren Restpositionen zwar formuliert, indessen wurden bis auf die - städtebaulich sehr bedeutsame - Eibuferpromenade und

die zentralen Achsen der Neubauwohngebiete einschließlich eines geplanten Bördeparks an der Lerchenwuhne kaum etwas von derartigen Planungsansätzen verwirklicht. So bleibt diese Aufgabe solange ungelöst, wie die gegebenen, verkrusteten Flächennutzungsstrukturen in vielen Stadtteilen nicht zielgerichtet aufgearbeitet werden.

Das Prinzip der vernetzten Grünflächenstruktur ist in zwei Teilaufgaben durchzusetzen.

Zum einen in der Vorstrukturierung neuer Baugebiete durch zeitlich vorgezogenen Aufbau naturräumlicher Elemente unterschiedlichster Art vor den Baumaßnahmen oder zeitgleich.

Zum anderen durch Nachstrukturierung derjenigen Stadtteile mittels Grünsubstanz, die während der letzten 120 Jahren (seit 1870/71) zu weitgehend formlosen Konglomeraten der Baunutzungen verdichtet wurden. Magdeburg steht in dieser Hinsicht als fast reine Industrie- und Garnisonstadt exemplarisch für viele zur Gestaltlosigkeit verurteilte Städte des mitteldeutschen Raumes.

Die Schaffung neuen Stadtgrüns ist selbstverständlich mit den Objektplanungen von Investoren soweit irgend möglich zu verbinden, um den Erwerb von Grund und Boden für die Kommune gering zu halten. Eine bisherige ähnliche Verfahrensweise innerhalb des vergangenen Wohnungsbauprogrammes hinterließ dort eben auch nur entsprechende Ansätze, die teilweise den nachträglichen Verdichtungszwängen geopfert werden mußten. Ein weiteres Aufbrauchen von Reserven für Grünsubstanz in Altbau- und Neubaugebieten sollte verhindert werden.

3 *Grün der Stadtrandzone und des Umlandes*

Die Behandlung der Stadtrandzone hat als Entwicklung eines wirtschaftlich-baulich und landwirtschaftlich-forstlich sowie auch zu Erholungszwecken genutzten Landschaftsraumes zu erfolgen. Selbstverständlich sind umfangreiche Inanspruchnahmen von unbebauten Flächen im Außenraum erforderlich, um das Fundament für die Erneuerung der Wirtschaft mitzulegen. Aber gerade hierin liegt eine Chance für den Aufbau des grünen Grundgerüsts der Stadtstruktur.

Die Stadt Magdeburg besitzt noch kein fertiges Leitbild für die Entwicklung seines Umlandes und seiner Landschaften. Von den Generalbebauungsplanungen der Vergangenheit, in denen wenigstens formal der Gedanke landschaftlicher Grünzüge einen Platz hatte, sind mangels kommunaler Eigenständigkeit und zweckmäßiger Instrumentarien, bis auf die unumgängliche Begrünung und Nutzung der Kiesbaggerseen des Stadtgebietes, keine weiteren derartigen Maßnahmen verwirklicht worden. Gegenwärtig wäre die Landschaftsplanung der Stadtrandzone und des Umlandes als informelle Planung aufgrund bisheriger Vorarbeiten durchaus durchführbar und mit den angrenzenden Landkreisen abzustimmen. Anschlie-

ßend muß jedoch eine exakte landschaftsplanerische Durcharbeitung erfolgen, wozu gezielt Fördermittel des Umweltschutzes eingesetzt werden müssen.

Es ist an der Zeit, der wirtschaftlichen Intensivnutzung der Landschaft qualitative Parameter einzufügen, die langfristig zur Ausgewogenheit des Landschaftshaushaltes und des Landschaftsbildes führen. Vor allem die Frage des notwendigen Boden- und Grundstückserwerbs für die Stadt ist mit aller Konsequenz aufzugreifen, um eine langfristig angelegte Politik zur Entwicklung der Grünflächenstruktur zum Erfolg führen zu können.

Einiges über die Arbeit der Initiativgruppe Stadtentwicklung - Stadtgestaltung

*Reginald Richter
Glasgestalter VBK,
dwb*

Es war im Februar 1990, ein Offenbarungseid folgte dem anderen, als sich eine Gruppe von Künstlern, Stadtplanern und Architekten mit einem offenen Brief an den damaligen amtierenden Oberbürgermeister der Stadt Magdeburg wandte, doch ja keinen Ausverkauf des Stadtgebietes unter Aufgabe der kommunalen Amtshoheit zuzulassen noch zu begünstigen. Die Initiativgruppe, bald am Runden Tisch mit einbezogen, war geboren. Eigentlich wünschen wir uns, daß sie bald nicht mehr notwendig sei, daß sie vielleicht produktiv aufgehen könnte in einen allgemeinen Stadtinteressenverein, weil sich Normalität und neugeübte Verantwortlichkeit gesetzlicher Arbeitsschritte schnellstens einstellt. Doch bisher können wir noch nicht sagen, daß wir uns überflüssig gefühlt hätten oder fühlen.

Stadtentwicklung und Stadtgestaltung verlangt als Ganzes natürlich Profis und ist keine Feierabendbeschäftigung. Andererseits verlangt die innewohnende Problematik allenthalben weit mehr Öffentlichkeitsarbeit und -aufklärung sowie Transparenz, als bisher geübt. Die Spezifik der Aufgabe durchwebt alle Bereiche einer Stadtverwaltung und natürlich in noch höherem Maße das Leben aller Bürger in einem Grade, der vielen, selbst den dafür Verantwortlichen noch nicht in der ganzen Tragweite bewußt ist. Auch war bisher eine lebendige Teilhaberschaft der Stadtverordneten und der Bürgerschaft am Stadtplanungsgeschehen ausgeschlossen. Wir haben also mitversucht, Besonnenheit dort zu wecken, wo »Schnellemachefix-Aktionen« Gefahren für das Stadtgefüge bedeutet hätte. An erster Stelle wäre hier die Affäre Fa. Willisich zu nennen, die, Gott sei Dank, im letzten Moment abgewendet werden konnte. Vor allem haben wir aber mitversucht daraufhinzuwirken daß sich visionäre Vorstellungen für eine künftige Stadtgestaltung erst nach und nach verdichten können, mittels Ausspracherunden, einem Seminar: »Tradition und Zukunftsgestaltung« und einer eigeninitiierten Werkstattwoche. Das alles durchaus gedacht als Geburtshilfe für offizielle kommunale Aktivitäten, um schneller zu Grundhaltungen zu finden, die die Formulierung für Wettbewerbsziele und Ausschreibungen erst ermöglichen, die einen Beurteilungsstandpunkt förderlich mitentwickeln für die Bewertung von Verkehrsplanungen. Investorenangeboten, Entwürfen, Standortvorgaben sowie beim Dialog zwischen dem Stadtplanungsamt und dem Sonderdezernat Wirtschaftsförderung. Auch bewirkte das Loslösen von Stadtplanungsideen, die ihre Wurzeln in der repräsentativen Selbstdarstellung einer dirigistischen Staat-

sordnung hatten, ein Vakuum, in das rigorose Einzelbauinitiativen stießen, die, auch noch so gut verpackt, den allergrößten Schaden hätten anrichten können.

Es ist ein andauernd spannendes Erlebnis, feststellen zu können, wie viel Tradition in dieser Stadt trotz Bombenhagel, Abriß, Neubauwillkür, doch noch vorhanden ist und darauf wartet, aus dem Dornröschenschlaf erweckt zu werden. Die Ausstrahlungskraft der verbliebenen Kirchen ist ungebrochen, die reale Stadtstruktur ist eigenartig und tragfähig genug für Sanierung und für behutsame bis kühne Neuplanung. Doch haben wir weder die Nachkriegssituation von 1945 noch können wir direkte Vergleiche mit der Wirtschaftswundereuphorie der 60er Jahre anstellen. Ohne hier das Menetekel einer globalen Umweltkatastrophe heraufzubeschwören, bleibt ungeschminkt die Tatsache, welche Verantwortung auf uns lastet inmitten einer hungernden 2/3-Menschheit, einer beginnenden Völkerwanderung ohnegleichen, inmitten eines technologisch höchst untersetzten Konsumüberschusses, sich mit Baufragen zu beschäftigen, innerhalb der neuen Bundesländer, die, so frohlocken die Autoindustrien, noch für 5 Millionen neue Autos gut ist. Das alles ist nun wahrlich keine Frage der Ästhetik mehr, ist nur in einem interdisziplinären Verbund anzugehen. Wobei wir die Chance nutzen sollten, unablässig den höchsten Wissensgrad aller Erkenntnisse als Maßstab für Urteile und Handlungen anzulegen. Das heißt für uns in den fünf neuen Bundesländern, erst einmal den höchstbesten Wissensstand abzufordern, zu multiplizieren und sich nicht mit Aufguß zufrieden stellen zu lassen. Ich kleide das deshalb in eine Forderung und nicht in eine Bitte, weil das, was wir heute tun, morgen alle betrifft!

Doch erst noch einmal zurück zu den Ergebnissen der Ideenwerk-Stadt der Initiativgruppe vom 6.-9. Sept. 1990. Es war eine ausgesprochen gute kollegiale Atmosphäre. Zu den Problemen des Durchgangsverkehrs gab es unterschiedliche Vorschläge. Großes Interesse fand die Einbeziehung des Hauptbahnhofes in das erweiterte Verkehrssystem. Viele Teilnehmer plädierten für die Unterführung über den Bahnsteig 10 hinaus in Richtung Westen, bei gleichzeitiger Anbindung eines neuen Busbahnhofes Maybachstraße. Fast alle sprachen sich für die Beseitigung des Elb-Bahnhofs aus, vor allem um die Stadt besser an den Fluß heranbringen zu können, mit teilweiser Überbauung der Uferstraße bzw. Absenkung des Schleinuferes. Weiterhin ging es um den Grad der Einbeziehung der Rotehorn-Insel in den Zentrumsbereich, es gab unterschiedliche Auffassungen zum

Nordabschnitt des Breiten Weges, aber im wesentlichen Einigkeit in der Betonung des Grüns, dessen Erhalt und Konzentrierung. Es ging um das Maß der Bebauung des Zentralen Platzes, um Bauten der Landesregierung, um die Standorte städtischer Verwaltungen. Die mitbeteiligten Künstler begannen mit einer Kulturtopografie. Das wollen sie in der jetzigen Werkstatt im Verein mit dem Kulturred der Stadt, mit dem Ministerium Kultur der Landesregierung und dem Dessauer Bauhaus weiterführen. Die Zeichnungen besagter Ideenwerkstatt sind auf ein einheitliches Maß kopiert worden und liegen als Mappe vor. Die Ergebnisse wurden dem Magistrat der Stadt vorgestellt, sie waren drei Wochen in der Galerie »Himmelreich« der Öffentlichkeit zugänglich und es gab abschließend eine Diskussion mit Bürgern der Stadt.

Noch eins: Vor einigen Tagen besagte eine Pressemeldung, daß unser Ministerpräsident und unser Oberbürgermeister in einem 1½ Stundengespräch Meinungsverschiedenheiten, die die Stadt Magdeburg als Landeshauptstadt betreffen, ausräumen konnten. Das dürfte nicht die letzte Meinungsverschiedenheit gewesen sein, denn wie der Leiter der Präsidialkanzlei 2 Tage vorher noch mit Worten herumgefuchelt hat, bedarf es wohl auch hier der Beruhigung und einer Einstellung über die Frage der Schreibtischanordnung hinaus, will man sich mit Ernst und Bedacht einer über tausendjährigen Stadt, einer Kaiserstadt immerhin, als Nutzer auf Zeit, die wir alle sind, nähern. Diese Ehrfurcht vor Landschaft, Geschichte, Arbeitsmühen, Menschenleben, möge uns über diese Werkstattwoche hinaus, nicht vordergründig noch aufgesetzt, still begleiten.

Ergebnisse der Werkstattwoche

Nachfolgend sind die Ergebnisse viertägiger Diskussionen und die Entwurfsarbeiten vollständig dokumentiert. Neben den zeichnerischen Ergebnissen - die naturgemäß im Vordergrund stehen bei einer Werkstatt von Architekten und Stadtplanern - sind auch die Statements wiedergegeben, die von den meisten Arbeitsgruppen ihren Entwürfen zugrundegelegt wurden.

Gruppe 1

Prof. Dipl. Ing. Harald Deilmann, Münster
Dipl. Ing. Carl Schagemann, Münster
Dipl. Ing. Friedrich Jakobs, Magdeburg



Die Werkstattwoche steht unter der Zielformulierung:
 Landeshauptstadt Magdeburg

- Struktur
- Komposition
- Gestalt.

Die Arbeitsgruppe geht deswegen zunächst von einer kritischen Gesamtbetrachtung der vorhandenen Stadtstruktur aus, um von dorther Fehlentwicklungen, Strukturdefizite, Zukunftschancen und Möglichkeiten zur Erfüllung von bereits benannten Forderungen festzustellen.

Der heutige Bestand läßt in der Planfigur die historische Gegebenheit der von Wall und Glacisanlagen umgebenen Festungsstadt noch deutlich nachvollziehen - selbst die Schanzenanlage im östlich der Elbe gelegenen Brückenkopf ist noch zu ahnen.

Das weitere Wachstum hat sich - wenn man von den zunächst erfolgten Erweiterungen zur Alten Neustadt und später der Neuen Neustadt absieht - halbkreisförmig um den historischen Stadtkörper ohne erkennbare geplante Zäsuren vollzogen. Offensichtlich ist diese Entwicklung von den bestehenden Vorwerken, Weilern oder Dorfkernen aus erfolgt, ohne daß sich diese in einer strukturellen Gliederung ausgeprägt und zu einem nachvollziehbaren radialen Bezug zur Kernstadt geführt hätten. - Das städtebauliche Leitbild der »gegliederten und aufgelockerten Stadt«, bei der Grünverbindungen sowohl trennende Elemente zwischen den Ortsteilen als auch Verbindungen zwischen Innenstadt und umgebenden Freibereich herstellen, bietet sich als Gliederungsschema an. - Obgleich mögliche Grünzüge bereits stellenweise ver-

baut sind, könnten sie z. T. entlang der Bachläufe wieder hergestellt oder langfristig freigemacht werden. Diese grünen Radialen, die Fuß- und Radwege aufnehmen, können durch die ehemaligen Glacis-Anlagen zur Elbe geführt und dort in beide Richtungen über Uferpromenaden den Kontakt des gesamten Stadtbereiches zum Fluß herstellen. Diese Grünverbindungen sind gleichzeitig erwünschte, im wesentlichen Ost-Westgerichtete Belüftungsschneisen.

»Stadt am Strom« wird nicht nur als geografische Situation verstanden, sondern als besondere Chance zur Erlebnissteigerung für die Stadtbevölkerung. Neben der nur in begrenztem Maße gegebenen direkten Orientierung von Wohngebäuden und öffentlichen Bauten zum Fluß - die in Magdeburg fast ausgenutzt ist - werden weitere Möglichkeiten zur Intensivierung dieses wichtigen Bezuges gesucht. - Eine ist die absolute Befreiung der Uferzone vom störenden Verkehr. Dieser wichtige Kontaktbereich soll nur dem Erholung und Entspannung suchenden Stadtbewohner vorbehalten bleiben. - Die offenbar auf dem Westufer unvermeidliche, am Fluß entlang geführte und projektierte Osttangente müßte in Tieflage gebaut werden, um den freien Zugang zum Ufer zu gewährleisten. Zum Gesamtkonzept ist noch zu sagen, daß die Verkehrserschließung weitgehend den Vorgaben der städtischen Verkehrsplanung folgt. Zusätzlich wird zur Entlastung der Innenstadt vom Schwerverkehr eine Süd-Nord-Trasse von Buckau zur Berliner Chaussee auf der östlichen Eibseite ostwärts von Puppendorf vorgeschlagen. - Im übrigen ist die Gruppe der Meinung, daß die weitere Stadtentwicklung Magdeburgs nach innen erfolgen muß. Es dürfen in keinem Fall neue Baugebiete oder Bauflächen außerhalb des jetzt bebauten Geländes ausgewiesen werden. Eine verbindliche Baugrenze müßte jegliche weitere Überschreitung zur Landschaft hin verbieten. Durch Überbauung bisher nicht bebauter Grundstücke und durch Rückverdichtung sollte die Bebauung endgültig gegen den offenen Freiraum abgegrenzt werden.

Zur Ausweisung von Standorten für besonderen zukünftigen Bedarf werden folgende Vorschläge gemacht.

1. Für kulturelle Nutzungen, d. h. für ein neues Opernhaus, Häuser für bildende Künste (Ausstellungsmöglichkeiten für Maler und Bildhauer und für Ateliers) und für Architektur, Literatur und Musik wird ein zusammenhängender Komplex im südlichen Bereich des Freiraums der Wilhelm Pieck Allee ausgewiesen, an dessen östlichem Endpunkt das Opernhaus, in den Elbauenraum vorspringend, vorgesehen ist. Durch eine überglaste Galerie sollten gastronomische und kommerzielle Einrichtungen mit den kulturellen Bereichen zu einem lebendigen Ensemble zusammengefaßt werden. Als »Opernhauspassage« würde diese Ost-West ent-

wickelte differenziert gegliederte Baumasse eine städtebaulich erwünschte Einengung des z.Zt. maßstabslos wirkenden Freiraums bewirken. Der westlich des Breiten Weges verbleibende Freibereich sollte als intensiv gärtnerisch gestalteter Stadtgarten angelegt werden. Der quergestellte Riegelbau könnte ein Stadthotel aufnehmen. - Das durch Brand beschädigte Maxim Gorki Theater könnte nach seiner Wiederherstellung als städtisches Schauspielhaus dienen.

2. Gebäude für tertiäre Nutzungen. Hierfür bietet sich die Neuerrichtung von Baublocks auf dem Bahnhofsvorplatz an, in der Gliederung der ehemals hier vorhanden gewesenen Bebauung. Diese Gebäude bieten sich für ein zusätzliches Warenhaus, für Verwaltungen und Dienstleistungen, gastronomische Einrichtungen und ein Hotel an. Als Auftakt und Signal, als Hinweis zum Bahnhof, wird ein bis zu 90 m hohes Hochhaus auf der Ecke Otto v. Guericke-Straße / Wilhelm Pieck-Allee vorgeschlagen. Dieses diagonal gestellte Hochhaus weist zum Bahnhofseingang bzw. von dort aus in das Stadtzentrum. Der Bahnhofsvorplatz wird als terrassierter Tiefhof vorgeschlagen, der für Fußgänger eine verkehrskreuzungsfreie Bahnhofserschließung ermöglicht. Rolltreppen führen von dort aus zum südlich des Bahnhofseingangs anzulegenden Busbahnhof.
3. Für die öffentliche Verwaltung geht es vornehmlich um die Ausweisung eines Regierungsviertels mit Landtagsgebäude, Staatskanzlei und Ministeriumsbauten. Es erschien den Verfassern richtig, dieses Quartier mit günstiger Verkehrserschließung von Straße und Schiene, außerhalb der eigentlichen City, in guter Erreichbarkeit für die Bewohner des ganzen Landes Sachsen-Anhalt zu lokalisieren. Die Bundesbahnbrache entlang der Maybachstraße zwischen Bahn und Magdeburger Ring scheint hierfür idealer Standort zu sein. - Durch eine breite Untertunnelung des Hauptbahnhofs mit entsprechender Ausstattung (Beispiel Düsseldorf) könnte dieser Bereich ideal an die Innenstadt angebunden werden, ohne mit dieser zu verwachsen (Bannmeile).
4. Zusätzliche Einrichtungen für Freizeit, Erholung und Sport. Eine gute Standortmöglichkeit für die benötigte Großsportanlage wird in Verbindung mit dem Ernst-Grube-Stadion im Brückfeld gesehen. Ein Yachthafen bietet sich an der Zollebe in Werder an. - Für die Naherholung gibt es als ideale Situation den Kulturpark Rotehorn, der von jeglicher anderen Nutzung freigehalten werden sollte.
5. Als überörtliche Versorgungseinrichtungen erscheint für das geplante Einkaufszentrum Nord die Situation am Silberberg an der Bundesstraße 1 und für das Einkaufszentrum Süd ein Standort am Magdeburger Ring zwischen Lemsdorf und Benneckbeck geeignet.

6. Gewerbehöfe, Handwerkerhöfe, Kleingewerbe sollten dezentral in den einzelnen Ortslagen ausgewiesen werden.

7. Ausstellungsgelände, Kongreßzentrum.

Hierzu bietet sich zunächst der Weiterausbau der an der Ostseite der Rotenhorn-Insel bereits vorhandenen Einrichtungen an. Hierzu wäre allerdings eine neue Eibbrücke in Verlängerung der Seumestraße notwendig. Ein Ausbau des Kongreß-Centers an der Schmidtstraße, unter Inanspruchnahme des desolaten Umfeldes, ist ebenfalls zu prüfen.

8. Die Anlage eines Technologietransfer-Zentrums sollte in unmittelbarer Nachbarschaft der Otto-von-Guericke-Technischen Universität geplant werden. Eventuell könnte dieses auch im Zusammenhang mit bereits vorhandenen Institutsbauten auch am Brückfeld angelegt werden.

9. Die derzeitige Fußgängerzone des Breiten Weges erscheint in der zu großräumig angelegten Form zu unattraktiv. Um den Raum einzuengen und damit »wohnlischer« zu gestalten, wird eine mindestens insgesamt 30 m breite Grünzone beiderseits der Gleiskörper mit hochstämmigen, breitkronigen Bäumen, z. B. Platanen oder Kastanien, vorgeschlagen. Es ergäben sich dadurch etwa 10 m breite Fußgängerbereiche entlang der Geschäftshausfronten, die die Leere des Raumes nicht spüren lassen und als Einkaufspromenade aufgefaßt werden können. - Diese Maßnahme wird als Teil eines Innenstadtverdichtungsprogramms angesehen, im Rahmen dessen, insbesondere in den Neubaubereichen, systematisch die Leerräume durch Bepflanzung und ergänzende Bebauungen verdichtet werden sollten. Hier liegt, wie in den Plänen dargestellt, eine sehr große Bebauungsreserve für den innerstädtischen Wohnungsbau. Die Durchsetzung der neu zu errichtenden kommerziellen Bebauungen mit attraktiven Stadtwohnungen muß unbedingt weiterverfolgt werden. Dieses dient nicht nur zur »Uhr-Verlebendigung« der Innenstadt, es vermindert auch den Individualverkehr und trägt zur Entlastung der Außengebiete bei.

Es war unter anderem erwartet worden, daß durch die Werkstattwoche neben Vorschlägen und Anregungen für Stadtentwicklung und Stadtgestaltung auch konkrete Hinweise auf mögliche Architektenwettbewerbe zur weiteren Abklärung zukünftiger Maßnahmen gegeben würden.

Viele, fast sämtliche aufgeführte Maßnahmen eignen sich für Architektenwettbewerbe. Dabei sollte von den differenzierten Möglichkeiten, die die GRW (Grundsätze und Richtlinien für Wettbewerbe) vorsieht, sinngemäß Gebrauch gemacht werden. Dabei wird unterschieden nach anonymen Ideenwettbewerben, Realisierungswettbewerben und Gutachterverfahren,

jeweils in öffentlicher Form für zu bestimmende Auslobungsgebiete, z. B. bundesoffen, Land Sachsen-Anhalt oder Stadt Magdeburg mit Zuladung auswärtiger Architekten oder als beschränkte Wettbewerbe für einen ausgewählten Kreis von Architekten. Hierbei könnten auch Investoren in Zusammenarbeit mit und unter Federführung von Architekten zugelassen werden oder Gutachterverfahren als anonymes oder kooperatives Verfahren mit ausgesuchtem Teilnehmerkreis.

Die Entscheidung darüber obliegt selbstverständlich dem Träger der Planungshoheit oder bei privatwirtschaftlichen Vorhaben dem Träger der Baumaßnahme. Die Auslobung selbst muß nach den bundeseinheitlichen Richtlinien, an die sämtliche Architekten nach Architektengesetz gebunden sind, mit der Architektenkammer des Landes abgestimmt werden.

Breiter Weg (nördlicher Abschnitt - heute Karl-Marx-Straße)

- Dieser Straßenabschnitt verbleibt als reine Fußgängerzone.
- Der Verkehr wird in diesem Bereich vom Universitätsplatz über Erzberger Straße, Julius-Bremer-Straße, Jakobstraße und Gustav-Adolf-Straße in einem nördlichen Erschließungsring zusammengefaßt.
- Vergleichbar dem südlichen Bereich wird das Profil der Straßen vereinheitlicht und durch maßstabbildende Elemente (Ladenpassagen), welche den Fluchten der Straße Kontur und Dimension geben, gefaßt.
- An der Julius-Bremer-Straße ist zur räumlichen Queranbindung an den Marktplatz eine städtische Markthalle vorgesehen.
- Das Warenhaus Zentrum, welches optisch massiv in den Raum des Rathausplatzes hineinwirkt und diesen damit entwertet, erhält eine differenzierte und maßstabbildende Fassadenfront.
- Am Universitätsplatz, gleichsam das Entree zum Innenstadtbereich, ist eine klare geschlossene Umbauung vorgesehen, wobei der Bau des Maxim-Gorki-Theaters die Höhenentwicklung und den Maßstab vorgibt.
- Zu klaren Raumfassung des Platzes ist zwischen Listemannstraße und Walter-Rathenau-Straße der Bau der Städtischen Kunsthalle vorgesehen, der die Funktion des Platzes als Kulturform stärkt.

Wilhelm- Pieck-Allee /Zentraler Platz

- Der Durchgangsverkehr wird herausgenommen und damit das Nadelöhr Damaschkeplatz entlastet.
- Vom Westen, vom Stadtteil »Stadtfeld«, reicht der Erschließungsverkehr bis zum unterirdischen Parkhaus im Vorfeld des alten Bahnhofplatzes.
- Von Osten über die Elbe wird der Erschließungsverkehr bis zum Opernhaus-Komplex, der ebenfalls

ein (unterirdisches) Parkhaus besitzen sollte, herangeführt.

- Zwischen Bahnhofsvorplatz und Oper ist die Wilhelm-Pieck-Straße allein den Fußgängern sowie den Systemen des ÖPNV vorbehalten.
- Dem großstädtischen Gestus der an der Otto-von-Guericke-Straße gelegenen Torbauten entspricht die großzügige, klare Figur des an der Ostseite angeordneten Passagenbaues, welcher den großstädtischen Typus der »Galleria Vittorio Emanuele« (in Mailand) hier mit zeitadäquaten, modernen architektonischen Mitteln Gestalt gibt.
- Ihm östlich gegenüber ist ein zweiter zentraler Passagenbau vorgesehen, der in unmittelbarer räumlich-funktionaler Beziehung auf die Ost-West-Achse des kreuzartigen Passagenblockes ausgerichtet ist.
- Beide Blöcke, signifikant in ihrer Architektur und Gestalt herausgehoben, bilden gleichsam als überdeckte zentrale öffentliche Bereiche die bauliche Vermittlung der heute auseinanderfallenden Innenstadtbereiche und damit die neue »Stadtkrone« aus.
- Strukturell binden sie die sie umgebenden Großformen zusammen und leiten zu den differenzierten Blöcken der angrenzenden Bebauungen über.
- Vom östlichen Passagenbau öffnet sich dann eine großzügige Fläche zur Elbe.
- Sie findet in einem breitgelagerten Opernhaus-Komplex, welchem, zum Strom hin arkadenartige Terrassen vorgelagert sind und so, der Topographie folgend, zur Elbe herangeführt, schließlich ihre räumliche Orientierung.
- Ein weiträumiger Opernhauskomplex, Endpunkt der Gebäude- und Platzabfolge des Bereiches Wilhelm-Pieck-Straße / Zentraler Platz vermittelt zum nördlich der Brücke gelegenen Eibuferbereich und schafft die räumliche Verklammerung.
- Am Wallonerberg werden die Flächen, vergleichbar dem Fürstenwall-Bereich, in differenzierter Kleinteiligkeit auf dem historischen Grundriß überbaut und bis an die Elbe herangeführt, wobei die Topographie der Hanglage bei der baulichen Ausformung besondere Berücksichtigung erfährt.
- Als Nutzungen sind für die beiden Quartiere vornehmlich »Wohnen« vorgesehen, mit Einzelhandel und »kleiner« Dienstleistung sowie vielfältiger Gastronomie im EG- und 1. OG-Bereich.

Breiter Weg (südlicher Abschnitt)

- Der Durchgangsverkehr wird herausgenommen; das Straßenprofil, bei Beibehaltung der Vierspurigkeit, unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsberuhigung differenziert (z. B. Anhebung der mittig geführten Straßenbahntrasse)
- Die Baufluchten werden blockweise geschlossen, wobei die Überlagerung der historischen Fluchten

und der jetzigen baulich vermittelt wird (z. B. durch Ausformungen kleiner Plätze sowie Schaffung von zusätzlichen durchgängigen Flachbaufronten sowie eck- und kantenausbildenden Solitären)

- Die Scheiben im Block-Bereich des Domplatzes und rechts und links der Haeckelstraße sollen langfristig abgetragen und durch differenzierte Blockbauungen ersetzt werden. Vor allem zum Domplatz muß eine den vorhandenen Qualitäten adäquate zeitgemäße Front entwickelt werden.
- Der Domplatz sollte vornehmlich musisch-kultureller Bereich sein und nicht der Regierung vorbehalten werden.
- Am Breiten Weg sollten zur Stützung und maßstäblichen Fassung des Straßenraumes kurzfristig Flachbauten integriert werden (Ladenzellen, Pavilions)
- Als Nutzungen für die Blockschließung sind Mischungen von Wohnen und Dienstleistungen sowie Einzelhandel in den EG-Bereichen vorgesehen.

Kleiner Stadtmarsch

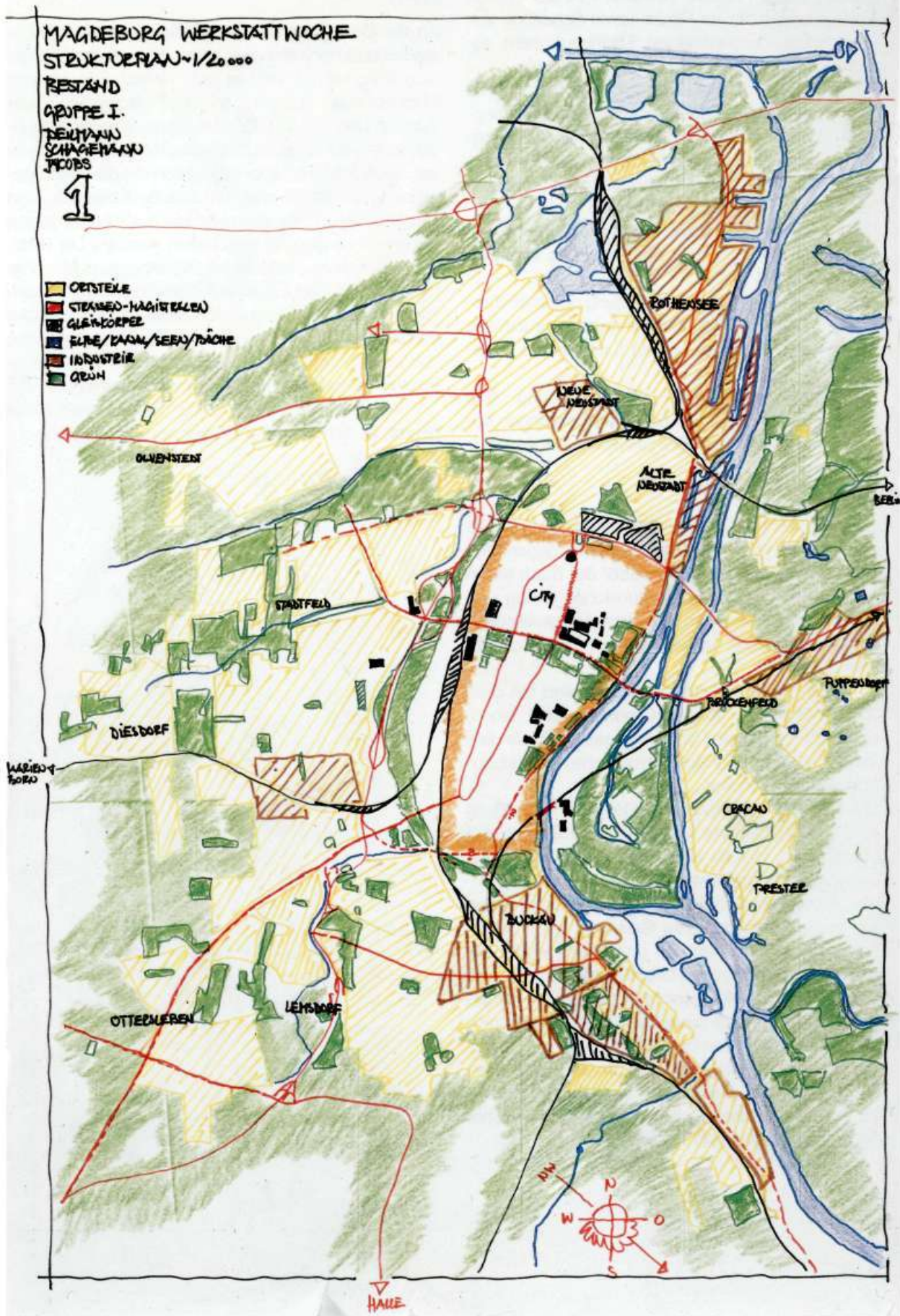
- Der Oper an der Ostseite steht auf der Westseite der Elbe das neue Parlamentsgebäude gegenüber. Über den Strom, der Lebensader der Stadt treten Politik und Kultur in einen räumlichen Dialog und postulieren einen neuen, aus dem demokratischen Selbstverständnis erwachsenden gesellschaftlichen Anspruch.
- Zwischen Parlament und Stadthalle sind mit dem Technik-Museum, einem Großhotel und einem Kongreßzentrum, drei Solitäre angeordnet, die dem Zentrumsbereich auf der Ostseite eine neue Silhouette gegenüberstellen.
- Der Vorplatz der Stadthalle (Heinrich-Heine-Platz) wird von der Ostseite über eine neue Sternbrücke erschlossen, welche allein dem ÖPNV sowie den Fußgängern vorbehalten ist.
- Die Ufer des Winterhafens und der Zoll-Elbe werden mit einer in aufgelockerter Bauweise entwickelten hochwertigen Wohnanlage umfassen, wobei die unmittelbaren Uferzonen öffentlich bleiben.
- Wohn- und Freizeitangebote in parkartiger Umgebung bestimmen die baulichen Strukturen der zungenartigen nördlichen Inselspitze.
- Der prächtige Rotehorn-Park um den Mittagsee bleibt in seinem einmaligen Landschaftscharakter als Erholungsfläche erhalten und wird von jeglicher zusätzlicher Bebauung freigehalten.

Epilog

An die Gestaltung des verwalteten (architektonisch-städtebaulichen) Mangels ohne Alternativen diskussionslos gewöhnt, wird es nicht einfach sein, bei den Magdeburger Bürgern sofortige Akzeptanz bzw. Zustimmung für die Durchsetzung solcher folgenreichen, auf lange Sicht angelegten Stadteingriffe zu erreichen. Wenn es aber tatsächlich um die Wiedergewinnung der Stadt geht, um ihre Revitalisierung und Reurbanisierung, müssen jetzt die dafür notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden. Die Politiker haben dazu -jenseits kurzsichtiger populistischer Opportunität - die Entscheidungen zu treffen. Der geistige und soziale Entwurf von Stadt ist die politische Vorgabe. Ihr folgt dann die konkrete architektonische Verräumlichung. Die Realisierung aber ist allein nur im Prozeß demokratischer Willensbildung erreichbar.

»Wer an den Dingen seiner Stadt keinen Anteil nimmt, ist nicht ein stiller Bürger, sondern ein schlechter.«

(Perikles, um 430 v. Chr.)



Strukturplan
Bestand

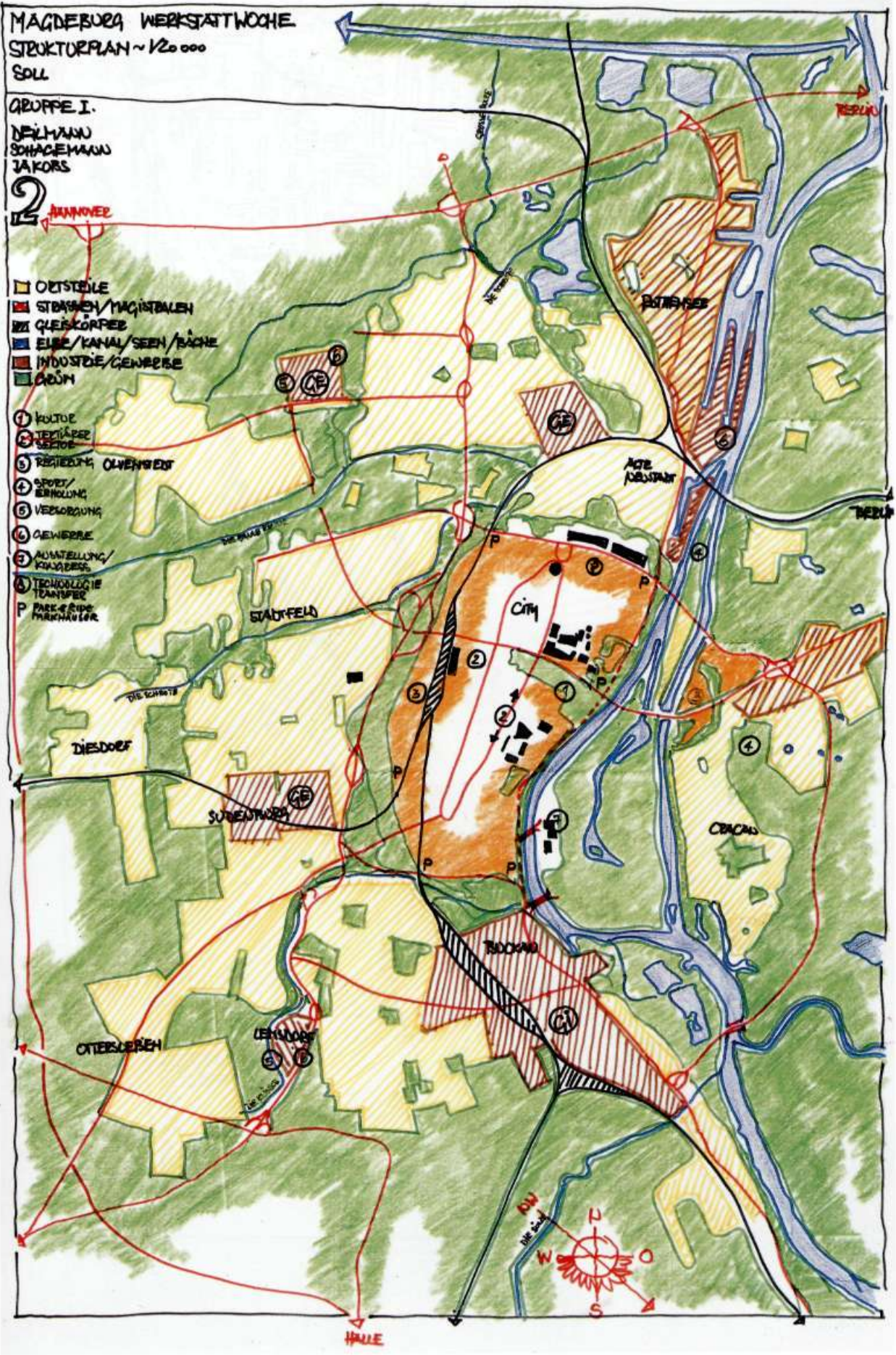
MAGDEBURG WERKSTATTWOCHE
STRUKTURPLAN ~ 1/20 000
SOLL

GRUPPE I.
NEUMANN
SCHACHEMANN
JAKORS

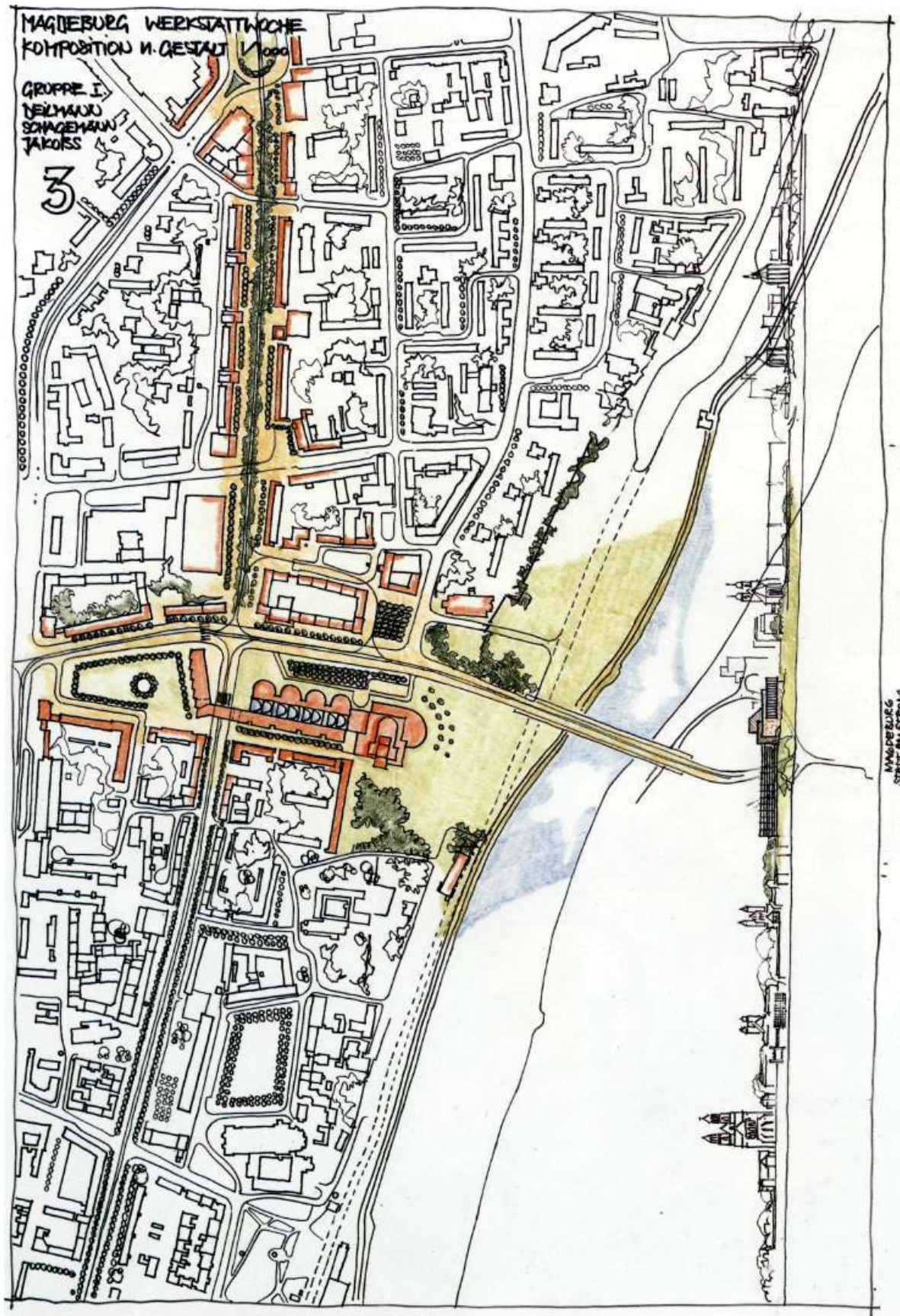
2 ANNOVER

- ORTSTEILE
- ▨ STRASSEN/MAGISTRALIEN
- ▩ QUERSKÖRPER
- ▧ ELBE/KANAL/SEEN/BÄCHE
- ▤ INDUSTRIE/GEWERBE
- ▦ GRÜN

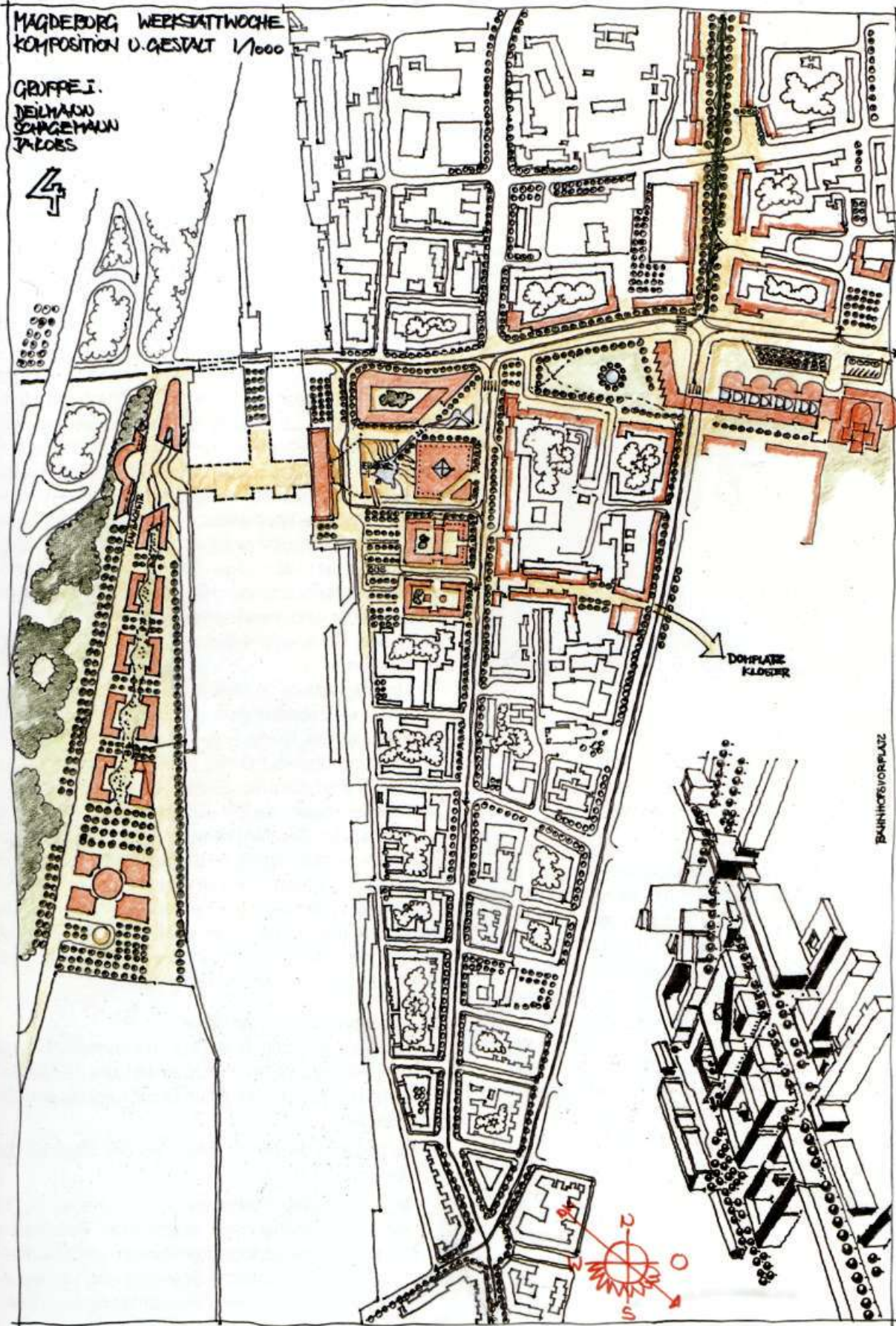
- ① KULTUR
- ② TERTIÄRE SEKTOR
- ③ REGIERUNG OLIVENHOF
- ④ SPORT/ERHOLUNG
- ⑤ VERSORGUNG
- ⑥ GEWERBE
- ⑦ AUSSTELLUNG/KONGRESS
- ⑧ TECHNOLOGIE TRANSFER
- P PARK & SPIELPARKHAUS



Strukturplan
Soll



Komposition und Gestalt



Gruppe 2

*Dipl. Ing. Nikolaus Dubiel, Hannover
Prof. Dipl. Ing. Klaus Lattermann, Berlin
Dipl. Betriebsw. Dennis Rossing, Frankfurt
Dipl. Ing. Reinhold Schadt, Braunschweig
Dr. Wolfgang Schäche, Berlin
Mit Dipl. Ing. Achim Olbricht, Magdeburg
und Dipl. Ing. H. -Joachim Schulze,
Magdeburg*



Ist-Zustand

»Mit Planung kann man eine Stadt erschlagen.«
(A. Reidemeister, Berlin im Abriß, 1981)

Magdeburgs Geschichte kann auf beinahe 1200 Jahre zurückblicken. Vergleichsweise wenig ist jedoch von dieser reichen und stolzen Geschichte noch heute im Stadtbild spürbar. Die Bomben des Zweiten Weltkriegs legten große Teile der Stadt in Schutt und Asche. Den Kriegszerstörungen folgten die Gewaltakte des Planens und Bauens der Nachkriegszeit, denen die Stadt bis zu Beginn des Jahres 1990 schutzlos ausgesetzt war. Zerstörten die Fliegerbomben die städtische Physiognomie, wurden durch die sogenannten Wiederaufbau-Strategien des »sozialistisch« propagierten Städtebaues die noch im Stadtgrundriß gewährte Struktur und Identität zerschlagen. Bis auf wenige Relikte, wie der mächtige Dom mit dem Domplatz, das Kloster der Lieben Frauen mit der Marienkirche sowie der Rathausbereich mit der Johanniskirche, ist der einstmals engmaschige städtische Raum der Innenstadt mit seiner dichten, differenzierten Überbauung, durch maßstabsprengende Grob- und Großstrukturen in die Trivialformen von Punkt und Zeile reduziert worden. Der Verlust von Dimension und Raum ging einher mit dem kulturellen Verlust dessen, was vor dem Hintergrund der abend-

ländischen Zivilisationsgeschichte mit Architektur bezeichnet wird. Sie war als ästhetischer Anspruch vom Bauen suspendiert. An ihre Stelle trat die kreative Hilflosigkeit einer technisch unbeweglichen und formal verkommenen Plattenästhetik.

Die strukturelle wie physiognomische Auflösung der Innenstadt fand dabei in den gestaltlosen additiven Siedlungsmustern der peripheren Neubaugebiete ihre qualitative Entsprechung. Dazwischen blieben die nicht unwesentlichen Reste der Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts, welche lange Zeit ignoriert und sich selbst überlassen, dem Verfall ausgesetzt waren.

Anspruch und Ziel

Anspruch des vorliegenden Konzeptes ist es, eingedenk der konstatierbaren Zerstörungen und Deformationen, Struktur- und raumbildende Leitideen zu entwickeln, die der Stadt dazu verhelfen, wieder Zusammenhang, Maßstab und Urbanität zu entfalten. Begreifen wir Stadt als verdichteten Kulturraum, dessen grundrißliche Konfigurationen und Überbauungen Abbild und Ausdruck geschichtlicher Prozesse sind, müssen wir die beschädigte Stadt aus den Bereichen, wo ihre identitätsstiftenden historischen Schichtungen noch greifbar sind, herausarbeiten bzw. die noch vorhandenen Strukturen wieder spürbar machen und konsolidieren.

In Magdeburg ist dieser Ort ohne Zweifel, trotz der enormen Zerstörungen, der Innenstadtbereich. Er war und ist der Nukleus der Stadt; ist maßstäblich Orientierung und räumlicher Bezug. In seinem Aufriß wirkt, vermittelt durch die Brüche, Ungleichzeitigkeiten und Verwerfungen, die Dimension der Geschichte am nachhaltigsten. Sie allein kann durch ihre materialisierten Elemente das räumliche Kraftfeld bilden, das es in Grundriß und Überbauung zu übersetzen gilt. Von seiner Struktur und Gestalt müssen dann die Impulse ausgehen, die zum desolaten aber existenten Erweiterungsgürtel übergreifen und im Dialog von Alt und Neu strukturelle Zusammenhänge herstellen.

Wesentliche Schritte sind dabei:

- die Heraushaltung des Durchgangsverkehrs aus dem Innenstadtbereich zugunsten der ÖPNV-Systeme sowie der fußläufigen Durchwegung und Erschließung
- die bauliche Wiederheranführung der Stadt an die Elbe
- die strukturelle Vernetzung der heute (z.T.) unzusammenhängenden städtischen Teilbereiche durch die an der historischen Kanten- und Raumbildung orientierte bauliche Stärkung und Herausbildung des Breiten Weges als nordsüdliches Rückgrat der Stadt
- die Uminterpretation des heute als trennende Ost-West-Schneise wirkenden Bereiches Wilhelm-

Pieck-Straße / Zentraler Platz zu einer baulich verdichteten Abfolge von differenzierten Straßen- und Platzräumen, welche einerseits zwischen dem nördlichen und südlichen Zentrumsteil vermittelt, andererseits über den Strom nach Westen zum Rotehorn-Park greift und nach Osten über die Gleisanlagen auf das Stadtfeld (Damaschke-Platz) aufschließt

- die kreuzartige baulich-räumliche Verknötung des als Nord-Süd-Achse wirkenden Breiten Weges und des als Platzfolge angelegten Bereiches der Wilhelm-Pieck-Straße / Zentraler Platz zwischen Rotehorn-Park und Stadtfeld

Maßnahmen / Standorte

Verkehrskonzept

- Der Durchgangsverkehr wird aus dem Innenstadtbereich herausgenommen und seine Umfahrung durch klare Tangentialsysteme, welche weitgehend auf bestehende Straßenführungen zurückgreifen, ermöglicht.
- Die Erschließung (Ziel- und Quellverkehr) der Innenstadt erfolgt durch radial gerichtete Verkehrsführungen, wobei im Innenstadtbereich die ÖPNV-Systeme sowie der Fußgängerverkehr klare Priorität haben.
- An den Knoten der Tangentialstraßen ist ein Ring von Parkhäusern vorgesehen, die zur Entlastung der Innenstadt von ruhendem Verkehr dienen.
- Zur Schließung des Tangentialstraßensystems ist der Bau einer neuen Brücke über die Elbe notwendig. Der Brückenschlag erfolgt etwa 150 Meter nördlich der denkmalgeschützten Hubbrücke, welche so in ihrer für Magdeburg charakteristischen Lage nur unwesentliche Beeinträchtigung erfährt. Die neue Brücke soll darüber hinaus in ihrer Erscheinung unpräzedenförmig sein, um der dominanten Hubbrücke keine Konkurrenz zu machen.

Eibbereich (Ostseite)

- Der Durchgangsverkehr der Ost-Tangente wird herausgenommen. Von Norden dient die Straße der Erschließung des neuen Opernhaus-Komplexes am Fuß des Zentralen Platzes.
- Im Süden ist der Erschließungsverkehr der Innenstadt über Keplerstraße und Otto-von-Guericke-Straße abgelenkt, wobei das Interhotel den Endpunkt bildet.
- Das Mittelstück der Ost-Tangente wird als Straße aufgehoben.
- Der Elbbahnhof wird aufgehoben und der Klostergarten auf seinen Flächen erweitert.

- Im Bereich Steubenallee / Schleinufer werden die vorhandenen Blöcke geschlossen; im Bereich des Fürstenwalls bis zur neuen Oper entstehen wieder geschlossene Blockbildungen auf der noch (z.T.) vorhandenen historischen Grundrißfigur.
- Die maßstabs- und typologiebildenden Strukturelemente sind hier die historische Parzelle, der Block, der Straßenraum, wobei zur Höhenbildung das zu integrierende Gebäude des alten Eibbahnhofs die Orientierung darstellt.

Landesregierung am Damaschke Platz Bahnhof-Westseite

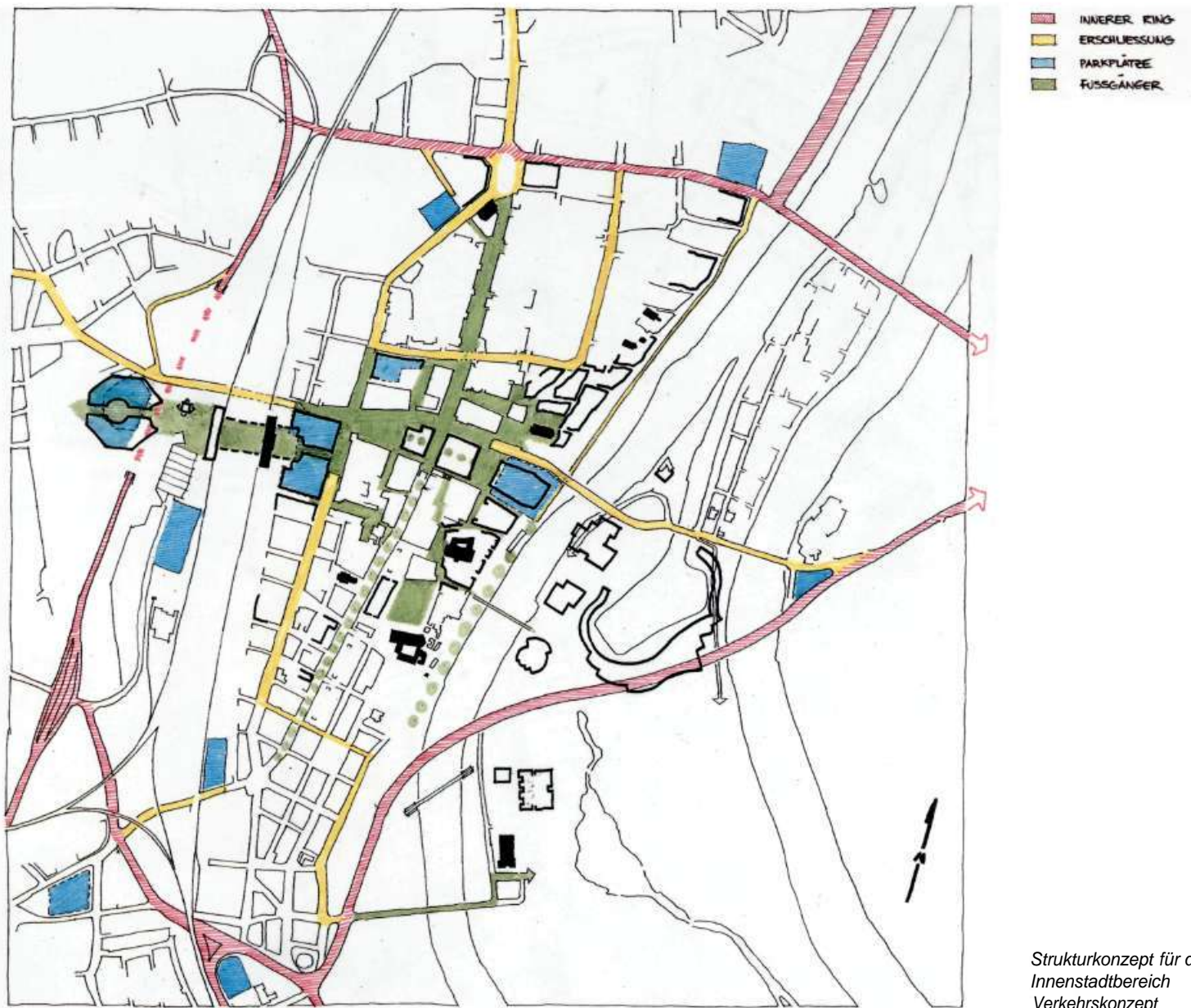
- Baulich wird im Westen der Stadtgrundriß des Stadtfeldes aufgenommen und die Blöcke mit maßstäblichen, aus der Parzelle entwickelten Baumassen geschlossen, wobei die großen gründerzeitlichen Blöcke z.T. mit Durchwegungen, Durchgängen, Passagen und Innenplatzbildungen differenziert werden.
- Zwischen Goethe-Straße und Damaschke-Platz sind die großen Blockbereiche der Landesadministration vorbehalten. Unter Einbeziehung der wenigen noch erhaltenswerten Gebäude an den Blockkanten, sind die Baumassenverteilungen und stadtgrundrißlichen Konfigurationen aus den Blockfassungen zu entwickeln, wobei auch hier die Innenbereiche durch Platz- und Raumbildung differenziert werden sollen.
- Die Bebauung des »Regierungsviertels« soll bis an die Maybachstraße geführt werden.
- Hier ist ein zweites (westliches) Bahnhofgebäude mit Vorplatz vorgesehen, in dessen Umbauung auch der Kopfbau der Kasematten einbezogen wird.
- Vom Vorplatz führt ein breiter, aus dem Straßenniveau sich entwickelnder passagenartiger Querbahnsteig mit diversen Funktionen des Einzelhandels und der Gastronomie unterhalb des Gleiskörpers hinüber zum bestehenden Bahnhofsvorplatz und bindet so das Stadtfeld stärker an die Innenstadt an.
- Die Blöcke vor dem alten Bahnhofgebäude werden dicht überbaut, wobei der Bahnhof einen maßstäblichen Vorplatz erhält.
- In dem hier entstehenden Viertel sollten Banken und Versicherungen konzentriert werden sowie zwei Großhotels.
- Zur Belebung dieses Dienstleistungsviertels sind Passagensysteme mit differenzierten Einkaufsbereichen für die EG- und 1. OG-Zonen vorzusehen.
- Unter den Blöcken sind in mehreren Basement-Geschossen Parkebenen geplant.
- Die dimensionslose Schneise des Zentralen Platzes wird durch die Einfügung zweier die Fläche differen-



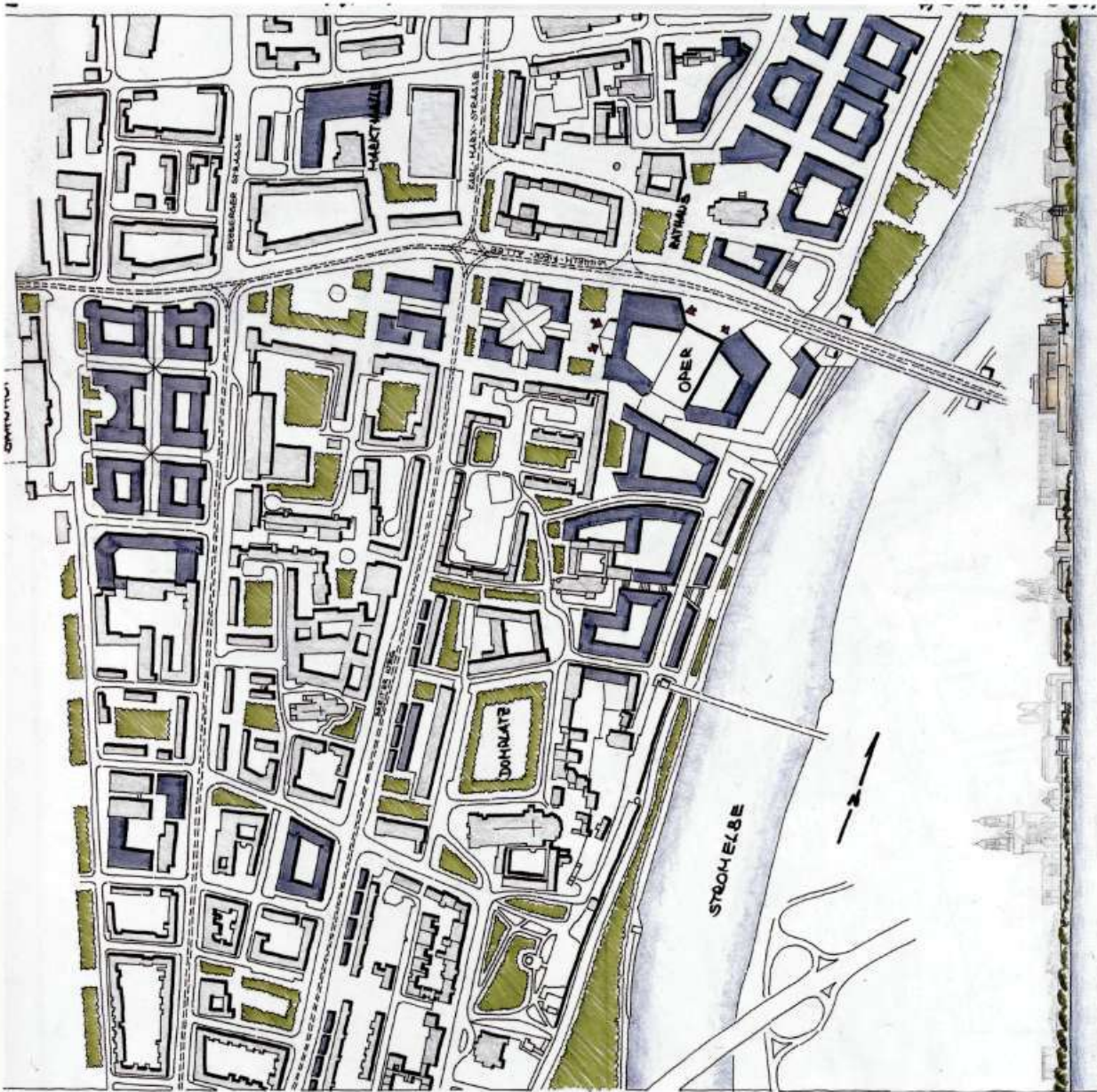
Strukturkonzept für den
Innenstadtbereich

zierende Baukörper links und rechts vom »Breite Weg« räumlich untergliedert.

- Der Breite Weg erhält so wieder einen eindeutigen räumlichen Zusammenhang mit seinem heute abgekoppelten Nordabschnitt.
- Nach Westen wird unter Einbeziehung der konischen Grünfläche ein großzügiger Platzbereich geschaffen, der jedoch eine faßbare Kontur ausbildet und in seinem Maßstab in emanzipierte Beziehung zu der großmaßstäblichen Umbauung der frühen 50er Jahre tritt.



Strukturkonzept für den
Innenstadtbereich
Verkehrskonzept



Strukturkonzept für den
Innenstadtbereich
Zentraler Bereich

Gruppe 3

Dipl. Ing. Hanna Aschenbach, Weimar
Dipl. Ing. Stefan-Andreas Becker,
Magdeburg
Dipl. Ing. Thomas Hadamczik, Hannover
Dipl. Ing. Andreas Kästner, Weimar
Dipl. Ing. Peter Schube, Magdeburg
Dipl. Ing. Peter Stahrenberg, Braunschweig
mit Dipl. Ing. Marlis Brinkhoff, Magdeburg
und Dipl. Ing. Ingrid Mende, Magdeburg



Grundsätzlich

Die fast vollständige Kriegszerstörung Magdeburgs und der in den letzten 45 Jahren erfolgte, sehr weiträumige Wiederaufbau, insbesondere der Innenstadt, beläßt Magdeburg noch heute die Chance - im Gegensatz zu fast allen anderen Städten Deutschlands - grundsätzlich über sich und seine Zukunftserwartungen intensiv nachzudenken und im Einklang mit den heutigen und zukünftigen Anforderungen Visionen für den Ausbau zur Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt im nächsten Jahrhundert, das zugleich ein neues Jahrtausend sein wird, zu entwickeln.

Unsere Gruppe hat deshalb trotz der drängenden und verständlichen Wünsche und Erwartungen für eine kurz- bis mittelfristige realistische Entwicklungsbeurteilung versucht, ein visionäres Langfristszenario zu entwickeln. Dabei haben wir uns von zwei wesentlichen Gesichtspunkten leiten lassen:

- Auch kurz- und mittelfristige realistische Bauabsichten sollten immer nur auf der Grundlage eines langfristig tragenden Konzeptes erfolgen. Ist dieser »rote Faden« nicht vorhanden, kommt es zu den aus so vielen Städten bekannten kollabierenden Zuständen, die die Stadtplanung dann zu politischen Kurzfristscheidungen zwingt, wodurch

wiederum oft innerhalb kurzer Zeit ähnliche Zustände vorprogrammiert werden.

Um sowohl die langfristige Verfolgung des Zieles als auch die Berücksichtigung neuer Erkenntnisse und Entwicklungen auffangen zu können, ist eine flexible Planung erforderlich, die aber das grundsätzliche Konzept als Fernziel nicht aus den Augen verliert.

- Auch langfristig getroffene Entscheidungen haben oft historisch kurzen Atem. Gerade am Beispiel Magdeburgs wird das - wie auch in vielen anderen Städten - sehr deutlich:
 - Die Entscheidung zur Verlegung der Eisenbahntrasse vom Eibufer an die jetzige Stelle hält einer historischen Betrachtung nicht stand. Trennende Bahnkörper schneiden heute den größten Teil aller Magdeburger Wohnbezirke von der Innenstadt ab, verhindern Verbindung und Durchlässigkeit.
 - Die viel später geplante Trasse des Magdeburger Ringes wiederholt und verstärkt durch ihre Parallelanordnung den einmal gemachten Fehler.

Solche einmal herbeigeführten konzeptionellen Fehler können im allgemeinen nicht oder nur noch mit außerordentlichen, die Finanzkraft der Stadt übersteigenden Kosten wieder geheilt werden. Meistens ist es nur noch möglich, Teilbereiche in Frage zu stellen, rückzubauen oder zu verbessern. Hier und in Verbindung mit dem vorher Gesagten haben wir visionär, mutig und weiträumig mit unserer Planung angesetzt, um auf einer entsprechenden großzügigen konzeptionellen Anlage genügend Freiraum für vorzuschlagende langfristige Entwicklungen der Innenstadt Magdeburgs zu erhalten und erarbeiten zu können.

Erschließungskonzept

Langfristig muß der Verkehr um, durch und aus Magdeburg durch ein Autobahndreieck entlastet werden, von dem zur Zeit nur die A2 im Norden vorhanden ist.

An dieses Autobahndreieck bestehen allseitige Anbindungsmöglichkeiten:

- im Norden durch den vorhandenen Magdeburger Ring
- im Osten und Westen durch die quer durch die Stadt verlaufende B1
- im Südwesten durch den Magdeburger Ring und die Halberstädter Straße
- im Südosten durch die Schönebecker-Str. (Straße der D. S. F.)

Diese Straßen führen jedoch durch ihre gewachsene und gewollte zentrale Führung zu einer Belastung der Innenstadt.

Deshalb schlagen wir eine Entlastung dieser Straße durch ein weiträumiges Tangentenviereck vor:

- Im Norden im Zuge der Rathenaustraße mit neuer Trassierung im Westen (zugleich Anbindung Olvenstadt) im Kleingarten- und Kleinindustriebereich

und im Osten mit neuer Eibbrücke und Umgehung der Friedrichstadt

- im Süden im Zuge der vorhandenen Ost-Westanbindung an den Magdeburger Ring über Salbke mit einer weiteren Brücke zum östlichen Eibufer
- im Westen westlich des Westfriedhofes
- im Osten außerhalb der gewachsenen Bebauungen

Durch diese Maßnahmen wird

- eine Dezentralisierung des Verkehrs erreicht mit
- verringerter Verkehrsbelastung der zentralen Stadtkernzufahrten
- gute Erreichbarkeit der Innenstadt und
- Entlastung des innerhalb des Tangentenvierecks liegenden Straßenkreuzes der
 - Ost-Westachse - Querspange - B1
 - Nord-Südachse - Querspange - B 71, Magdeburger Ring herbeigeführt, so daß es nur noch weitestgehend zur Erschließung der Innenstadt benötigt wird.

Wir schlagen für den Bereich der Innenstadt die konsequente unterirdische Führung dieses Kreuzes vor mit der Folge städtebaulichen Entwicklungsraumes für den Stadtkern:

- Absenkung der Längsspange im Bereich der Wallanlagen
- Absenkung der Querspange doppelspurig entzerrt unter der bis heute offenen Mitte der Wilhelm-Pieck-Straße mit dazwischen möglichen zweigeschossigen PKW-Stellplätzen (ca. 5000 Stck.) bzw.- Lager-, Nebenraum- und Technikflächen der darüberliegenden Neubebauung

- Weiterführung der Querspange über den Werder nach der Friedrichstadt mit einer Mittelzone für öffentliche Gebäude.

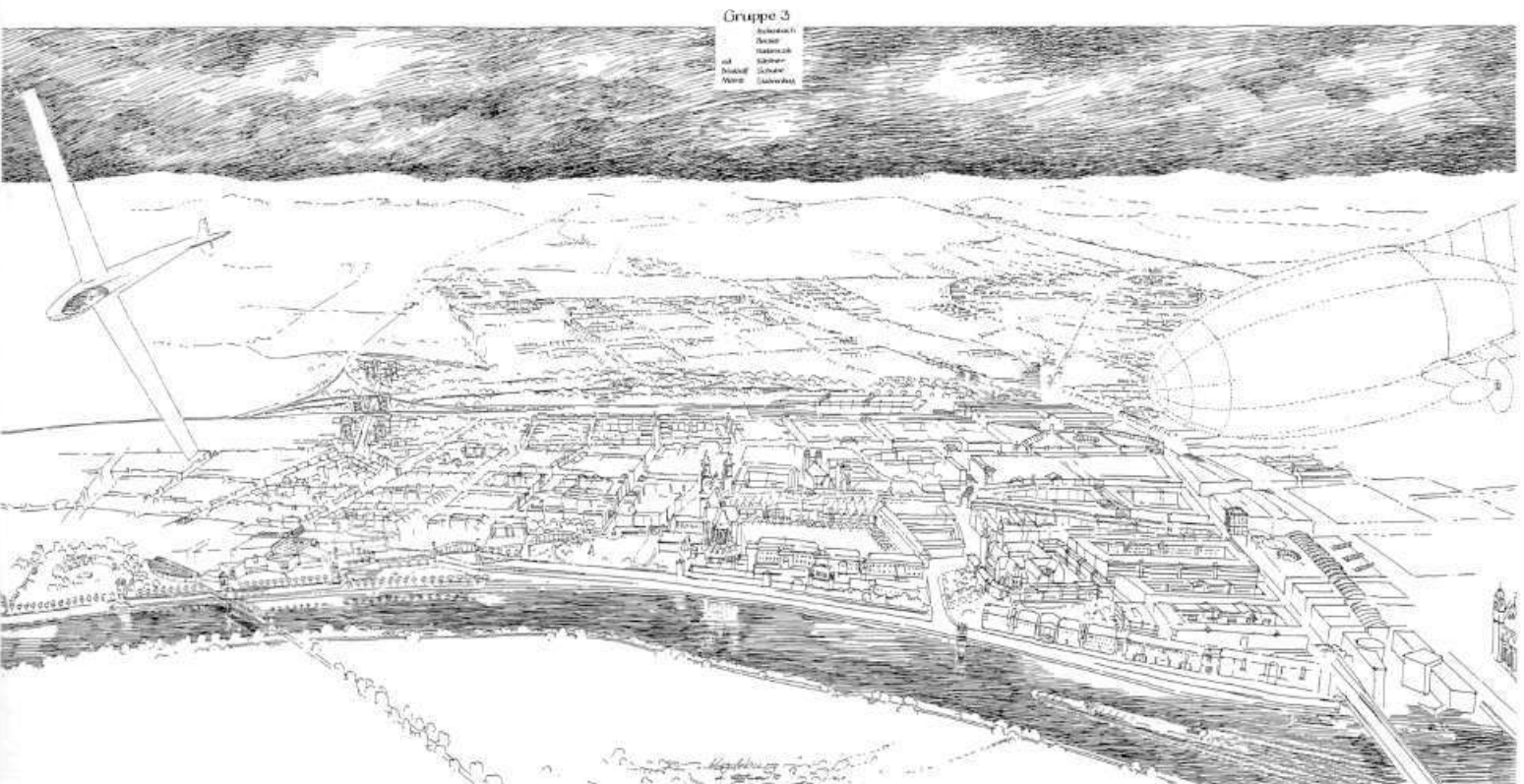
Durch diese vorbereitende, aus dem Verkehrskonzept hergeleitete Grundsatzentscheidung der Ebenentrennung von Ziel- und Quellverkehr von den übrigen Verkehrsmitteln und -strömen ist es möglich

- den Fußgängerbereich nach Süden zwischen Julius-Bremer-Straße im Norden und Danzstraße im Süden zu verlagern und
- die Traditionsinseln Dombereich und Kloster »Unsere lieben Frauen« flußläufig mit der Traditionsinsel »Alter Markt« / Rathaus zu verbinden
- den Fußgängerbereich zwischen diesen Traditionsinseln als »Neue Altstadt« kleinteilig - aber bitte schön in moderner Architektur! - zu einem wirklichen Zentrum Magdeburgs innerhalb der Innenstadt zu machen und historisch vorhandene, aber heute »verschüttete« Diagonalstruktur mit einzubeziehen
- die nördlichen und südlichen, bisher getrennten Teile der Innenstadt wieder zusammenwachsen zu lassen.

Die oberirdische Erschließung der Innenstadt wird aus diesem übergeordneten Konzept so entwickelt, daß die Nord- und Südhälfte getrennt durch Einhänge erschlossen werden.

Die vorhandene Straßenbahntrassierung wird beibehalten, auch im Zuge der Fußgängerbereiche - wie in anderen Städten bereits erprobt.

Der Breite Weg sollte innerhalb und außerhalb der Fußgängerzonen als Boulevard mit mehrreihigen Stra-



ßenbäumen ausgebildet werden - außerhalb des Fußgängerbereiches verkehrsberuhigt und durchaus mit lebenden Parkbuchten ähnlich denen des Kurfürstendamms in Berlin.

Im Zuge der Revitalisierung des Breiten Weges durch Blocksanierungen im Süden und Norden der Innenstadt könnten insgesamt weitere ca. 7500 Stellplätze unterirdisch geschaffen und auch von der Querspange erschlossen werden, so daß Magdeburg als wohl einzige Großstadt zentral gelegene, nicht das Stadtbild belastende, sehr gut erschlossene ca. 12500 Stellplätze anbieten könnte und damit optimale Bedingungen für seine Besucher.

Für den Hauptbahnhof wird ein zusätzlicher westlicher Eingangsbau vorgeschlagen, der zugleich die beiden aus dem zentralen Bereich und dem Domplatzbereich kommenden Fußwegverbindungen bündelt und weiterführt in die Diesdorfer Straße und den Bereich Damaschkeplatz/Olvenstedter Straße/Goethe-Straße

Städtebauliches Konzept

Die Untersuchungen zum Städtebau wurden auf der Grundlage des Erschließungskonzeptes aus zeitlichen Gründen nur für die Innenstadt und die angrenzenden Bereiche des Stadtteils Stadtfeld und der Friedrichstadt sowie den Eibraum durchgeführt und auch nur für diesen Bereich, der im engeren Sinne für »Magdeburg« steht, planerisch erarbeitet.

Am wichtigsten ist uns zunächst einmal die Wiederherstellung der Kontur der Innenstadt.

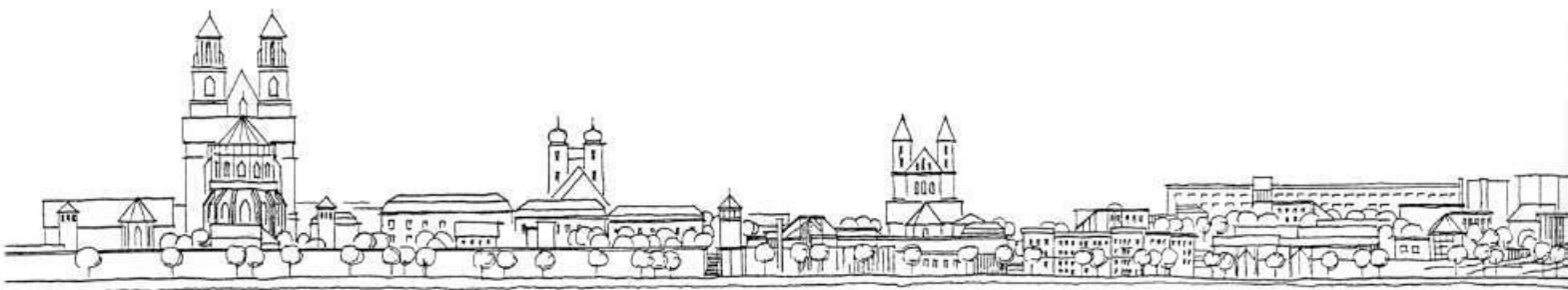
Dazu gehört als Grünkonzept:

- das Freihalten der Elbinsel südlich der Querspange von fast jeder Bebauung, so daß der Naturraum der Eibniederung, von dem die Stadt mit ihrer historischen Silhouette immer erlebbar war, nicht gestört wird. Ausnahmen für niedrige Einzelgebäude innerhalb des Grüns für öffentliche Nutzungen am Zollhafen bzw. zurückliegend am Eibufer sind noch vorstellbar.
- das Freilegen des historischen Wallringes als umschließende Grünanlage durch
 - die Absenkung des Verkehrskreuzes wie vorne beschrieben

- Intensivierung und Schaffung von Begleitgrün bis zum Eibufer im Zuge der gesamten Rathenaustraße
 - die Bereinigung der teilweisen Verbauung im Bereich der Grünflächen südlich der Carl-Miller-Straße
 - das Freilegen des Grüngürtels um den Kopf der Friedrichstadt
 - die Nutzung und Erhaltung des »Nachkriegsgrüns« entlang dem Westufer der Elbe
 - die Umwandlung des Reichbahngeländes nördlich des Linnéparks am Eibufer zur Grünzone
 - der Rückbau der Eisenbahntrasse westlich des Hauptbahnhofes zugunsten einer verbreiterten Wallanlage
 - die Sichtbar- und Nutzbarmachung der noch vorhandenen, wertvollen Befestigungsanlage innerhalb der Wallanlagen
- Dazu gehört als bauliches Konzept die visuelle Wiederherstellung des Stadtrandes

Geschlossene, gleichmäßig hohe, traufständige Bebauung mit hohen, genutzten Dächern entlang dem westlichen Rand der vorhandenen Uferstraße unter Einbeziehung des vorhandenen Eibahnhofes und der Blockrandbebauung östlich der Hegelstraße als Maßstab und unter Respektierung der Mauerbasteionen der Traditioninseln des Dombereiches und St. Magdalenas.

- Öffnung dieses Randes mit schmalen, flußläufigen Einschnitten und Markierung dieser Punkte durch das Eibufer begleitende Türme östlich der Uferstraße mit Fußgängerverbindungsbrücken über die Straße auf das hohe Ufer - Stadt am Strom. Im Norden der vorhandene Lukas-Turm, dann ein Guericke-Turm, ein Telemann-Turm, der vorhandene Turm »Kiek in de Koken« und die vier Parlamentstürme im Süden vor dem neuen Landtag. Die Türme könnten abends angeleuchtet sein wie die Kirchen und der Landtag, sie könnten bei besonderen Anlässen zur Stadtinszenierung untereinander und mit dem Ausstellungsturm auf der Elbinsel mit farbigen Laserstrahlen verbunden werden.
- Besonderes Herausarbeiten des Querspangenkopfes als Stadtzentrumsmarkierung durch Herauschieben des oberen Plateaus mit zwei Museen



über die Straße und mit breiter Treppenanlage an den Strom zur neu vorgeschlagenen Anlegestelle der »weißen Flotte«.

- Vor diesen östlichen Stadtrand gestellt, neben den Türmen nur noch im beidseitigen Blickpunkt des Elbbogens der Landtag der neuen Landeshauptstadt, so daß sich die einheitlich geschlossene Silhouette von der Elbe zukünftig so darstellen könnte:
 - Historie mit den Traditionsinseln, zugleich »Höhepunkte« der Silhouette
 - Kultur mit Museen im zentralen Bereich
 - Landeshauptstadt mit dem Landtag vor der Stadtkulisse
- Auch im Westen entlang der Bahn schlagen wir südlich des Bahnhofes eine gewerbliche Stadtrandbebauung vor und im Norden eine durch die Universität/Ingenieurschule.
- Entsprechend der Markierung des Stadtrandes im Osten könnten wir uns die Aufnahme des Turmmotives für die Westseite in anderer Form, zum Beispiel als Hoteltürme gemäßigter Höhe an den Stadteinfahrten im Norden, Süden und am Damaschkeplatz als »Stadttore« vorstellen, die auch in die Laserillumination mit einbezogen werden könnten.

Parallel zur Wiederherstellung der Kontur müßte eine Verdichtung des Stadtzentrums erfolgen:

- Durch die Absenkung der Ost-West-Spange
 - kann eine intensive Bebauung und kommerzielle Nutzung des bisher offenen zentralen Bereiches erfolgen
 - kann eine »Neue Altstadt« in Verbindung mit der beschriebenen Verlegung des Fußgängerbereiches als Herz der Stadt-Magdeburg unter Einbeziehung der Traditionsinseln erfolgen
 - kann die »verschüttete« Diagonalstruktur wieder hergestellt und nutzbar für das Stadtgefüge gemacht werden:
 - Anbindung des Landtages über den Domplatz bis zum Breiten Weg - Politikachse
 - Anbindung des Bereiches »Unsere lieben Frauen« über den zentralen Bereich bis an den Breiten Weg - Kulturachse
 - Anbindung der Universität/Ingenieurschule über den Bereich der neu vorgeschlagenen

Markthallen an den zentralen Bereich - Bildungsachse.

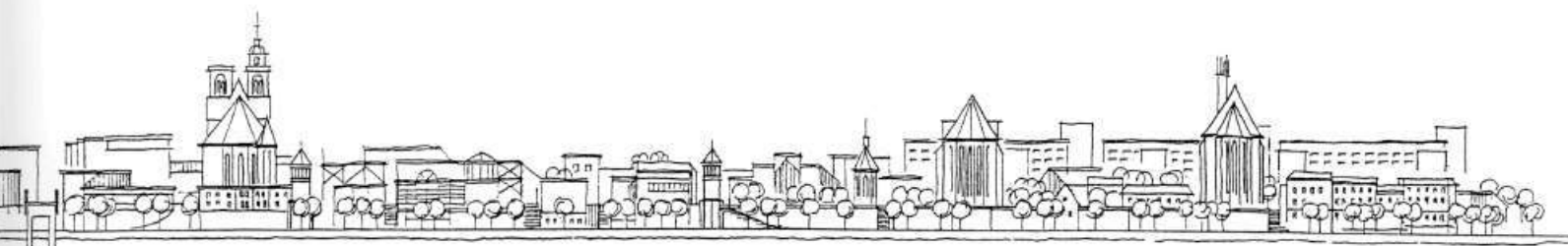
- Wiederherstellung der Blockränder im Norden und Süden am Breiten Weg und Ausbildung des Straßenzuges zu einem zentralen Boulevard.
- Langfristige Sanierung und Verdichtung des Gebietes Jakobstraße.
- Verdichtung und Sanierung des Bereiches zwischen Otto von Guericke-Straße und Bahnhofstraße einschließlich Verkleinerung des Bahnhofsvorplatzes mit gewerblicher Nutzung im Erdgeschoß und Wohnen in den Obergeschossen - dabei entlang der Bahn nur gewerbliche Nutzung. Die Innenstadt sollte an den Hauptzufahrten durch unverwechselbare »Stadttore« markiert werden:
 - Hoteltürme an der Nord- und Südzufahrt.
 - Hotelturm und zentraler gewerblicher Bereich am Damaschkeplatz als Kopfbau des zentralen Bereiches bzw. der Wilhelmstadt (Stadtfeld).
 - Hier auch der Standort der Oper außerhalb der Innenstadt, um den Bewohnern der westlichen Wohnvorstädte »entgegenzukommen« und trotzdem zentral mit Bahn, Bus, Auto erreichbar zu sein.

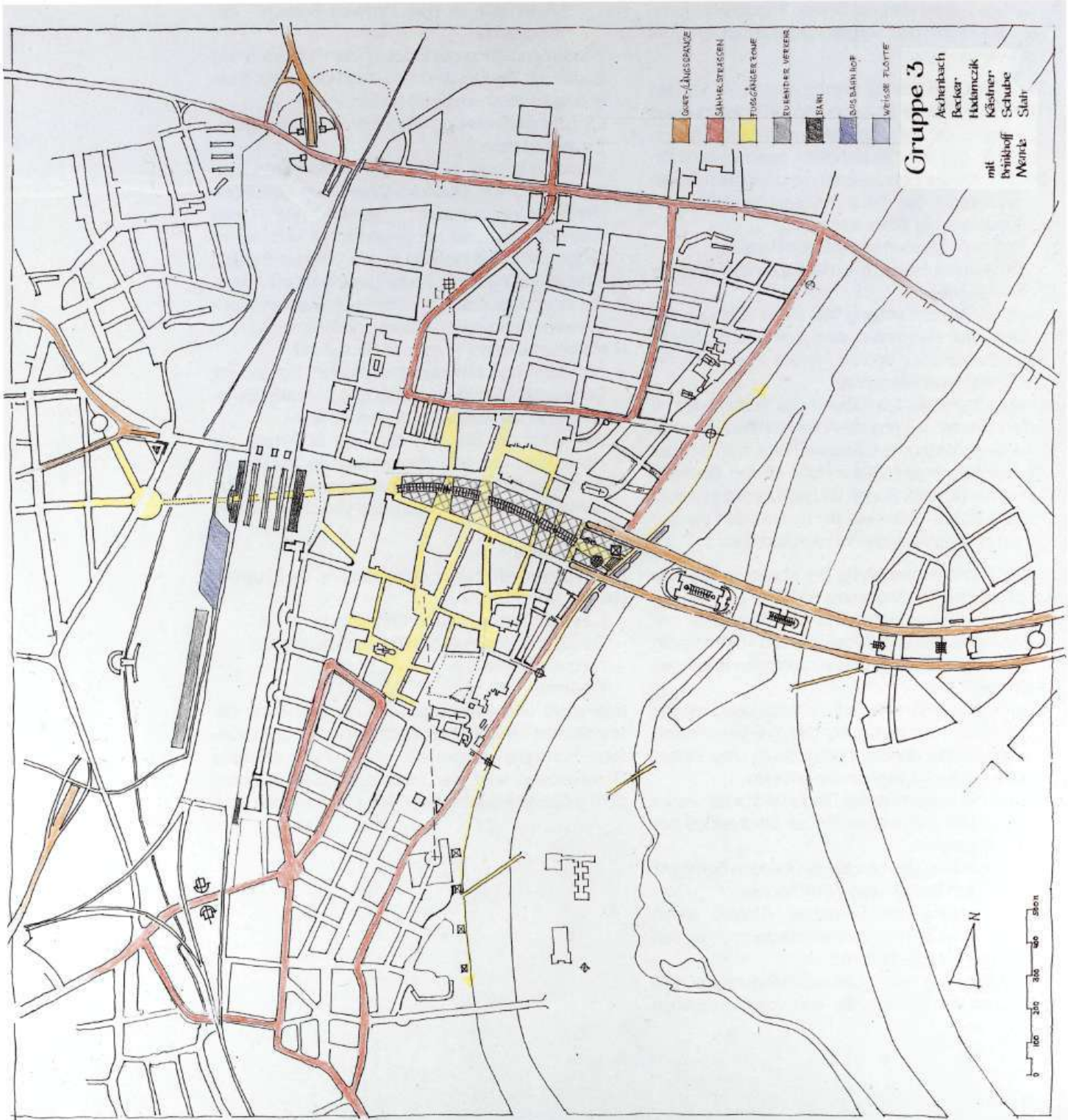
Einzelbereiche

Es wurden in verschiedenen Maßstäben die Einzelbereiche

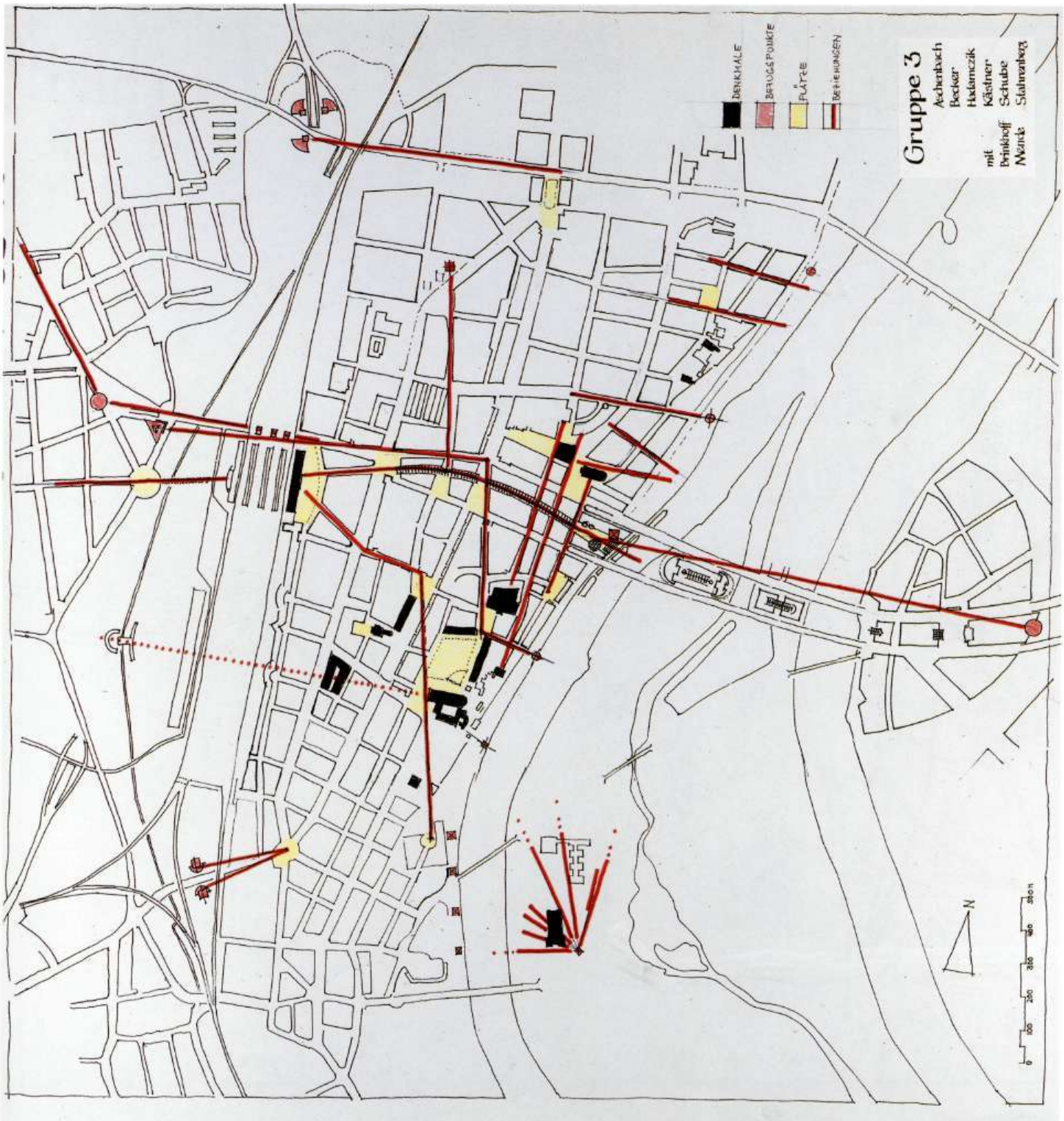
- Landesregierung/südliche Innenstadt
- Damaschkeplatz/westlicher Bahnhofsvorplatz
- zentraler Bereich
- Eibtürme

untersucht und zeichnerisch auf der Grundlage der erarbeiteten verkehrlichen, städtebaulichen und Grünraum-Konzepte dargestellt. Auf eine detaillierte Beschreibung wird hier verzichtet, da Einzelheiten dem größeren Maßstab der Pläne zu entnehmen sind.

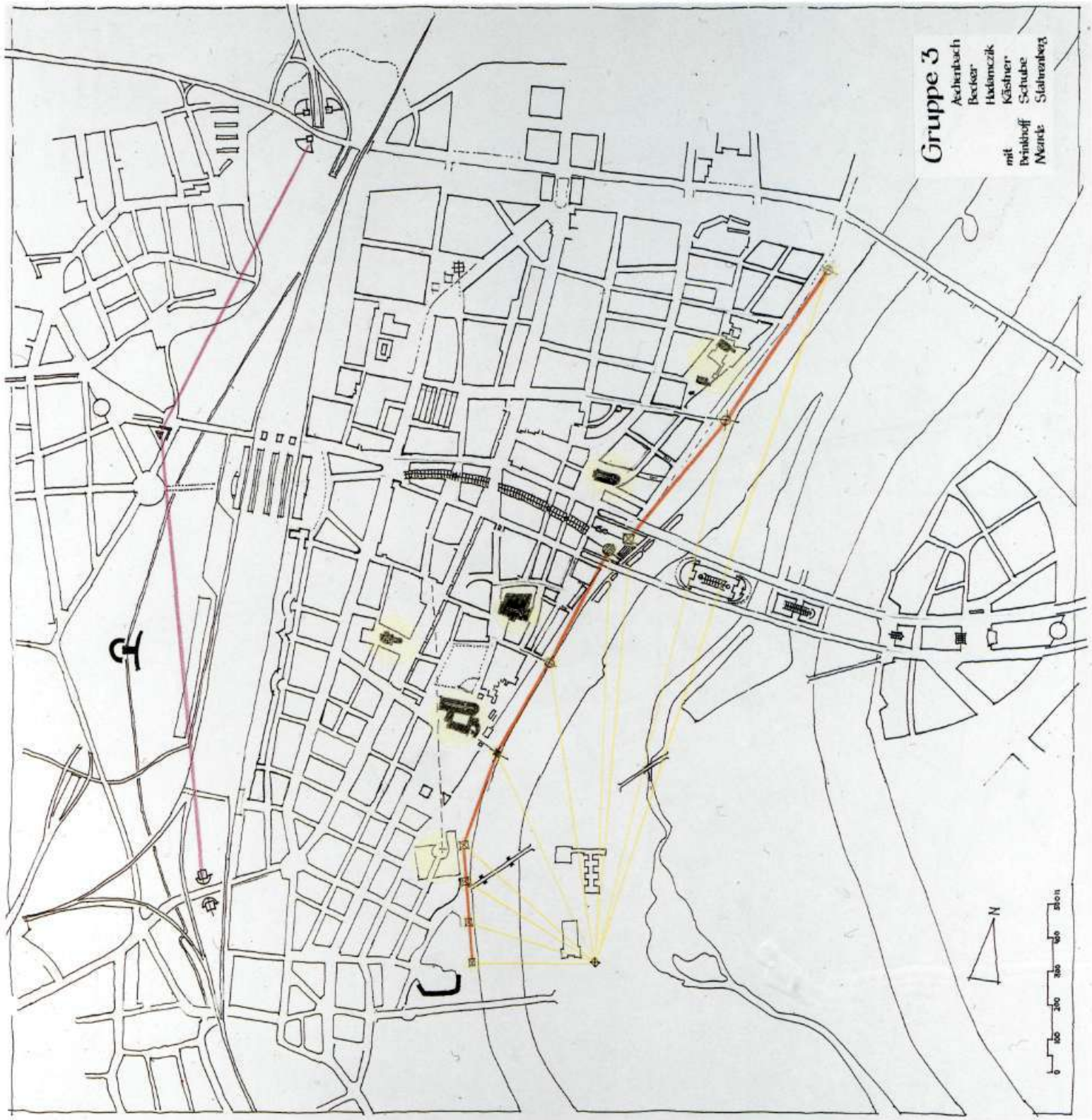




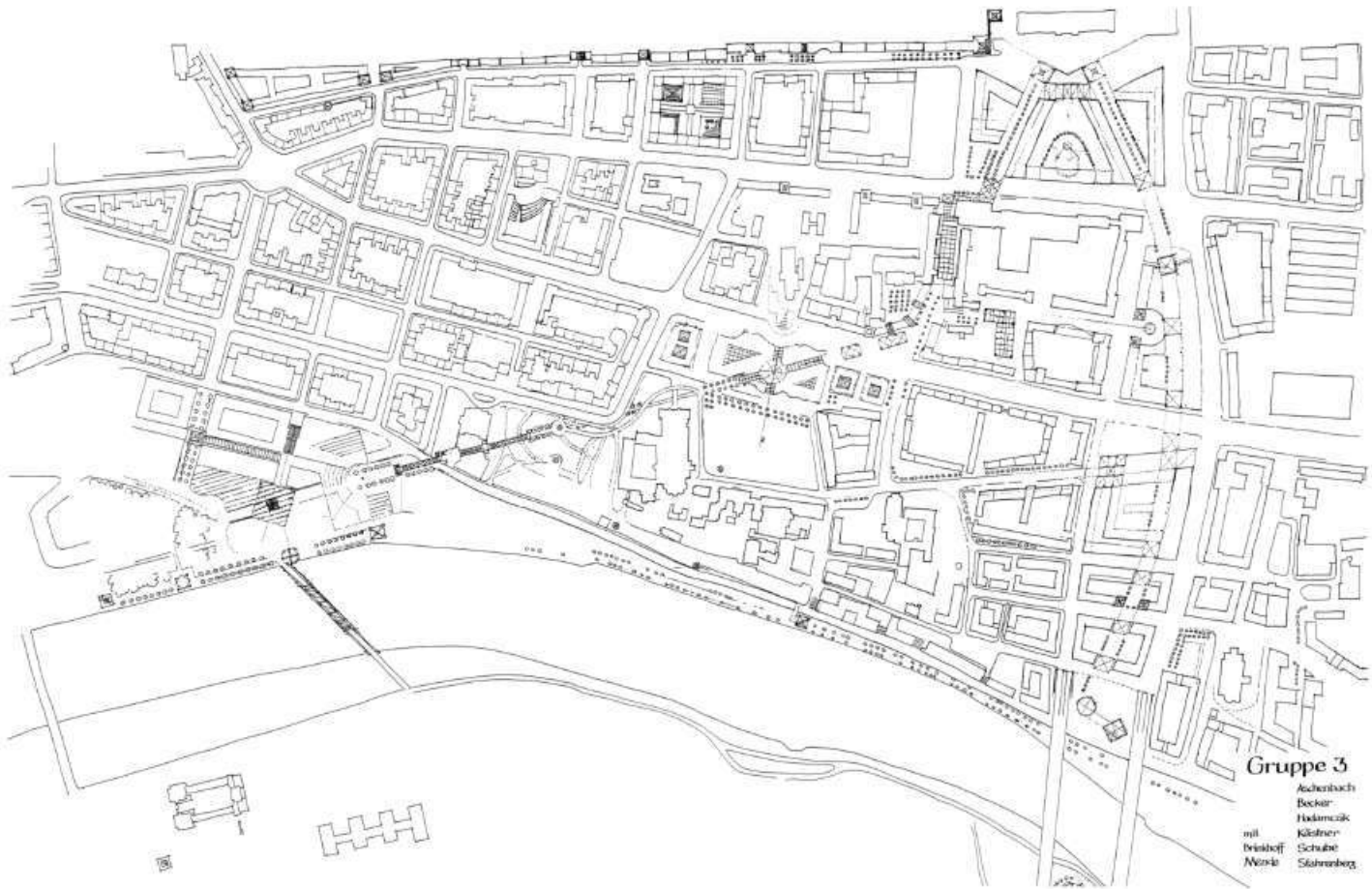
Erschließungskonzept



Gestaltungskonzept



Stadtszenierung



Südliche Innenstadt

DAMASCHKEPLATZ



Damaskplatz

Stadtzentrum

- Ansatzpunkte für Neuordnung der städtebaulichen Struktur auf der gegebenen historischen Stadtlage.
- Verbesserung der Raumbildungen (Straßen/Plätze) durch bauliche Verdichtung und Rückgewinnung eines menschlichen Maßstabs.
- Bereinigung, Neugestaltung und Heranführung der Uferbebauung - als »Stadt am Strom« mit der stadteigenen Silhouette.
- Herausarbeitung des Spannungsverhältnisses zwischen gebauter Zentrumskontur und Grün- und Landschaftsräumen (Festungsbereich und Eibaue).
- Entwicklung eines städtischen Hauptzentrums in Ost-West-Richtung zwischen Damaschkeplatz, Hauptbahnhof, über die Eibbrücken zum östlichen Brückenkopf.
- Polarität zwischen dichten Cityfunktionen wie Handel, Gastronomie und Dienstleistung und repräsentativen Kultur- und Verwaltungskomplexen (Landesregierung, Museen, Freizeitzentrum) im offenen Landschaftsraum.
- Die traditionelle Haupteinkaufsstraße »Breiter Weg« ist durch funktionelle und bauliche Ergänzungen neu zu fassen.

Stadtstruktur

- Weiterentwicklung der Grundstruktur als »Bandstadt am Fluß«!
- Qualifizierung des Stadtzentrums zum Ausgangspunkt für die Vernetzung stadtorganisatorischer Zusammenhänge mit den umliegenden Stadtteilen.
- Die Grünbereiche (Aue-Grün/innerstädtisches Grün/Stadtrandgrün) wirken durch Ergänzung und Zusammenführung stadtgliedernd und bestimmend und verbessern das Stadtklima.
- Das Ungleichgewicht zwischen Wohnen und Arbeiten wird durch Ansiedlung von Wohnstätten im Süden und den Aufbau von Gewerbeparks im Norden ausgeglichen.

Verkehr

- Wesentliche Entlastung des Stadtgebietes vom Durchgangsverkehr durch die Nord-Süd-Autobahn und den Ausbau der B1 in Ost-West-Richtung.
- Durch klare Anbindung der Stadteinfahrten in Verbindung mit einer höheren Leistungsfähigkeit vorhandener und neu zu schaffender Knotenpunkte ist eine flüssigere Verkehrsgestaltung im Stadtgebiet zu erreichen.
- Massenverkehrsmittel auf höherem Niveau (S-Bahn, Straßenbahn, Bus) führen in Verbindung mit einem umfangreichen Angebot an park-and-ride-Plätzen zu einer Verkehrsreduzierung.
- Tiefgaragen und Parkhäuser sind unabdingbare Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung.

Dipl. Ing. Uwe Graul, Halle

Dipl. Ing. Wolf-Rüdiger Thäder, Halle

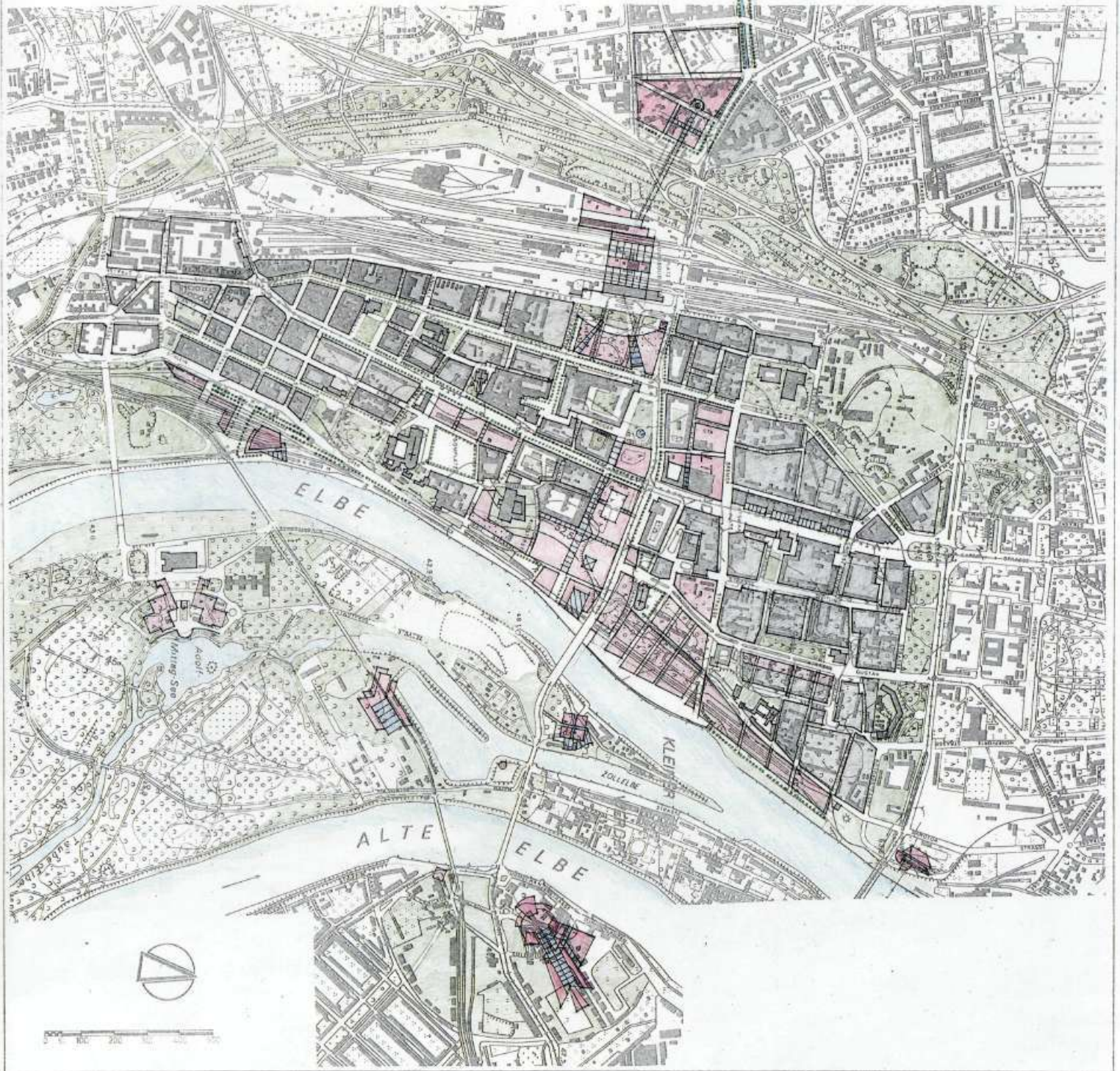
Dipl. Ing. Peter Weeck, Halle



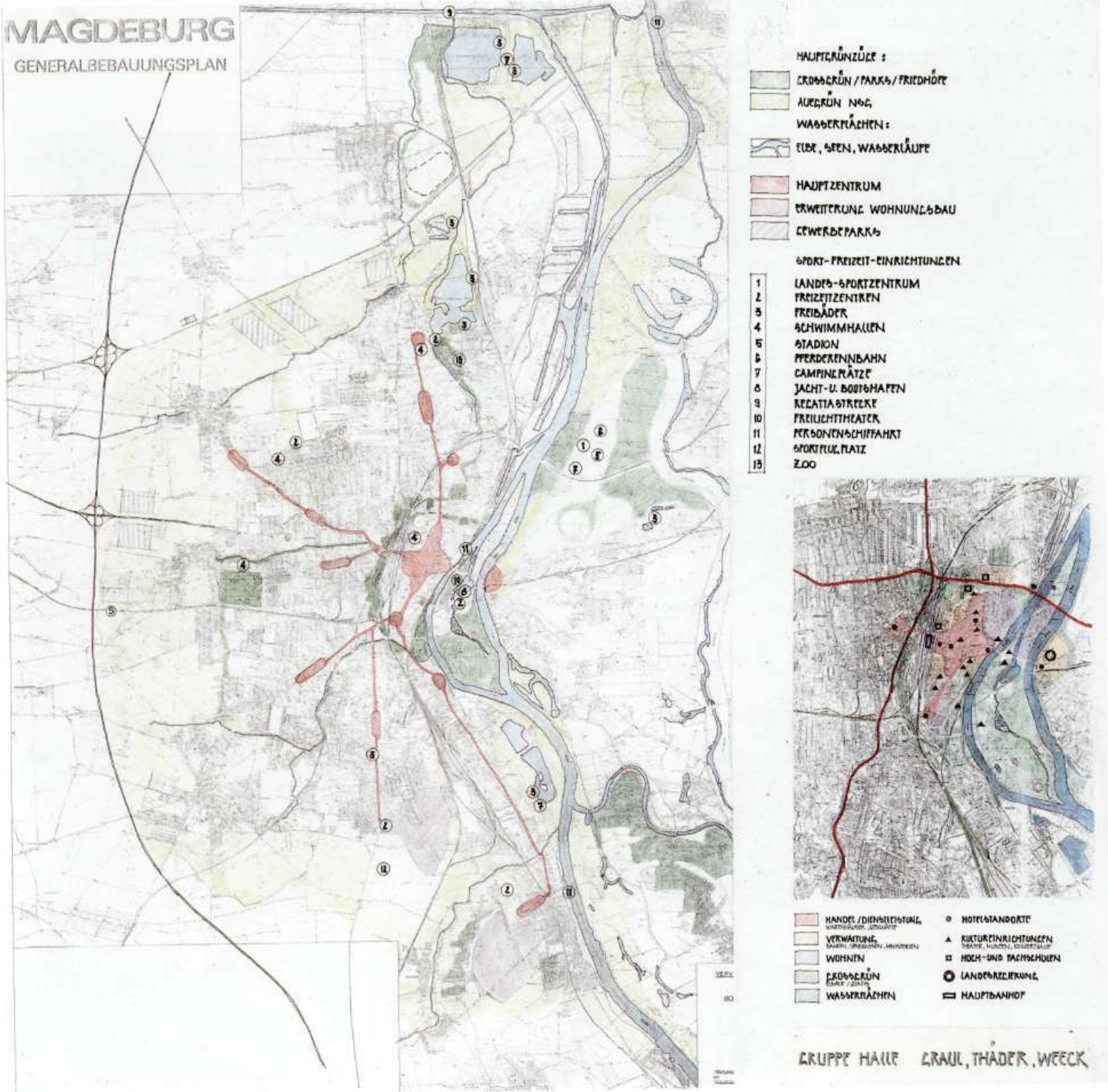
- Die Standorte verkehrintensiver Einrichtungen müssen in Verbindung mit leistungsfähigen Zufahrtsstraßen ausgewählt werden.
- Beseitigung der unausgeglichene Beziehung zwischen »Wohnen im Norden« und »Arbeiten im Süden« durch richtige Standortwahl der Investitionen.
- Entlastung des öffentlichen Raumes vom Individualverkehr durch ein sinnvolles Rad- und Fußwegsystem.

Gruppe 4

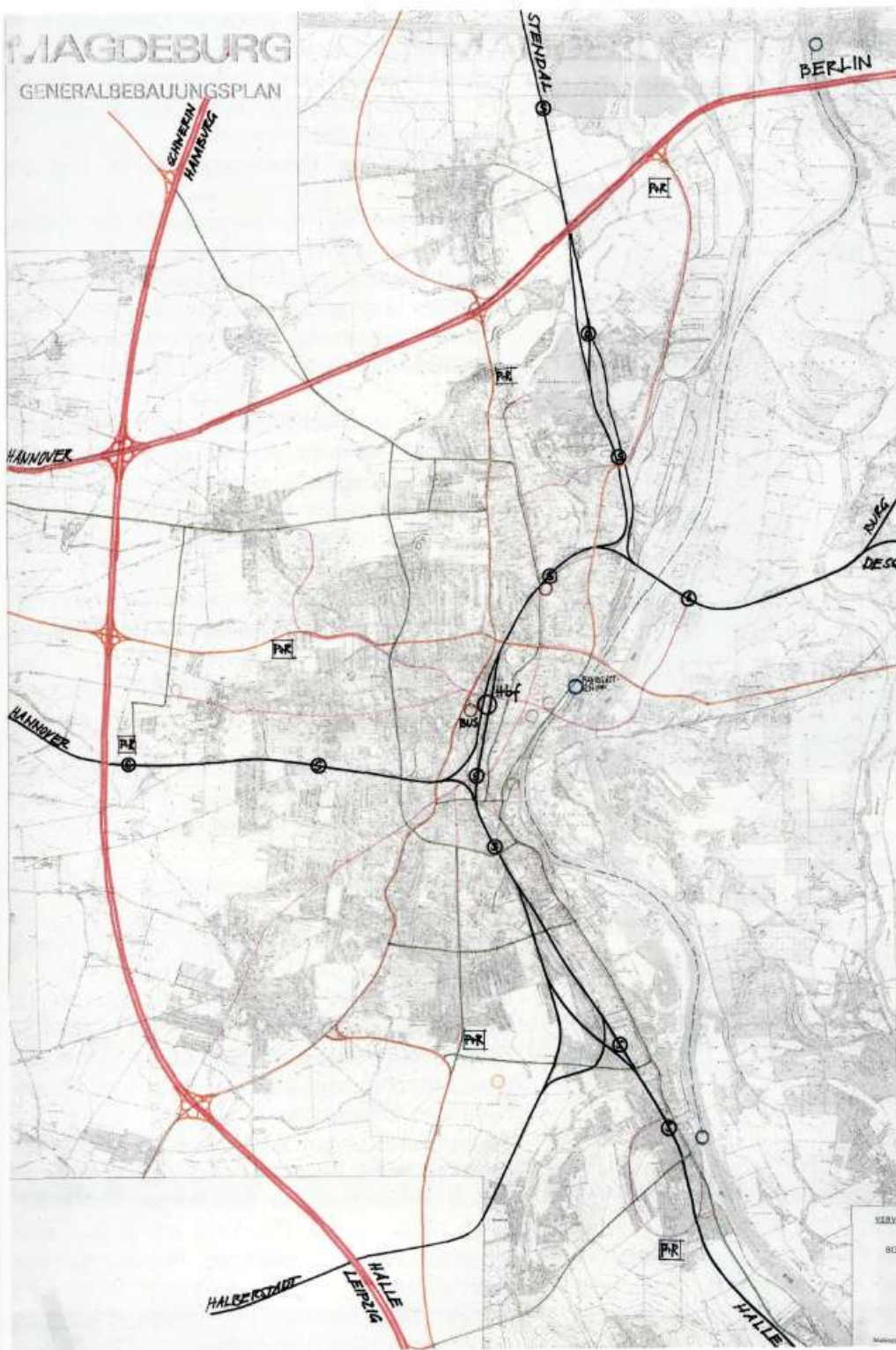
MAGDEBURG STADTZENTRUM



Stadtzentrum



Stadtstruktur



GRUPPE HALLE CRAUL, THÄDER, WEECK

Verkehr

Gruppe 5

*Prof. Dipl. Ing. Günter Nagel, Hannover
Dipl. Ing. Werner Schumann, Hannover
mit Dipl. Hort. Günter Schöne, Magdeburg
und Dipl. Hort. Rolf Weinreich, Magdeburg*



Stadt - Landschaft Magdeburg

Magdeburg eine Stadt mit kaum entwickeltem System stadtgestalterischer Werke, im Zustand der Gesichtlosigkeit und im Kreuzfeuer von Einzelinteressen, auf der Suche

- nach ihrer Identität,
- nach realistischen Entwicklungsgrundlagen
- nach ihren Chancen im Wettbewerb der Städte, bemüht sich um Erneuerung ihrer Traditionen und Klärung ihrer Zukunftsaussichten.

Vorschläge zur Gesamtkonzeption

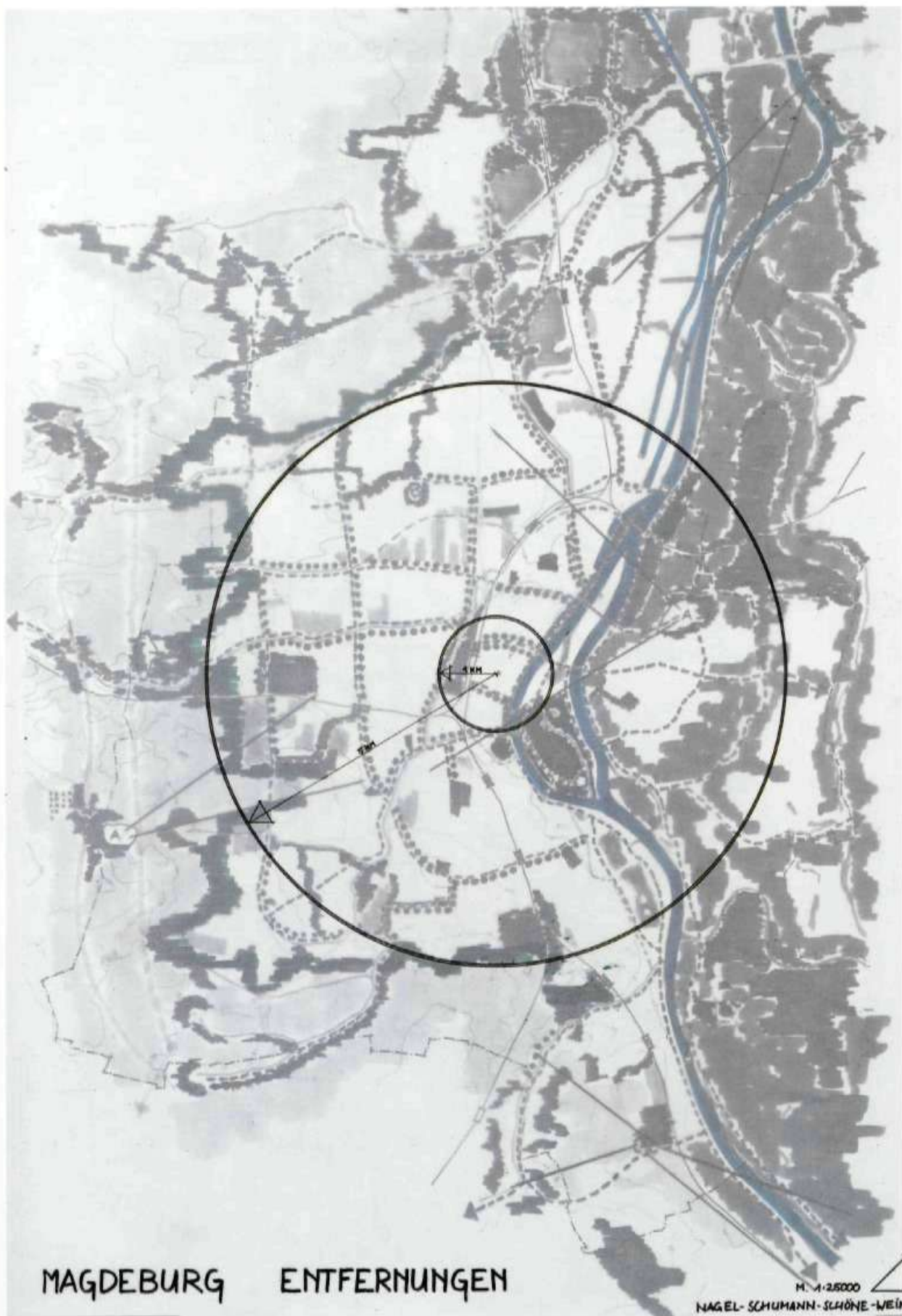
- Nutzung der topographischen Lage am Rand der Hohen Börde und am Geländebruch des Eibufers durch Betonung der Reliefstruktur sowie durch einfühlbare landschaftliche Gliederung, unter anderem in Bezug auf vorbeiführende Verkehrsstrassen mit Ausblickmöglichkeiten auf die Stadt.
- Entwicklung des Kontrastes zwischen gestalteter Kulturlandschaft und gebauter Stadtlandschaft,
- im Eibraum, als wichtigstem Strukturelement (Auenlandschaft), durch Ausbau eines durchlässigen Nutzungsgefüges und Abbau von Barrieren,
 - durch Aufbau einer netzartig verknüpften Grünflächenstruktur mit einem Zentrumring (Elbe-Glaciis-Elbe),
- in der Gestaltung und Verflechtung des Stadtrandes mit der Landschaft durch waldartige Pflanzungen und Schutzstreifen,

- in der Einbindung dörflicher Ortslagen durch Bepflanzung der Randzonen mit Gehölzen.
- Aufbau eines Fuß- und Radwegenetzes innerhalb der Grünflächenstruktur und radfahrerfreundliche Gestaltung des Straßennetzes.
- Entwicklung der Erholungsgebiete im und am Elbtal,
- insbesondere der Kiesbaggerseen, der historischen Parkanlagen und der Auen,
 - durch Nutzungsbeschränkungen in den Naturschutz- und Landschaftsschutzgebieten,
 - durch Gestaltung von Aussichtspunkten auf höheren Randlagen sowie auf Kippen und Halden.
- Ansiedlung von Grünflächensubstanz in den Industrie- und Gewerbegebieten sowie großzügige Grünflächen-Begleitplanungen im Verkehrsbau.
- Vorstrukturierung von Bauerwartungsflächen durch den Aufbau von Grünsubstanz als Gliederungs- und Erholungsbereiche.
- Nachstrukturierung der Umgestaltungs- und Altbaugebiete durch Einbringung und Revitalisierung von Grünflächen.
- Wohnumfeldverbesserungen in Neubaugebieten.

Vorschläge zur Innenstadt

- Beibehaltung der großzügigen Eibauen-Landschaft im Kontrast zum dicht bebauten Stadtkörper und Weiterentwicklung der Eibuferpromenade nach Süden und Norden.
- Einordnung öffentlicher Gebäude des Landes und der Stadt auf dem Gelände des Eibahnhofs sowie auf der nördlichen Rotehorninsel - unter Dominanz der Grünräume.
- Umgestaltung der Bebauung am Geländebruch des nördlichen Stadtzentrums sowie städtische dichte Straßen- und Passagenbebauung am westlichen Strombrückenkopf, eventuell unter Einbeziehung von Uferbereichen.
- Quartiersstruktur am Zentralen Platz in teilweise durchbrochener Bebauung und Gestaltung eines Fußgängerbereiches vom Bahnhof bis zum Eibufer.
- Keine Bebauung der Freiräume am Kloster, aber Umgestaltung des Bereiches Regierungsstraße (Wohnscheiben).
- Standort des Landtages (Parlamentsgebäude) an der Westseite des Domplatzes.
- Erweiterung des Klosterberggartens durch Einbeziehung der Magistratsstrecke (Kohlelagerplatz) bis an die Elbe und Gestaltung des Buckauer Eibufers.
- Bebauung des östlichen Bahnhofsvorplatzes unter Wahrung der Wegebeziehungen zur Elbe und zur Leiterstraße mit platzartigem Raum vor dem Bahnhofsgebäude.

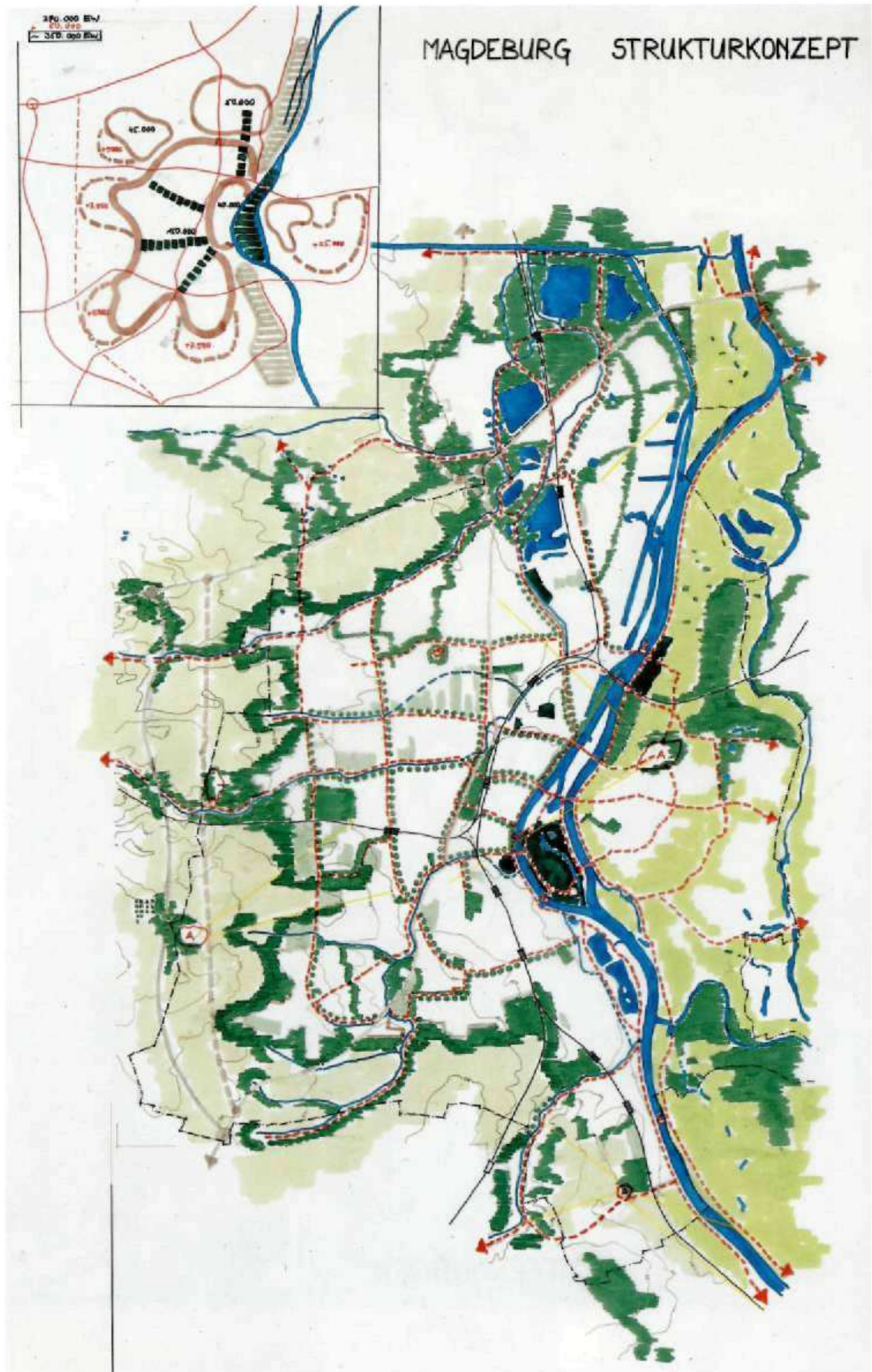
Als eigentliches Identitätsziel der Stadt ist die Entwicklung im Kontrast von Landschaftsraum und städtischer Dichte sowie zur kulturellen Erneuerung zu definieren.



MAGDEBURG ENTFERNUNGEN

M. 1:25000
NAGEL-SCHUMANN-SCHÖNE-WEIS

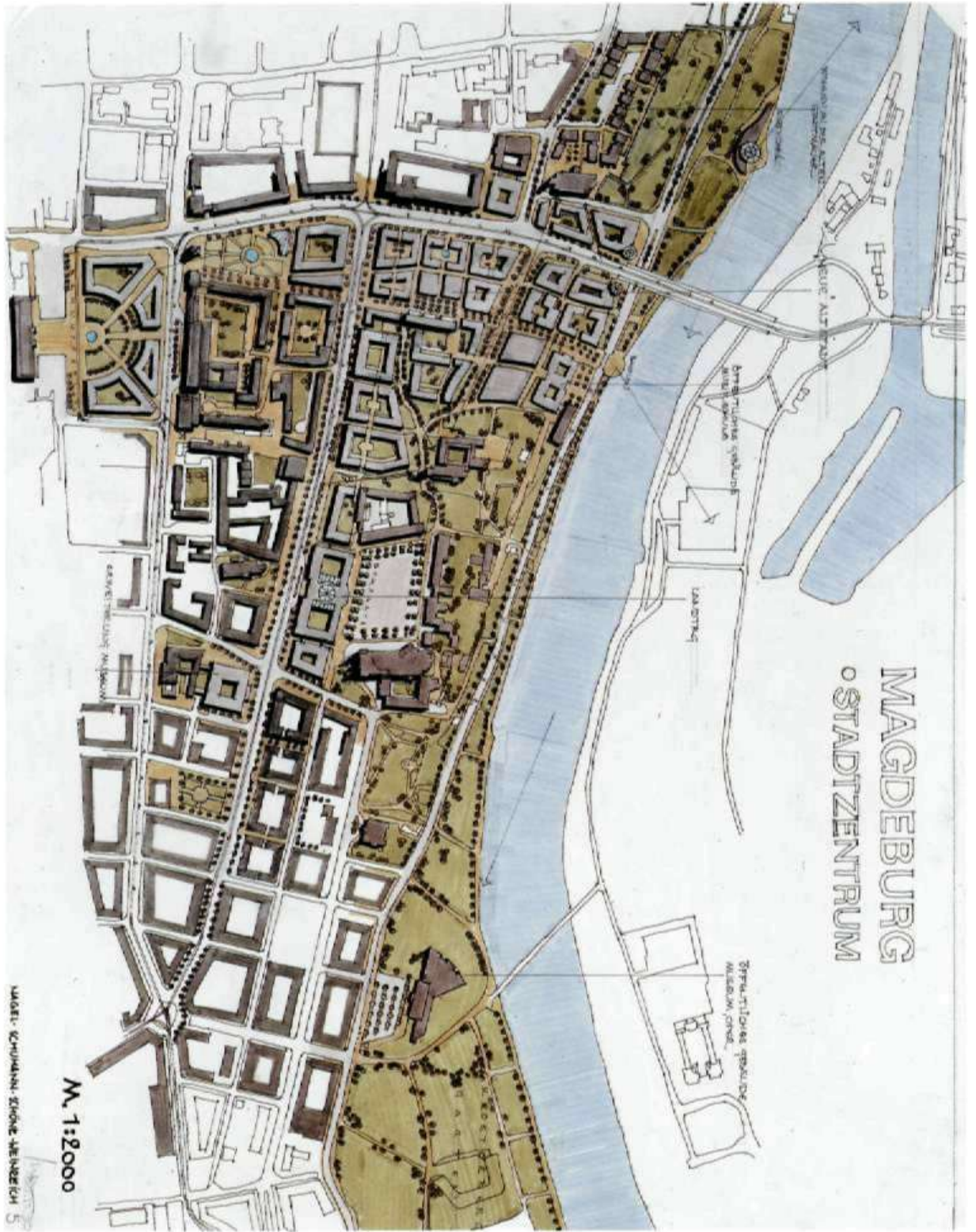
Entfernungen



Strukturkonzept



Innenstadt



Stadzentrum

Magdeburg - Ein Entwurf

Magdeburg blickt auf eine fast 1200jährige Stadtgeschichte zurück und hat in der langen Entwicklungsgeschichte zwei schwere Stadtzerstörungen - 1631 und 1945 - erdulden müssen. 45 Jahre nach dem 2. Weltkrieg und der Zerstörung Magdeburgs können die Stadtplaner und Architekten aus heutiger Sicht eine Bestandsaufnahme machen.

Prolog

Smaragdeburg oder Magdeburg ein Virus
Die Matrizen der jahrhundertealten Stadtentfaltung aufgreifen, die 50jährigen Trümmerflächen im Zentrum zur neuen Thematisierung benutzen

Stadt - Panik - Nachdenken

Was macht sie aus - die Stadt in unserer Assoziation

Extrapolieren - Übertragen

Zentralfunktion kontra städtische Enge

Geschichtlichkeit kontra neuen Verkehr

Die Zerstörung, der Krieg und die Pest

Gefahr ist zurück in der Stadt.

Geld und Investoren und da maßen wir uns an, den Menschen, die hier leben, etwas zu entwerfen.

Entwerfen heißt vorschreiben

Architektenarroganz und das kleine Sensibelchen in uns, das will was heißen:

Entwerfen

Das städtebauliche Guthaben von Magdeburg ist

- einige wenige Traditionsinseln wie der Domplatz und die Stadtmauer, das Kloster »Unsere lieben Frauen«, die Kirchen am Ufer der Elbe
- ausgedehnte Grünbereiche wie die Elbinsel »Rotehorn«, die Wallanlagen »Glacis«, das Erholungsgebiet »Herrenkrug«, die Eibauen, der Linnépark, Nordpark
- der Strom Elbe, der Höhengsprung, die Dualität Insel-Fluß
- gewachsene Stadtteile, wie die erhaltene Stadtstruktur am Hasselbachplatz, intakte Wohngebiete in den Außenbereichen

Die städtebauliche Hypothek von Magdeburg

- Trennung, die Trennung des Stadtgebietes durch den Gleiskörper und die Verkehrstangente in Nord-Süd-Richtung
- kein geschlossenes Verkehrskonzept für die Hauptverkehrsströme
- eine Hauptverkehrsstraße an der Elbe und Trennung der Stadt vom Strom
- Leerräume, keine städtische Struktur, keine räumliche Spannung in der Innenstadt, keine großstädtische Ausbildung der Stadt
- Maßstab, wenig maßstäbliches Raumgefüge, kein Wechselspiel zwischen Offenheit und Geschlossenheit
- Identitätsverlust

Dipl. -Ing. Niels-Christian Fritsche, Weimar
Arch. u. Stadtpl. Thomas Getrost, Stuttgart

Dipl.-Ing. Karsten Krüger-Heyden,
Braunschweig

Dipl. -Arch. Alexander Michailjuk, Magdeburg

Dipl. -Ing. Wolfgang Robra, Magdeburg

Dipl. -Ing. Thomas Wittenberg, Weimar

mit Dipl.-Ing. Klaus Eschke, Magdeburg

Gruppe 6



Entwerfen heißt ordnen

Magdeburg - ein Entwurf

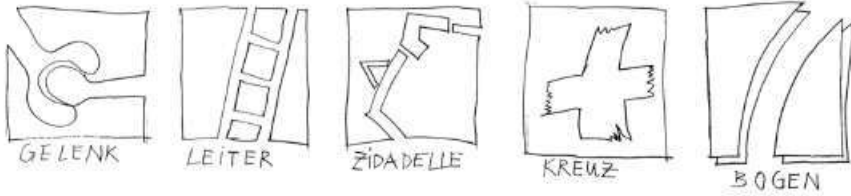
Vorschlag für eine Ordnung

Ordnung des Verkehrssystems:

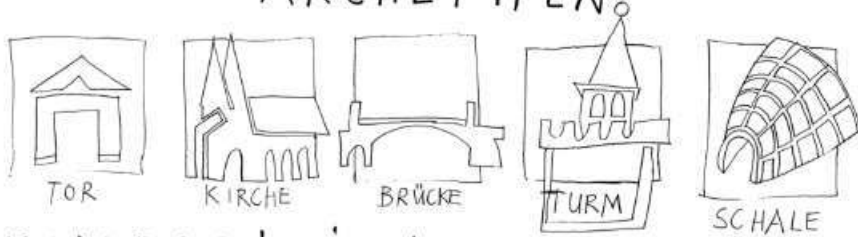
- weiträumige Umfahrung der Stadt und Ausbau eines Ringes durch im Osten um Cracau und Brückfeld - als Voraussetzung für die Aufhebung der alten Osttangente Eibuferstraße
- im Westen durch den Magdeburger Ring und die Autobahn
- im Norden durch die Walter-Rathenau-Straße
- im Süden durch den Kirschweg
- Erschließung des Stadtzentrums durch das Straßenkreuz Otto-von-Guericke-Straße/Wilhelm-Pieck-Allee als städtebaulich integrierte Verkehrsstraßen
- Quartiererschließung durch Stichstraßen, Hasselbachplatz wird wieder Verkehrsplatz
- neue Erschließung des Bahnhofsbereiches, Ergänzung durch einen westlich gelegenen Bahnhofsteil mit Busbahnhof, Parkierung und Straßenbahn
- Gestaltung eines Fußwegsystems in den Hauptachsen des Stadtzentrums, Breiter Weg/Karl-Marx-Straße, Wilhelm-Pieck-Allee, Damaschkeplatz/Leiterstraße/Domplatz/Kulturpark

ENTWURFSWOCHE

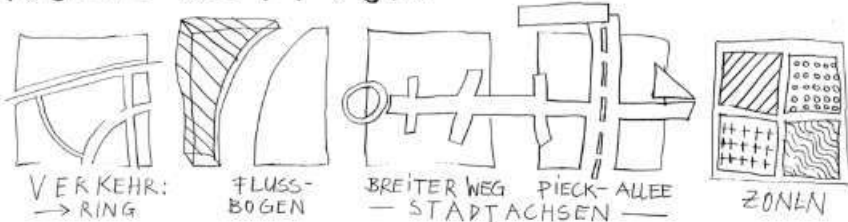
LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG
STRUKTUR - VERGLEICHE



ARCHETYPEN



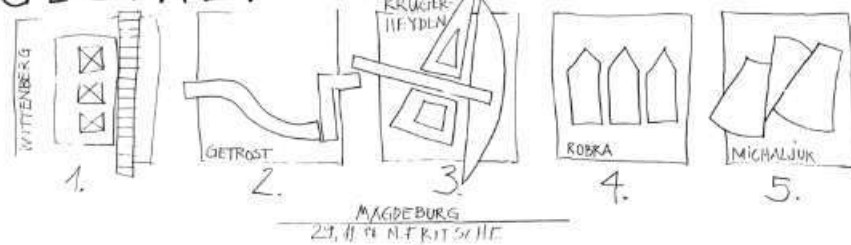
KOMPOSITION



ENTWURF



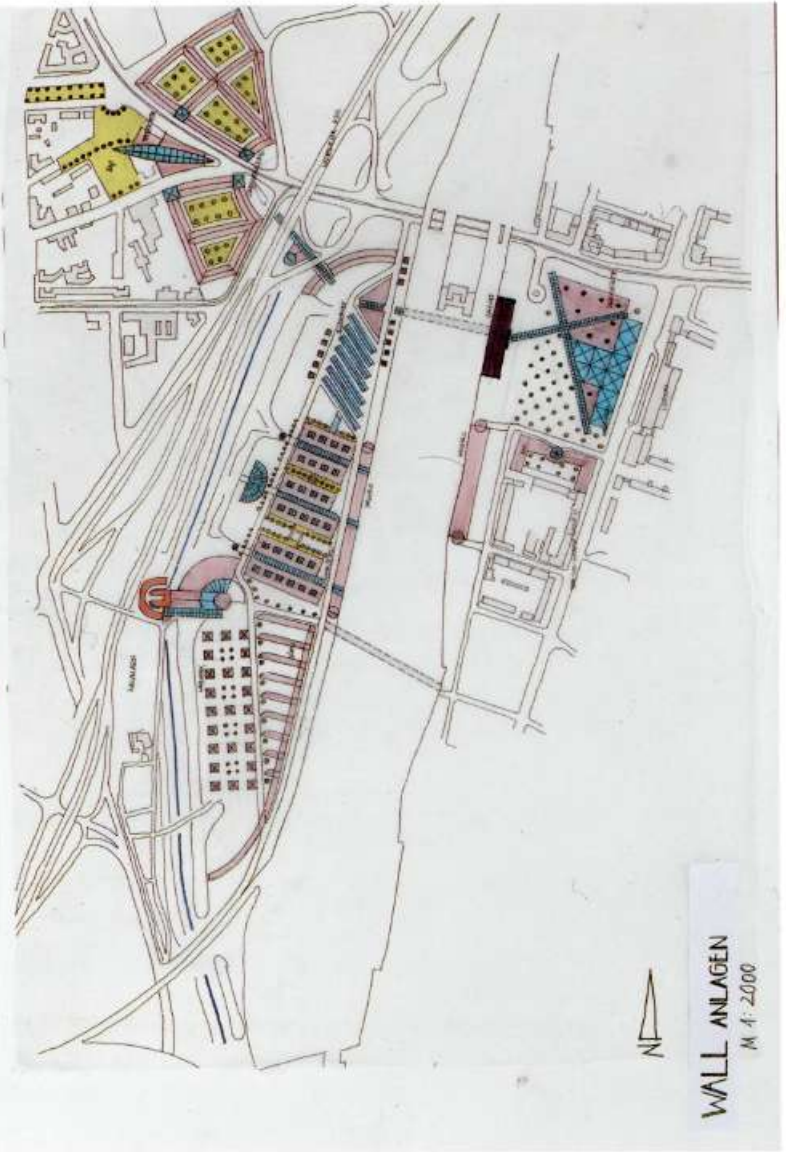
GESTALT



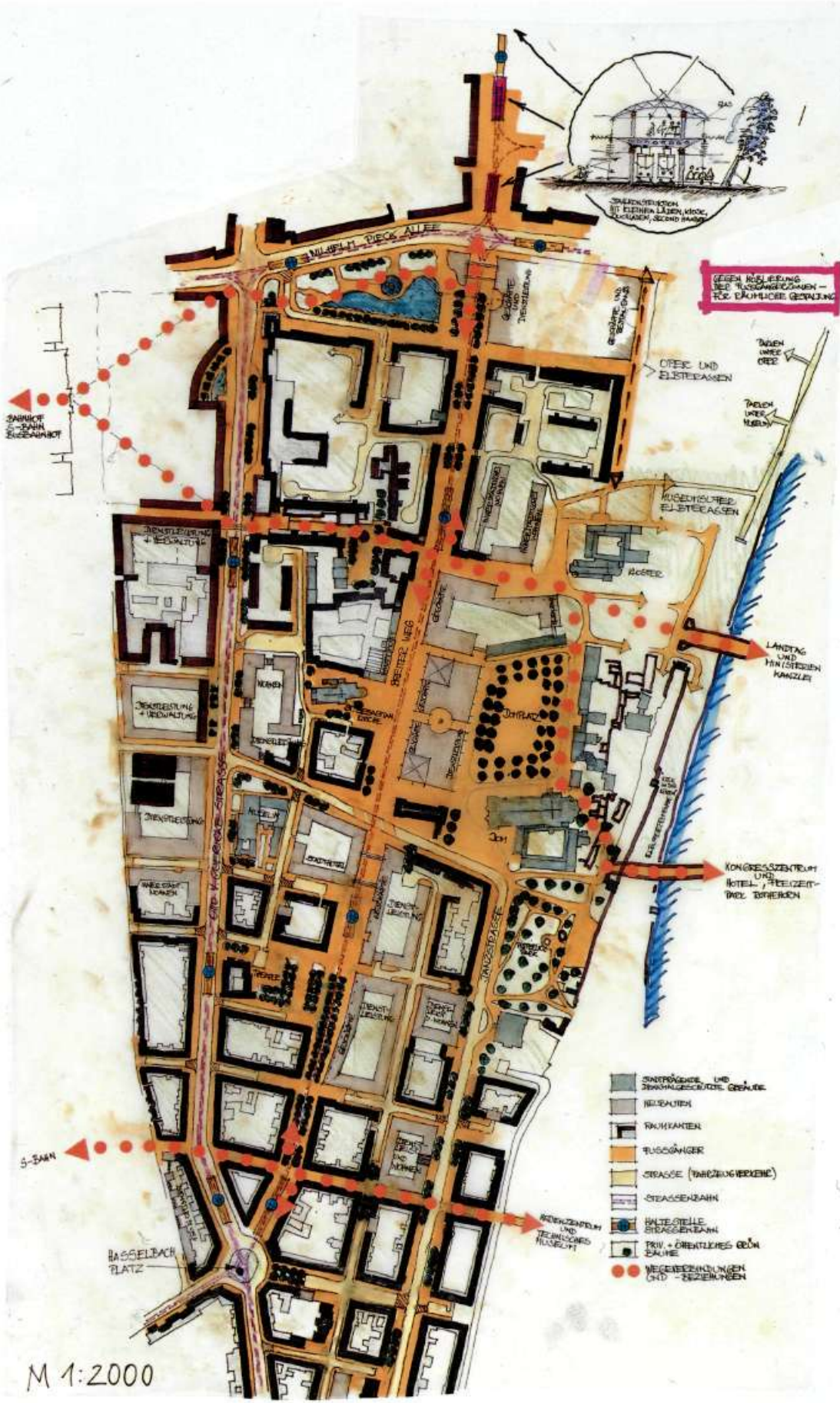
- Aufnahme und Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs mit Straßenbahn - neue Haltepunkte-, Bus- und Taxispuren
- Rückbau der westlichen Eibtrasse zum Anschluß der Stadt an den Fluß im Norden, mit Erholungsräumen an der Elbe und Elbanlagen und nach Süden Heranführen der Stadt an das Wasser; Fortführung mit dem Museumsufer, Brückenschlag zum Rotehorn, Zone der technischen Struktur um die alte Sternbrücke mit Medienzentrum und Museen
- Nachzeichnen der Glacisanlagen durch Grün- und Verwaltungsgürtel zwischen Bahnkörper und Tangente
- Unterlaufen der Trennung - Tangente/Bahnkörper - durch Busbahnhof im Westen und Durchführung von Fußwegbeziehungen von Ost nach West
- Konzentrierung der Dienstleistungen zwischen Breitem Weg/Karl-Marx-Straße und westlichem Rand des Bahnkörpers
- Schließung der Baulücken und Freiräume durch Quartiersbebauung und Verengung des Straßenraumes, Integration von Großbauwerken in die Blockstruktur
- Verdichtung des Universitätsviertels und des Wohngebietes um die Jakobstraße, Hineinziehen der Universität mit studentischem Wohnen und Leben
- Achsenverbindung mit Bau- und Nutzungseinheiten an der Wilhelm-Pieck-Allee, Bildung einer Achse mit öffentlicher Nutzung am Damaschkeplatz im Westen bis zum Landtag im Osten
- Thematisierung des Elbbogens für die Stadt
- Bebauung des nördlichen Bereiches der Elbinsel mit Repräsentationsbauten, z. B. Landtag, Kontrast zur Freizeit- und Erholungslandschaft Kulturpark »Rotehorn« und Jachthafen
- Dualität zwischen offen und geschlossen bebauten Uferseiten
- Schaffung von Identität durch Verstärkung und Fassung der Traditionsinsel, Aufnahme von unverwechselbaren Archetypen im Stadtbild, wie die Torhäuser an den Zugängen zur Innenstadt, Ausweisen von eindeutig definierten Platz- und Stadträumen



Struktur
Raumplan



Wall
Anlagen



Nord-Süd-Achse

