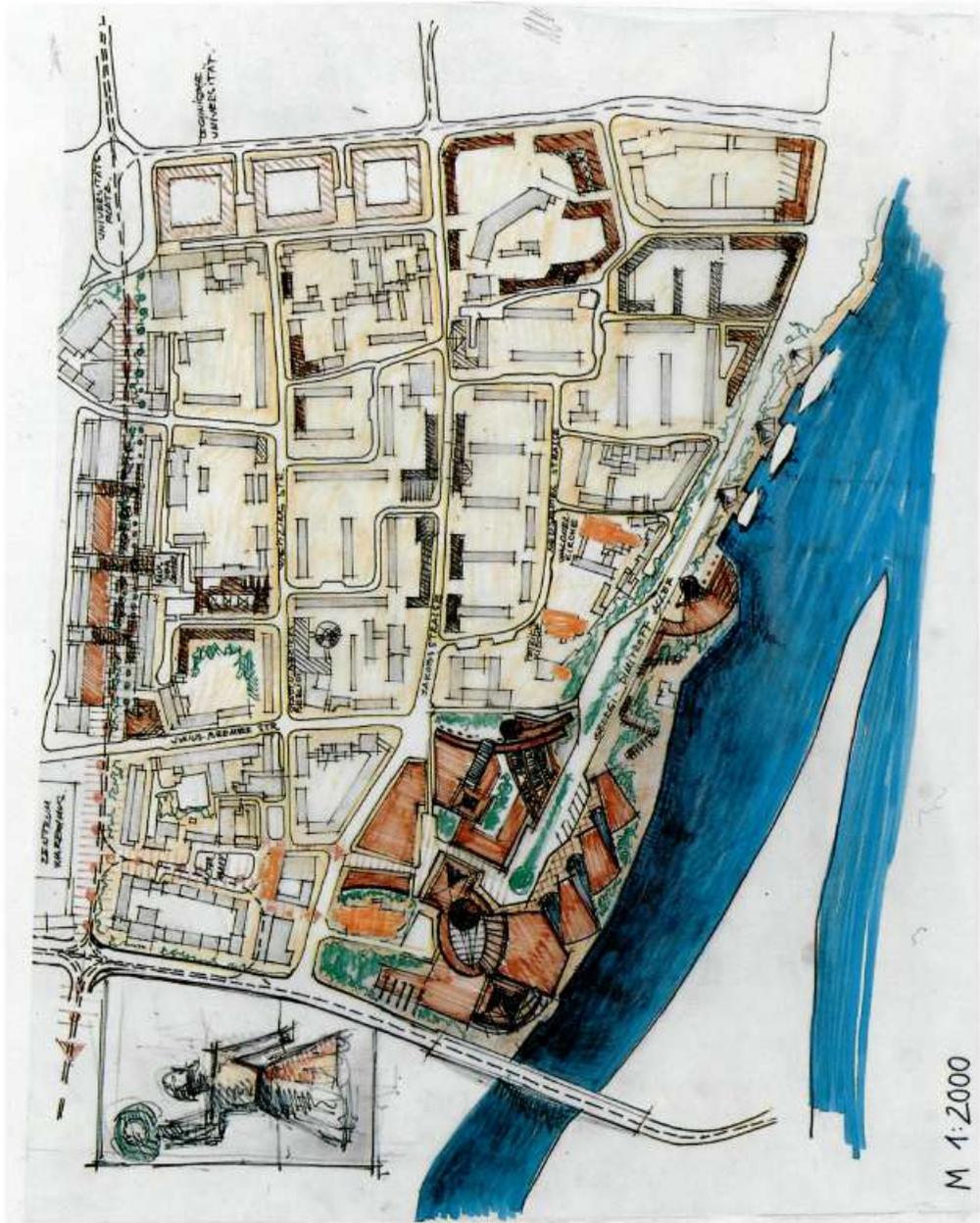


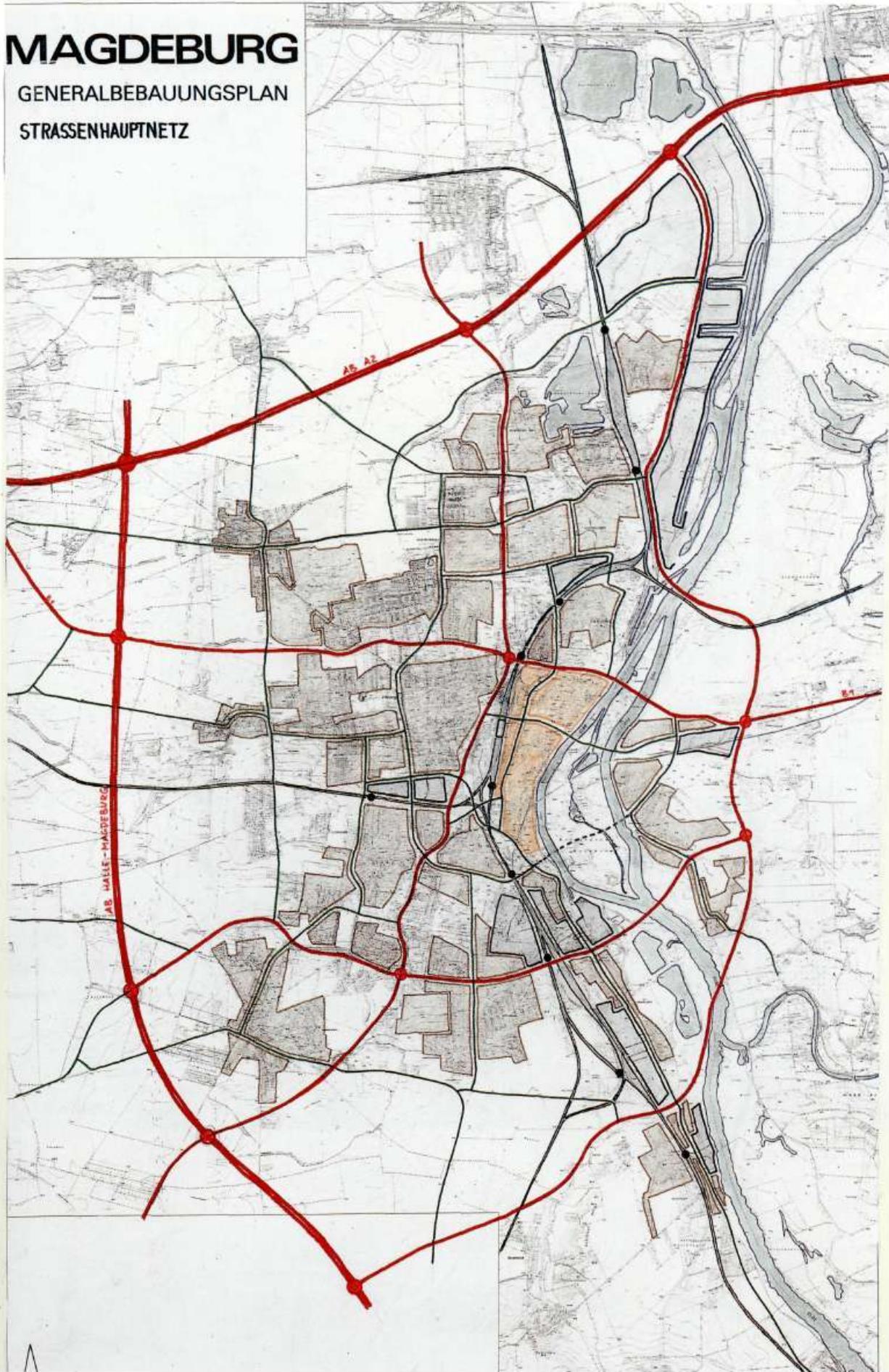
Nord-Ost-Quartier



Nord-Ost-Quartier

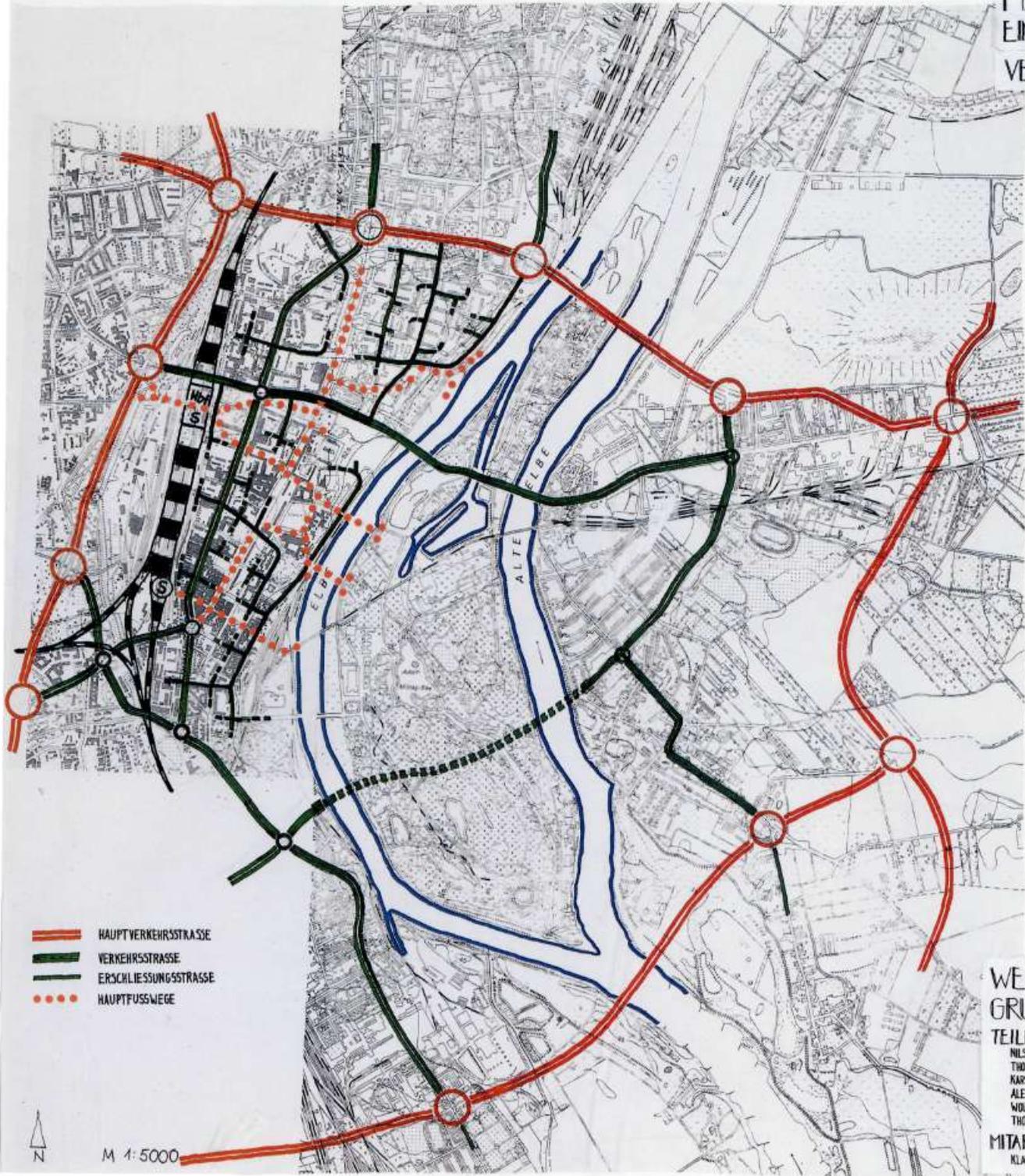
MAGDEBURG

GENERALBEBAUUNGSPLAN
STRASSENHAUPTNETZ



Verkehrskonzept

MAGDEBURG EIN ENTWURF VERKEHR INNERSTADT



- HAUPTVERKEHRSSTRASSE
- VERKEHRSSTRASSE
- ERSCHLIESSUNGSSTRASSE
- HAUPTFUSSWEGE

WERKSTATT 11/90
GRUPPE 6
TEILNEHMER:
NILS FRITSCH, WEIMAR
THOMAS GETROST, STUTTGART
KARSTEN KRÖGER-BEYDEN, BRAUNSCHWEIG
ALEXANDER MICHAELIUK, MAGDEBURG
WOLFGANG ROBRA, MAGDEBURG
THOMAS WITENBERG, WEIMAR
MITARBEIT:
KLAUS ESCHKE, STADTPLANUNGSAMT

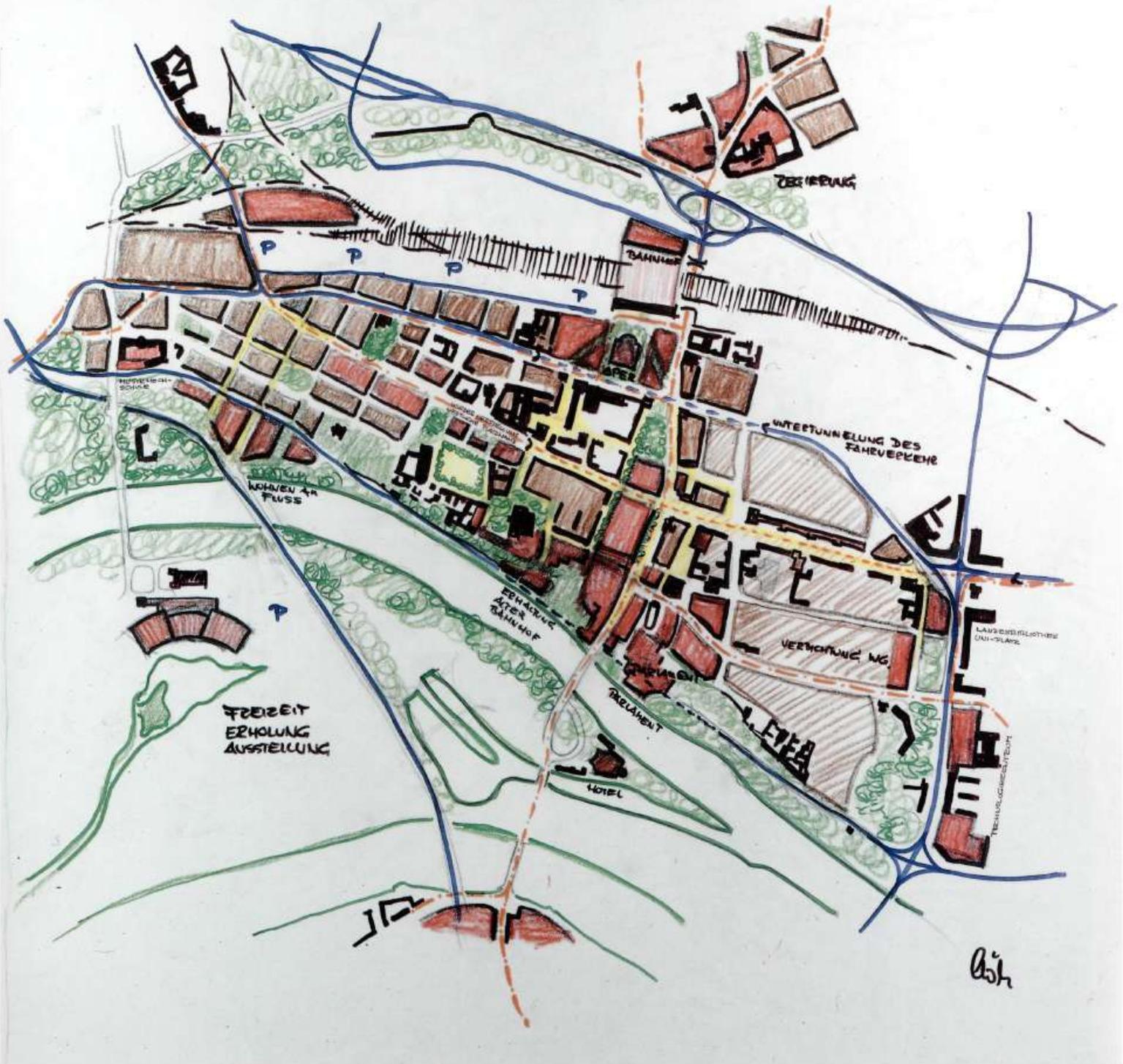
Verkehr
Innenstadt

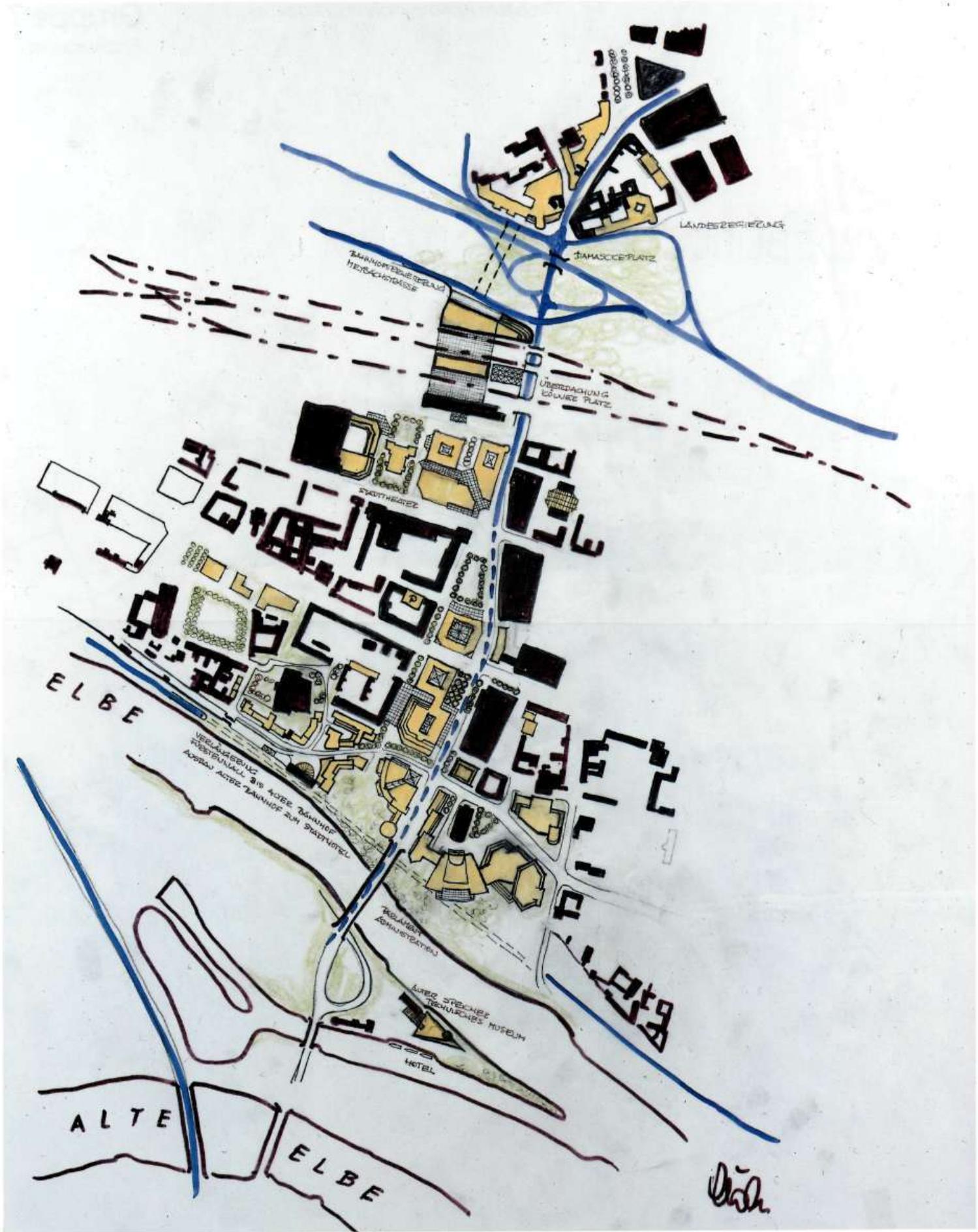
Architekt Konrad Höhe, Magdeburg

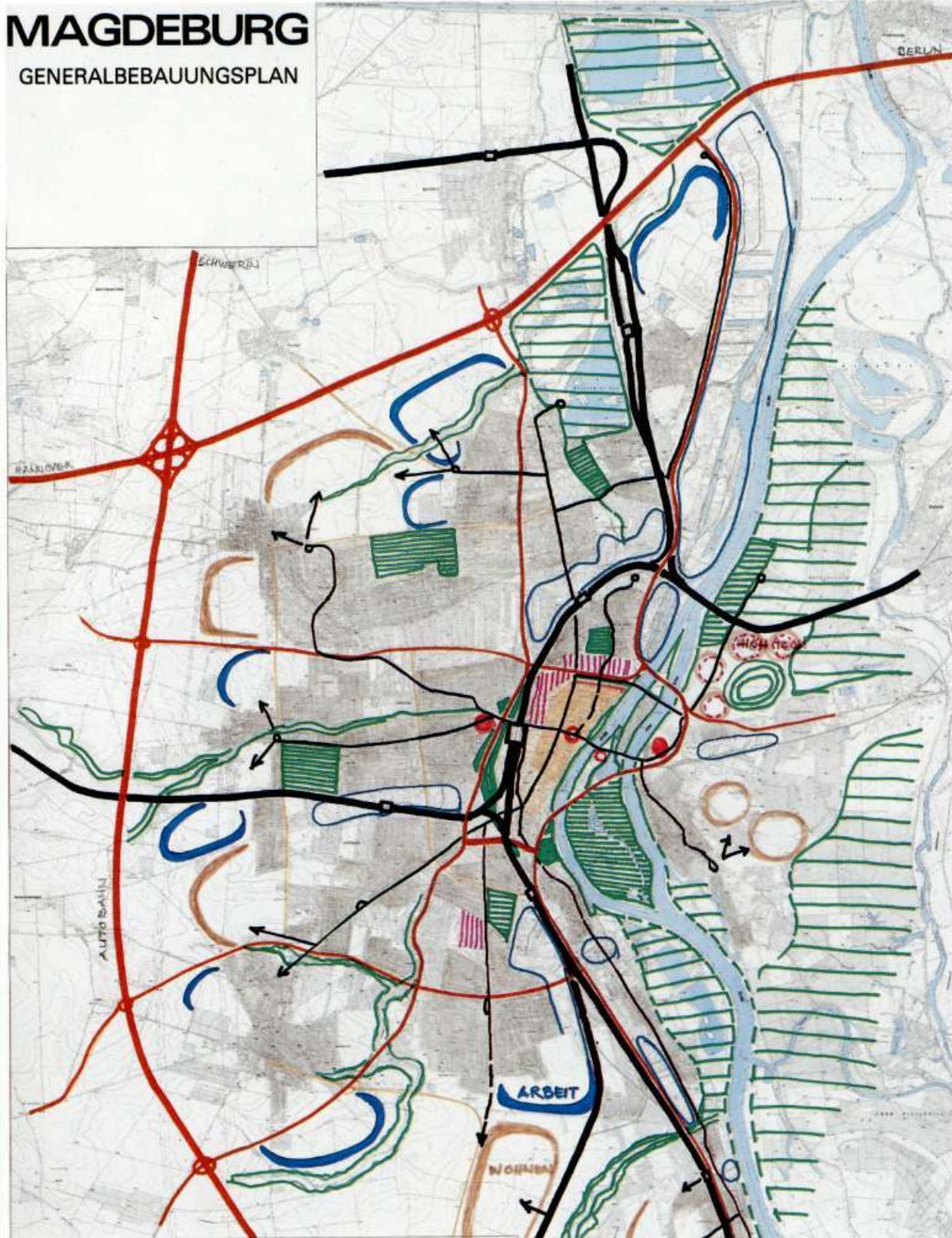
Gruppe 7
Einzelarbeiten

MAGDEBURG STADTZENTRUM

GRUPPE 5







MAGDEBURG STADTZENTRUM

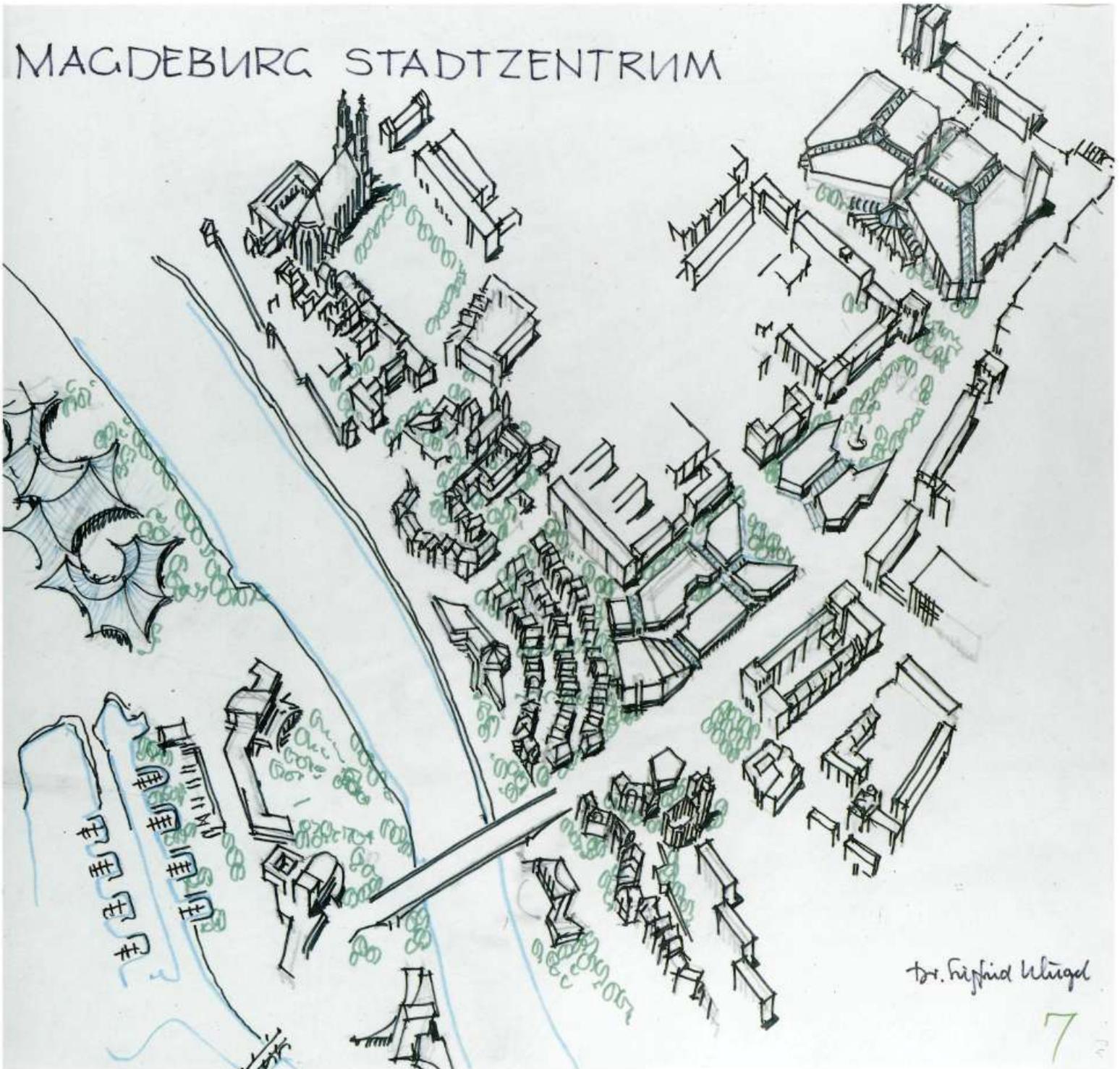


Stadtzentrum

Dr. -Ing. Siegfried Klügel, Magdeburg

Gruppe 7
Einzelarbeiten

MAGDEBURG STADTZENTRUM



Dr. Siegfried Klügel

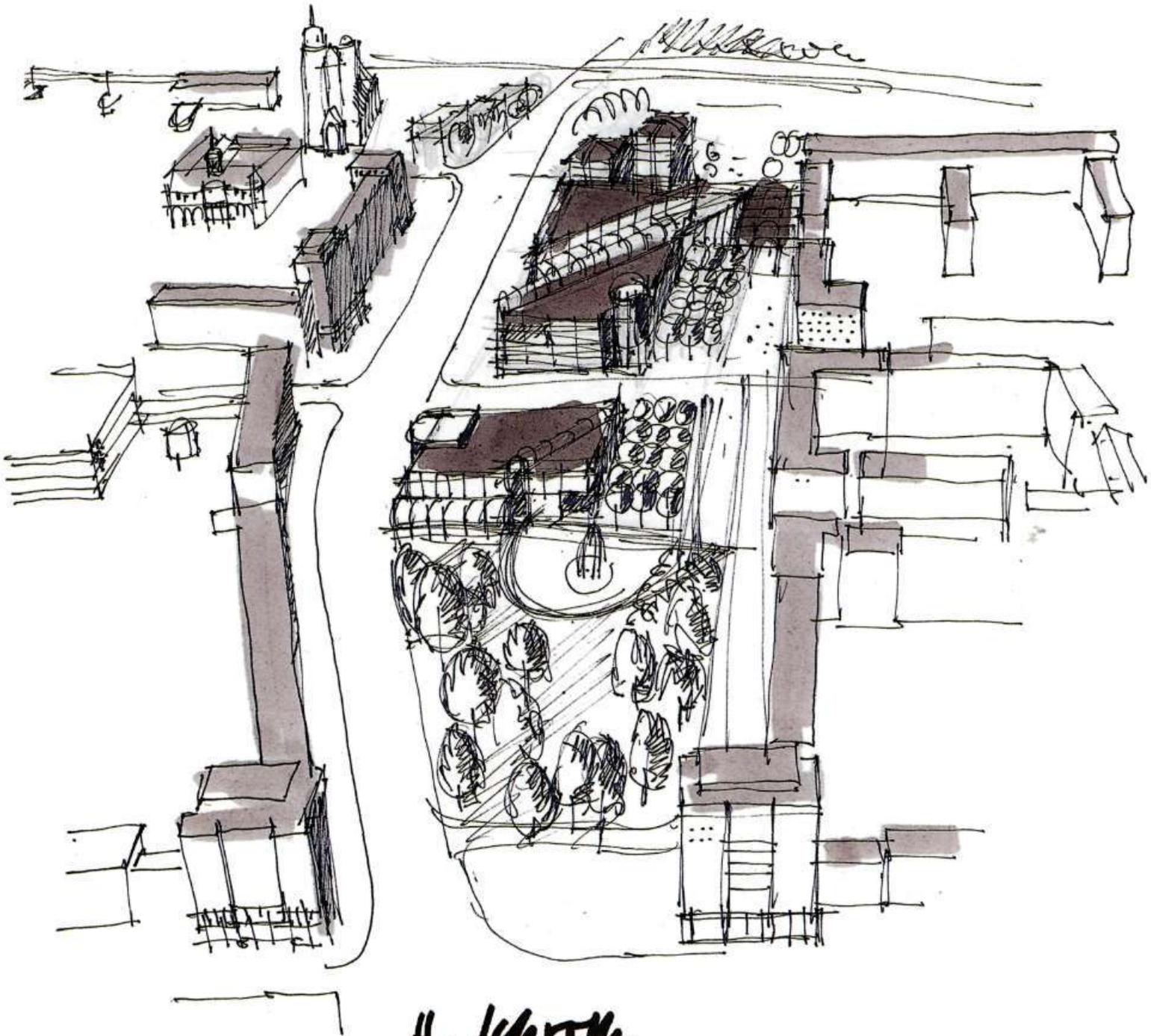
7



Bebauungsstruktur

Dipl.-Ing. Johannes Schroth, Magdeburg

Gruppe 7
Einzelarbeiten



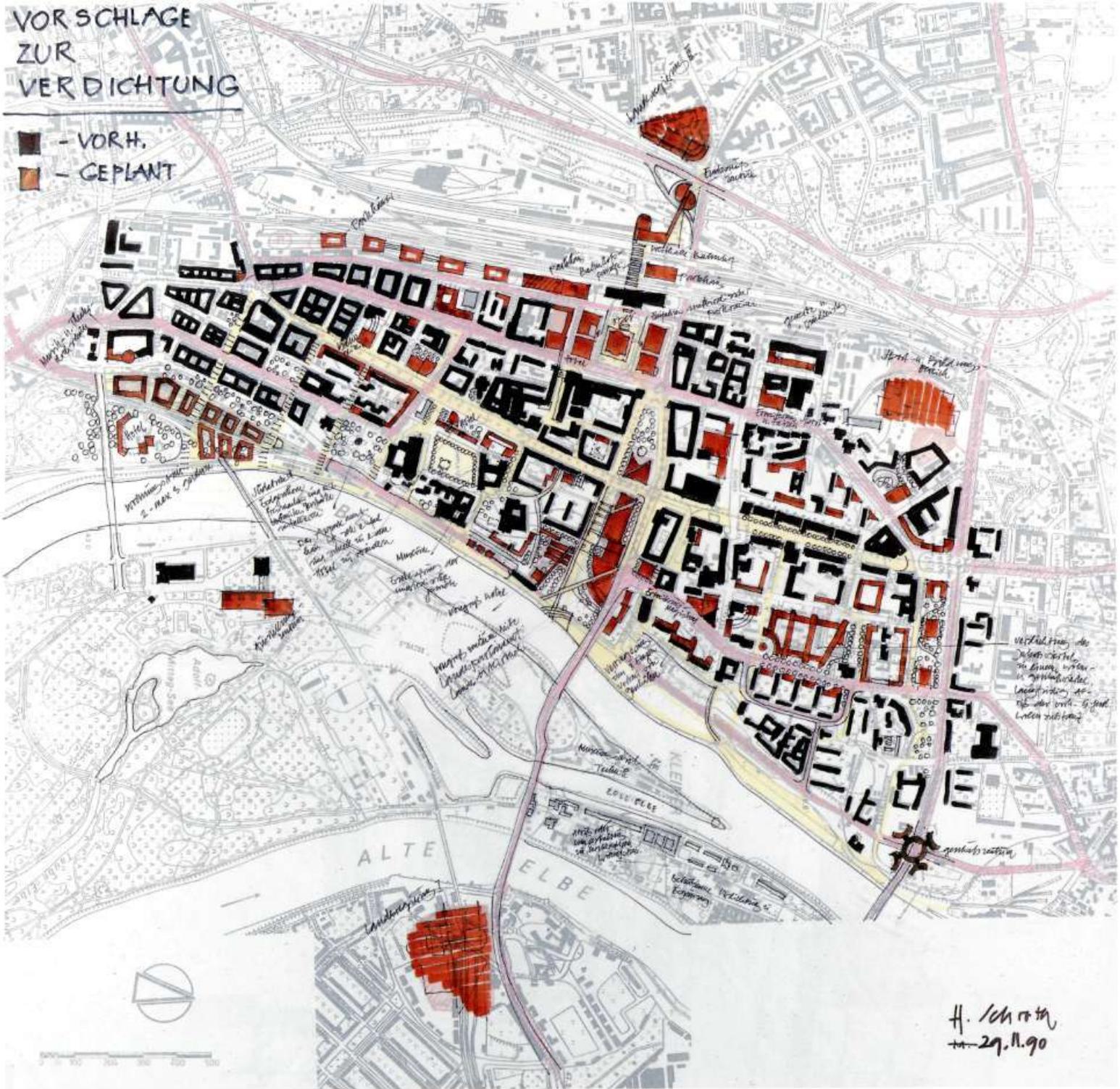
H. Schroth

29.1.90

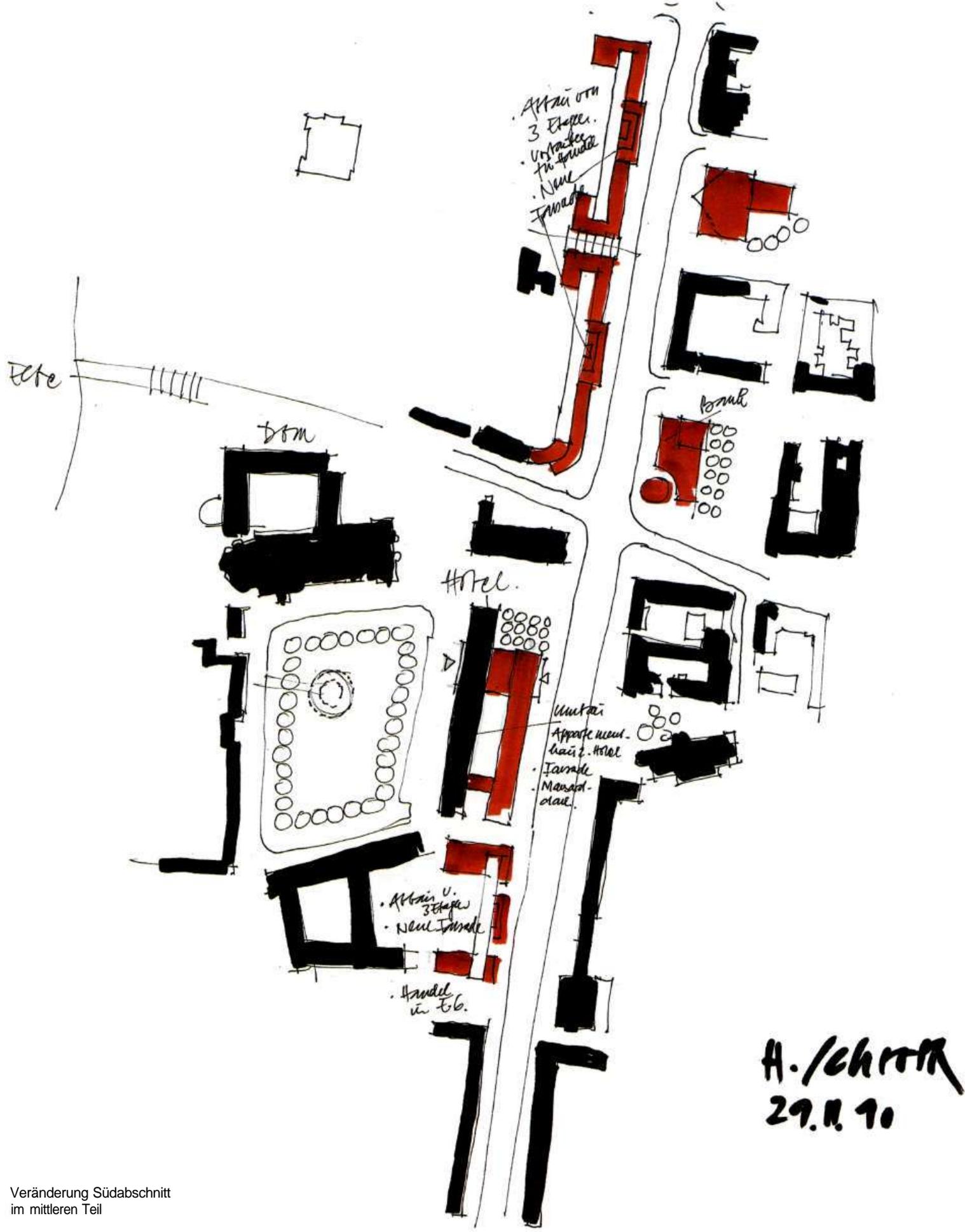
Skizze zum
zentralen Bereich

MAGDEBURG STADTZENTRUM

GRUPPE 7



Vorschläge zur Verdichtung



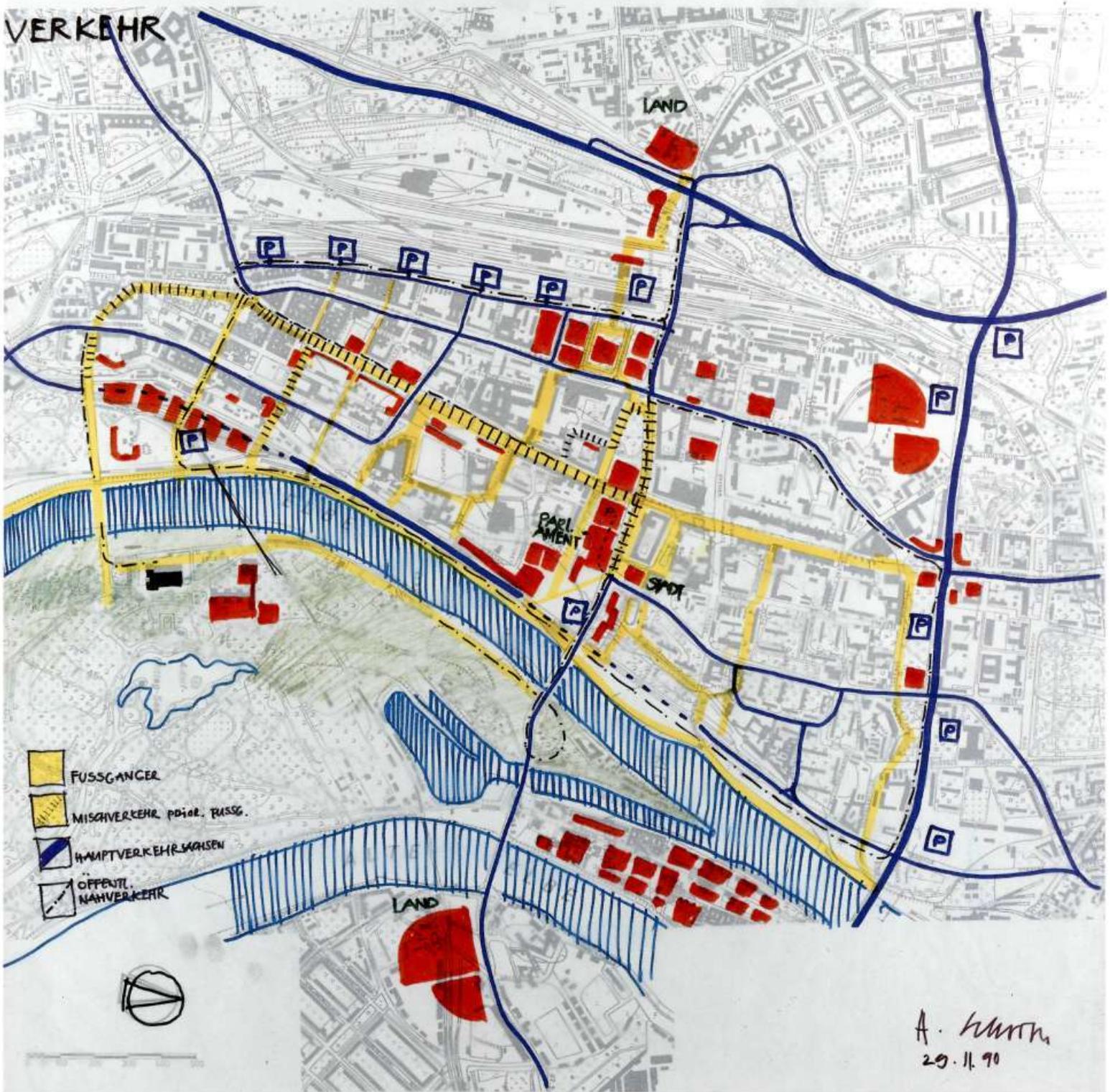
H. / Schroth
29.11.90

Veränderung Südabschnitt
im mittleren Teil

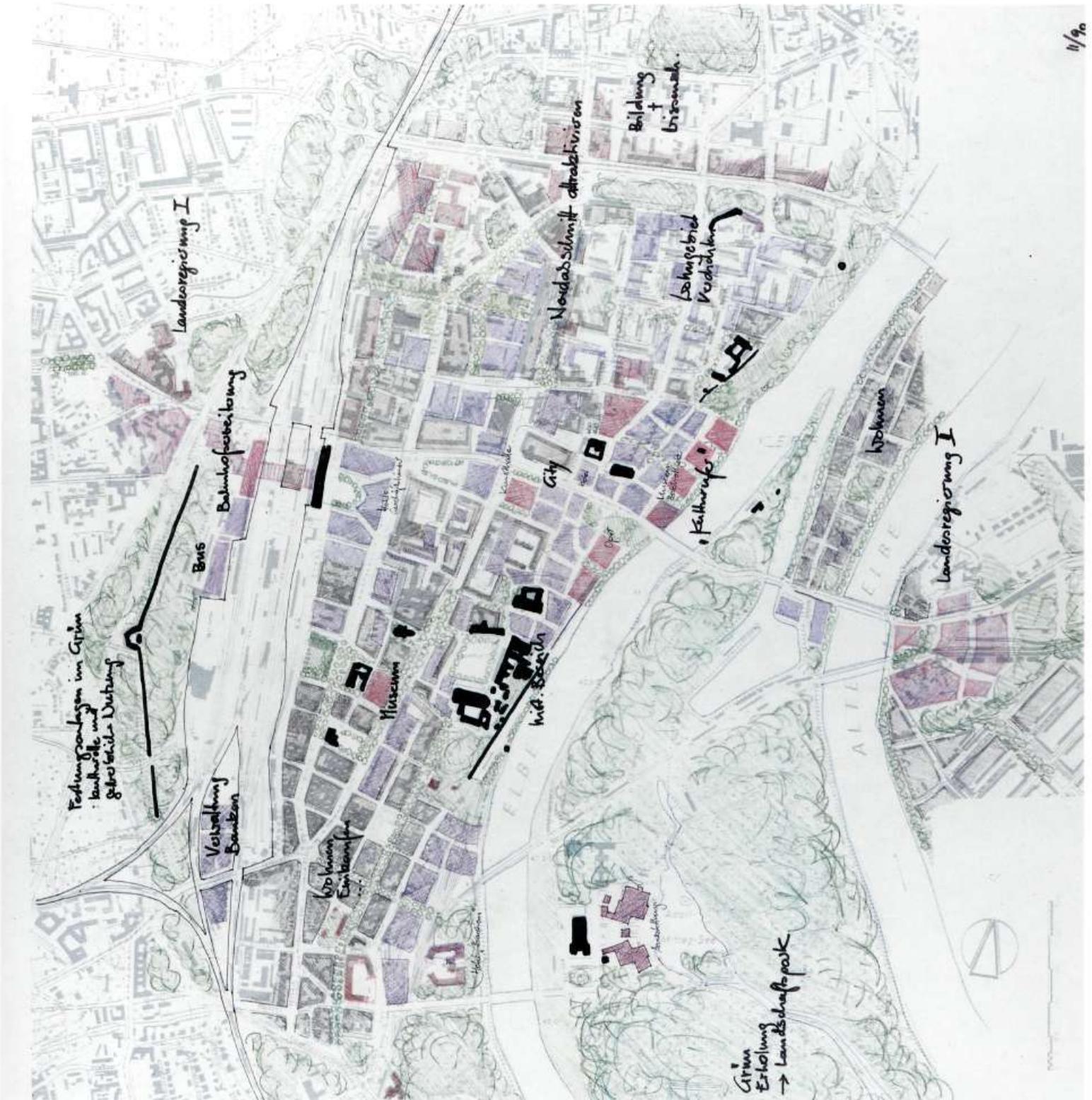
MAGDEBURG STADTZENTRUM

GRUPPE 7

VERKEHR



Verkehr



Stadzentrum

Gruppe 8 Künstler

*Dipl. Kunsterzieher Ilona Brodhun
Dipl. Maler/Grafiker Manfred Gabriel
Dipl. Grafiker/Designer Dieter Ramdor
Glasgestalter Reginald Richter
Dipl. Bildhauer Wolfgang Rossdeutscher
Alle Magdeburg*



Versuch einer Kulturtopografie

Auch wir gehen tunlichst von einer Bilanz aus und die wiederum von einer Inventur, wobei wir uns entschlossen haben:

1. den Kulturbegriff nicht zu weit zu wählen, sondern nur jene Bereiche einzubeziehen, die am ehesten wertebildende Bedeutung in sich bergen.
2. Wir wollten nicht nur eine Mengeninventur aufstellen, sondern auch beginnen, die Wirkungsqualität mit einzuschätzen.
3. Schlußfolgend daraus haben wir uns vorgenommen, den Veränderungsnotstand bei bestehenden Kultureinrichtungen, wenn auch nur ansatzweise, zu umreißen sowie
4. neue Kultureinrichtungen zu prognostizieren.

Rein zahlenmäßig sieht die Kulturszene gar nicht so schlecht aus, und der Erhalt selbst eines Teiles davon bedarf beträchtlicher Haushaltsmittel: 4 Theater, 1 Konzerthalle, 1 Stadthalle, 3 Klub- und Gesellschaftshäuser, 7 Museen bzw. museale Einrichtungen, 3 Chöre, 1 Musikschule, 1 Regionalbibliothek mit mehreren Nebenstellen, 1 Zoo, 1 Gewächshaus, 7 Filmtheater, mehrere Galerien, die Technische Universität, die Medizinische Akademie u. a.

Aber, es steht fest, wäre es bei der Landeshauptstadtwahl nur um die Kultur- und Kunstlandschaft gegangen, wäre Magdeburg hoffnungslos auf der

Strecke geblieben. Daran hätte auch der liebe, gute, alte herrliche Dom nichts ändern können. Das ist hart, aber ehrlich! Nur eine ungeschminkte Diagnose kann vielleicht Einsicht und Änderung bringen.

Wir befinden uns auch in Magdeburg in einem Genügsamkeitstal von erschreckendem Ausmaß, und das Allerschlimmste daran ist, es wird von den meisten Bürgern nicht als schmerzlich empfunden, auch von denen nicht, die einen Kulturschub als Notwendigkeit beschließen müßten. Das wäre der Magistrat als Ganzes mit seinen Stadtverordneten, das gilt aber auch für die Landesregierung und das Parlament. Wir messen hier das z.B. an der Entscheidung, keinen eigenen Kulturminister berufen zu haben.

Diese Misere durchschwebt größtenteils als Altlast die Landeshauptstadt, die Kommune, das Land. Daran konnten und können auch die immer vorhandenen unentwegten Kunstliebhaber und nimmermüden Getreuen, auch die Einzelkämpfer in den Verwaltungsebenen nichts ändern. Kulturschübe müssen gewollt sein aus tiefempfundenem Bedürfnis heraus. Ehe nicht wirklich begriffen wird, nein gelebt wird, daß es nicht ein Nacheinander der Notwendigkeiten gibt, also simplifiziert, erst auf wirtschaftliche Prosperität die kulturelle folgt, nur die Gleichzeitigkeit der Förderung von geistig-kulturellen-wirtschaftlichen Bereichen eine wahrhaftige Identität der Stadt garantiert!

Und nie ist es eine Frage der Menge, immer eine des Grades der Qualität der Kunst und Kultur, selbst wenn in der Qualitätsbestimmung die Meinungen auseinandergehen können. Und es ist nicht der weichgekloppte Finanzgewaltige, den wir brauchen, sondern die aus einem einsichtigen Kulturwillen heraus gewachsene Phantasie der Administration. Nur die kann selbst in Zeiten der Regression Weichen in die Zukunft stellen, macht, wenn auch kleine Schritte möglich für Keimzellen großer Ideen und Vorhaben, macht Träume real, setzt an besten Traditionen geschulte Maßstäbe für unverwechselbare Identität, liebt den Reichtum der künstlerischen Möglichkeiten, genießt langbewährte Grundhaltungen, gibt dem Unerhörten Zucker.

Es ist im Grunde genommen zwecklos, Bilder einer blühenden, attraktiven Landeshauptstadt zu entwerfen, wenn die Realisierung vor allem den Einzelkämpfern auf der Kulturstrecke überlassen wird, den Vollwaisen ohne background der gemeinsamen Verantwortung, womöglich gedankenlos, nein leichtsinnig belächelt von scheinbar Unbeteiligten, oder, und das ist viel schlimmer, von ganz direkt Mitverantwortlichen in gewählter Funktion, die es nicht besser wissen oder sich durch gnädig gewährte Häppchen ihr dünnblütiges Teilhabergewissen entlasten.

Die Leitungsprobleme in den Museen und in den Städtischen Bühnen werden sich lösen lassen. Erst dann allerdings kann mit der innerstrukturellen Verkrustung und gegen die vermaledeite Halbkompetenz leitender Mitarbeiter angegangen werden.

Denn nur von innen heraus ist künstlerischen Einrichtungen Profil zu geben. Sei es im Kulturhistorischen Museum, das Konglomerat der Sammlung, die Entscheidung über die Bedeutungsebenen der Sammlungen, den Grad der Vernachlässigung oder gar Ausgliederung, der desolate Bauzustand der Gebäude, der Magazine und deren Qualität oder bei den Bühnen der Stadt, die seit einem Jahrzehnt ein durchgängiges, anspruchsvolles Hauskonzept mit Höhepunkten vermissen läßt.

Im Kloster »Unsere lieben Frauen« ist der Stand der Plastiksammlung schlecht gewichtet und disproportioniert, unentschlossen wie Ziel und Kontinuität der Sonderausstellungsvorhaben.

Die Johanniskirche im jetzigen Zustand ohne Perspektive, der Ansatz als Architekturmuseum schüchtern, als Gedenkstätte der dreifachen Zerstörung Magdeburgs ohne Bedeutung. Wir könnten uns vorstellen, daß die Ruine der Johanniskirche selbst zum beredten Zeugnis, siehe Heidelberger Schloß, der 3fach Zerstörung Magdeburgs wird, ein Zeichen des Architektur- und Kirchenmuseums. (Zerstörung der St. Katharinen-, St. Ulrich-, Hl. Geist Kirche)

Die Ruine selbst, konfrontiert mit Mitteln heutiger baukünstlerischer Architektursprache, könnte mittels kühner Stahl- und Glaskonstruktionen alte Dachkonstruktion sowie die Gesamtstadtsilhouette ergänzen.

Die Lukasklausur ist ohne Zusammenhang zum Stadtgefüge weder festes Haus für ein Vorhaben, noch eingebunden in eine Ausstellungskette. Vielleicht könnte die Klausur einem Eulenspiegelmuseum reserviert werden. Die Magdalenenkapelle bot der Carnot-Ausstellung Platz, allerdings durch schlechten Bauzustand ständig gefährdet. Die Umbildung der Erich-Weinert-Gedenkstätte in ein Literaturmuseum mit lebendiger Literaturpflege ist zu begrüßen. Für fast alle musealen Ausstellungen ist zu sagen, daß ihre Präsentation von spießbürgerlich bis provinziell reicht und Ausstellungsgestaltung von Fachleuten nötig wäre. Das gilt mittlerweile für sämtliche Sonderausstellungen.

Die Kleine Galerie ist wichtiger Kunstpunkt in diesem Stadtteil. Die Galerie »Himmelreich« müßte erst als Aushängeschild für lebendige Kunstprozesse des Magistrats der Stadt verstanden werden. Der Erhalt der Galerie ist in erster Linie nicht eine soziale Frage für die ortsansässigen Künstler/innen, sondern ein Spiegel für den tagtäglichen Stellenwert professioneller Kunstäußerungen und Aktivitäten im Zentrum der Stadt.

In der Musikszene zeigt sich trotz Theaterbrand eine relativ getreue Gemeinde der Anrechtssymphoniekonzerte. Der hoffnungsfrohe Beginn des »Ensemble Neue Musik« mit seinem engagierten Leiter ist jedoch in der Gefahr, sang- und klanglos unterzugehen, wenn nicht zeitgenössische Musik als solche ihre besondere Zuwendung bekommt, zu der die Geburtsstadt Georg Philipp Telemann verpflichtet ist.

Das Kabarett »Die Kugelblitze« mit seinem Neubau ist eine Besonderheit der Stadt. Es könnte und sollte mit seinen Räumlichkeiten noch vielfältiger, z. B. an Wochenendvormittagen, in Anspruch genommen werden, vielleicht durch das »Ensemble Neue Kunst«. Für Sponsoren, Mäzene, Gesellschaften, Workshops, Fallspielezentrum des Landes und darüber hinaus könnte das Haus in der Jean-Burger-Straße 9a sein.

Der Stadt Magdeburg erwachsen durch die Würde als Landeshauptstadt eine ganze Reihe auch gänzlich ungewohnter Aufgaben und Ansprüche zu. Dazu bedarf es für die Stadt ein ausgewogenes Maß an Selbstbewußtsein und Offenheit gegenüber einer Landesregierung. Die muß ihrerseits sich einer 1200jährigen Stadt würdig erweisen. Feingefühl und Verantwortungsbewußtsein sind von allen Beteiligten gefordert beim »Besiedeln« des besonderen Herzstückes der Stadt zwischen Kloster »Unsere lieben Frauen«, dem Domplatz und Fürstenwall mit Querverbindungen zum Eibufer und Breiten Weg zwischen Leiterstraße und Kammer spielen.

Bei unseren prognostischen Fallspielen haben wir im besonderen Maße versucht, über das Zusammenspiel von geschichtlichen, baukünstlerischen, landesrepräsentativen und kulturellen Aspekten nachzudenken. Wir stellen uns vor, die Sichtbeziehungen gleich Quersprossen einer Leiter, durch Bauvorhaben gelenkt, eine intensive Vernetzung dieses hochsensiblen Bereiches ergeben könnte. Es bestehen dazu historisch gewachsene Angebote. Zu schaffen machten uns die hartnäckigen Angebote von Investoren, allen voran die Bundesbank, im Zusammenhang mit Neubauten das Bankgebäude vor dem Westportal des Domes abzureißen. Abgesehen davon, daß die sicherlich enormen Kosten eines Abrisses für einen vorerst produktiven Zweck eingesetzt werden sollten, ergeben sich ja sicherlich unterschiedliche Standpunkte zu der Frage, wie »freigelegt« ein gotischer Dom eigentlich sein darf. Wir meinen eine gute Idee einbringen zu können, indem wir den doch reichlich gefühllosen, scheinheiligen Klotz von Bankgebäude doch noch nutzen könnten für eine Lösung in Sachen Bebauung Domvorplatz. In der Höhe reduziert, in den Seitenwänden offener gegliedert, die Stirnwände achsbezogen zum transparent, leicht und geliftet, zum Zwecke einer »Magdeburger Kunsthalle« für zeitgenössische Malerei. Das ist unser Vorschlag.

Für das Amt des Ministerpräsidenten ist sicherlich das ehemalige Erzbischöfliche Palais mit seinen rückseitigen Trakten und Flügeln vorgesehen. Wir halten es für eine zutiefst demokratische Bauaufgabe, diesen Bereich »Auf dem Wall« bei aller Beachtung von Sicherheitszonen zu dem »Bürgergarten«, öffentlich, durchgängig und durchsichtig aufzugliedern, funktionell durchsetzt mit musischen wie profanen Bereichen mit heiterem Gestus als Visitenkarte geistiger Spannweite landeshoheitlicher Repräsentanz. Die ehemalige Augenklinik mit ihrem Turm und der Turm »Kiek in de

Koken« könnte einer Otto-von-Guericke-Ehrung vorbehalten werden. Ein Museum für Stadtgeschichte und das alte wieder neue Naturkundemuseum flankieren das Amt des Ministerpräsidenten, geben Zeugnis von unserer Geschichts- und Naturgebundenheit. Die Grundrisse der Ottonenpfalz könnten mit Bronzeplatten abgedeckten Gußglasblöcken, evtl. sogar nachts unterleuchtet, illusionär schwebend markiert werden.

Alle Vorschläge, die sicherlich wenigstens zur Diskussion herausfordern, um Lösungen näher zu kommen. Vorschläge einer osteuropäischen Kulturfördereinrichtung im Bereich des jetzigen Zentralen Platzes, mit Blick auf die Tschechoslowakei, Polen und Rußland (Elbe-Weichsel-Wolga), wie auch Opernhaus, Philharmonie und Landesgalerie stehen erst im Raum.

Solche Dimensionen müssen nicht nur finanziell verkräftet werden, sie bedürfen einer geistig-fachlichen Bewältigung sondersgleichen und deshalb einer Korrespondenz mit allen wissenschaftlichen, kulturellen und wirtschaftlichen Trägerschaften in Sachsen-Anhalt, den Universitäten, dem Bauhaus Dessau, der Hochschule Burg Giebichenstein, ja kurz und gut, allen potentiellen förderlichen Urheberschaften des Bundes.

Wir haben uns im Rahmen der Werkstatt »Landeshauptstadt Magdeburg, Struktur-Komposition-Gestalt« in unserer Arbeitsgruppe »Kulturtopografie der Stadt Magdeburg« um einen kritischen Blick wie auch um konstruktive Vorschläge bemüht. Sicherlich haben wir das Thema weiter verdichtet, in Fortsetzung unserer Arbeit, während des »Work-Stadt« der Initiative Stadtentwicklung-Stadtgestaltung. Eine Kulturtopografie für eine Stadt wird nicht in wenigen Tagen »gekocht«, ist ein fortlaufender Prozeß, nicht nur mit wenigen Köchen und nicht nur auf einer Herdplatte. Aber anbrennen lassen, noch vom Feuer nehmen, sollten wir die Topografie nicht, die Stadt würde an Auszehrung verhungern müssen.

Wer nur begann? / Der hat schon halb gewonnen!!

Gedanken zur Entwicklung der Innenstadt von Magdeburg

*Hans-Eckhard
Lindemann,
Dr.-Ing.
Leiter des
Stadtplanungsamtes
Braunschweig
Berater des
Stadtplanungsamtes*

Nach der Wende und mit der nunmehr gewonnenen kommunalen Verantwortung stehen die Verantwortlichen in der Pflicht, die künftige Stadtentwicklungspolitik zu formulieren. In der Phase des grundsätzlichen Wandels in allen Lebensbereichen scheint diese umfassende Aufgabe kaum leistbar zu sein; zu dringend sind die Tagesprobleme, die eine erst im Aufbau befindliche kommunale Verwaltung unter großem Zeitdruck lösen muß. Gleichwohl ist es erforderlich, die langfristige städtebauliche Entwicklung zu diskutieren und abzustimmen, um die ersten wesentlichen privaten Investitionen und öffentlichen Maßnahmen richtig zu plazieren. Denn jetzt werden die Weichen für das künftige Magdeburg gestellt.

Vor diesem Hintergrund war es eine gute Entscheidung, ausgewählte Architekten zu einem städtebaulichen Entwurfsseminar einzuladen und sie zu bitten, ihre Ideen für die Erneuerung und Entwicklung der Innenstadt in anschaulicher Weise zu skizzieren. Sie haben dies mit großem Engagement getan. Gezeichnet wurden keine »fertigen« Pläne; sondern es wurden Denkanstöße gegeben, die Rat und Verwaltung helfen werden, schrittweise zu einem tragfähigen Konzept zu kommen. Die Zeichnungen sind sehr gut geeignet, die interessierte Bürgerschaft in diesen Entscheidungsprozeß einzubinden.

Wichtig ist es nun, für die weitere Planung ein logisches Arbeitsverfahren festzulegen. Falsch wäre es, ohne ausreichende Prüfungen einzelne Planungsvorschläge zu verabschieden. Denn die Arbeiten der Architekten haben deutlich gemacht, wie breit das Spektrum für mögliche städtebauliche Entwicklungen ist und wie eng alternative Möglichkeiten der Erschließung, des Nutzungsgefüges und der städtebaulichen Gestaltung miteinander verknüpft sind. Auch kann die Innenstadt nicht allein betrachtet werden; ihre künftige Struktur ist z.T. von gesamtstädtischen Entwicklungen abhängig.

Im Kontext mit dem Siedlungsgefüge muß die bisherige Planung des Verkehrsnetzes in einem neuen Gesamtverkehrsplan überprüft und z.T. sicher korrigiert werden. So ist zu klären, ob und in welcher Weise der Fußgängerbereich vergrößert werden sollte. Davon ist das Netz der Erschließungsstraßen abhängig; insbesondere ist zu untersuchen, ob die Eibuferstraße notwendig ist und wie sie im Interesse der Verbindung der Stadt mit dem Fluß trassiert werden kann. Weiterhin ist das künftige System des öffentlichen Nahverkehrs zu entwickeln.

Eine weitere wichtige Frage ist das Nutzungsgefüge der Innenstadt. Nachdem das SED-Regime den

historischen Stadtkern als »Markt für Waren und Ideen« negiert hatte, ist nunmehr die Chance zu nutzen, auf den noch freien Flächen in der z. T. maßstablos aufgebauten Stadtmitteln Einrichtungen des Handels, privater Dienstleistungen und der Kultur anzusiedeln. Dies kann nur gelingen, wenn der Umfang neuer Einzelhandelsmärkte am Stadtrand stark eingeschränkt wird.

Viele Hoffnungen schöpft die Stadt aus der neuen Aufgabe als Regierungssitz des Landes Sachsen-Anhalt. Die städtebauliche Wirkung dieser Funktion sollte jedoch nicht überschätzt werden. Beim Studium anderer Städte mit der gleichen Aufgabe erkennt man, daß allein das Landtagsgebäude eine repräsentative Rolle im Stadtgefüge entfalten kann.

Die Architekten haben sich in unterschiedlicher Weise mit der Gestaltung des Eibufer auseinandergesetzt. Es überzeugt der Gedanke, an die Stadtbaugeschichte wieder anzuknüpfen und die Stadtmitteln bei besonderer Berücksichtigung erhalten gebliebener historischer Baukomplexe wieder an die Uferkante heranzurücken und im Kontrast die Eibau als Grünraum zu erhalten und zu qualifizieren. Offen bleibt bei einer solchen Lösung die Frage, ob repräsentative öffentliche Nutzungen oder ein kleinteiliges Wohnumlieu den westlichen Eibhang prägen sollten.

Ebenso aufschlußreich sind die Ideen der Architekten zur Gestaltung der übrigen Ränder der Innenstadt. Der für diese Stadt typische Ring der ehemaligen Bastionsanlagen kann als städtische Grünfläche mit hoher Qualität wieder erlebbar werden.

Solche Entwicklungen, die die künftige Stadt prägen werden, sollten behutsam, ohne Zeitdruck und mit Hilfe städtebaulicher Wettbewerbe schrittweise konkretisiert werden. Der derzeitige Entwicklungsdruck kann gleichwohl befriedigt werden, da am Hauptbahnhof und in Baulücken ausreichende Möglichkeiten für Investoren bestehen.

Eine große Hoffnung haben die Entwurfsarbeiten gewiß werden lassen: Magdeburg hat das Profil, eine schöne und attraktive Großstadt mit vielen ortstypischen Situationen zu werden. Nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in der Gliederung des gesamten Stadtraumes bestehen große Chancen, eine hohe Lebensqualität zu erreichen, wenn die Stadtentwicklungspolitik mit Mut und Augenmaß betrieben wird.

Auswertung der Ergebnisse der Werkstattwoche

Nach Abschluß der Werkstattwoche bildete sich im Stadtplanungsamt in Magdeburg eine Arbeitsgruppe, deren Aufgabe es war

- 1. eine analytische Auswertung der Ergebnisse der Werkstattwoche vorzunehmen und diese Ergebnisse für die praktische Planungsarbeit aufzubereiten;*
- 2. eine Ausstellung der Beiträge zur Werkstattwoche vorzubereiten und so die Öffentlichkeit zu informieren und in die Diskussion um die städtebaulichen Entwicklungsfragen einzubeziehen;*
- 3. das gesamte Material für die jetzt vorliegende Veröffentlichung zusammenzutragen.*

Die Arbeitsgruppe war in der Zeit vom Dezember 1990 bis März 1991 tätig. In diesen Zeitraum fiel auch die stark besuchte Ausstellung

ERGEBNISSE DER WERKSTATTWOCHE ENTWÜRFE FÜR DEN BAHNHOFSVORPLATZ

die in der Zeit vom 18. Februar bis 17. März 1991 im Rathaus der Stadt Magdeburg zu sehen war.

Der Arbeitsgruppe gehörten an:

*Dipl.-Ing. Marlis Brinkhoff
Dipl.-Ing. Klaus Eschke
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Schulze
Dipl.-hort. Günter Schöne
Dipl.-Ing. Friedrich Jakobs
Dr.-Ing. Karin Kirsch
alle Stadtplanungsamt Magdeburg
Dipl.-Ing. Günter Rapior, Osnabrück
als Berater der Arbeitsgruppe*

Die nachfolgenden Beiträge stellen eine Zusammenfassung der Analysearbeit der Gruppe dar.

Betrachtungen zu zukünftigen städtebaulichen Aufgaben

Günter Rapior

Dipl. -Ing.

Freier Architekt BDA,

Osnabrück

Berater des

Stadtplanungsamtes

Die Werkstattwoche 1990 markiert einen neuen Anfang städtebaulich-architektonischer Gestaltung der Stadt. Zu einigen Themen sollen hier Aussagen gemacht werden.

- Die Fläche des Eibbahnhofs scheint zur Erfüllung übergeordneter, landeshauptstädtischer Funktionen geradezu prädestiniert. Stadtprägende charakteristische Merkmale liegen unmittelbar nebeneinander – der Dom, der Elbbogen mit dem hohen Ufer, dessen Rücken die historische und moderne Stadt trägt. Auf der anderen Eibseite in Sichtnähe die gegliederte Baumasse der (wiederaufzubauenden) Ausstellungsbauten, wuchtig behauptet von der Stadthalle, überragt vom Ausstellungsturm, der in zeitgenössischer Formsprache den Domtürmen nicht unverwandt scheint.

Die Dreiecksfläche des Bahngeländes wird in ihrer Geländeform modelliert. Das Befestigungswerk Kavaller K 1 hat ausgedient; von der Uferlinie nach Südwesten steigend wird das Areal muldenförmig bis zur Straßenkrone aufgefüllt, leicht abfallend der Straßenhöhe Schleinufer folgend. Die jetzige Brücke über die Eisenbahn, die es natürlich dann nicht mehr gibt, entfällt. Das gestaltete Terrain erhält eine modern konzipierte, vielleicht strahlenförmig angeordnete Bebauung, die Ministerien und halbstaatliche Verwaltungen aufnimmt. Im Brennpunkt der gerichteten Bebauung, direkt am Strom, angehoben präsentiert, das Haus des Parlamentes, des Landtags. Von seinen Wandelgängen erlebt man die Stadt in der Totalen.

Der Autoverkehr Schleinufer ist auf dem Niveau der westlichsten, jetzt noch vorhandenen Bahngleise in der Mulde leicht unter die Erde zu kriegen. Es gibt direkte unterirdische Zufahrten zu den Tiefgaragen unter den Ministerien.

Auf dem >campus<-Gelände der Landesregierung gibt es nur Fußwege, teils in Form von Rampen. Gemäß der Neigung ergießt sich Wasser in breiten Treppenbecken, durchmustert von disziplinierten Heckensystemen, akzentuiert von hohen Bäumen. Sie dürften unterschiedlich einen durchaus exotischen Einschlag haben.

Überlegte Gebäudestellung läßt in einer Schneise die dunkel glänzende, weich ausschwingende Kuppel der Bismarck-Schule hindurchlugen – aufgenommene Beziehungen, die den eigenen Standpunkt um so nachdrücklicher einfordern.

- Vom Landtag ein Fußweg zur hochgelegenen Stadt: eine Promenade -Voranschreiten und Verwei-

len. Bewußt diagonal geführt, um optisch Gebäude->anschnitte< zu erleben, auf Terrassen Ausblicke freigebend. Östlich am Palais des Ministerpräsidenten vorbei. Vielleicht wird ja, als >Hommage< an Bruno Taut, sein Entwurf einer Lesehalle südlich der Domtürme posthum verwirklicht. Die nach Süden zwischen den harmonikaartig geöffneten Mauerelementen angeordneten Verglasungen lassen eine Assoziation zur >gläsernen Kette< und zur >strahlenden Architektur< aufkommen. Denkbar natürlich auch ein Baukörper unserer Zeit, als Riegel gegen den Domplatz.

- Zur Bebauung Bahnhofsvorplatz zunächst ein Blick auf historische und gegenwärtige Vorgaben. Die Ziele der Einpendler und Besucher, wenn sie vor der Zerstörung '45 aus der Bahnhofshalle traten, waren im besonderen die Geschäfte und Büros an der Otto-von-Guericke-Straße und dem Breiten Weg. Der Wegeverlauf dahin glich abgelenkten Strahlen: erst durch die Kölner Straße, Kantstraße, Victoriastraße. Von dort durch die Große Münz Straße, Alte Ulrichstraße, Himmelreichstraße und Leiterstraße zum Breiten Weg.

Die Himmelreichstraße wurde verkürzt. Der lange Block des Hotels International bildet eine Barriere. Der Eingang zur Leiterstraße ist nicht sehr >Weg<-markierend. Bleibt im besonderen die breite Schneise der Wilhelm-Pieck-Allee. Fazit: vom Bahnhof also nur zwei Öffnungen für den Zugang in die >Tiefe< der Stadt. Früher waren es drei und vier. Es gab sogar noch mehr.

Rufen wir uns die gezeichneten Vorschläge und ihre modellhafte Darstellung in die Erinnerung: Eine quartiersweise Bebauung, die Kleinteiligkeit ausdrückt, wird Straßen enthalten, die über die Otto-von-Guericke-Straße nicht weiterführen. Damit wirken diese Lösungen in sich geschlossen, unzulänglich dem Stadtorganismus integriert.

Ein dichtes Heranrücken der Baumassen in langer Front vor den Haupteingang schafft Bedrängung, nimmt dem Besucher >den< Augenblick Zeit, um die Richtung seines Zieles zu erkennen. Werden außerdem mehrere hohe Passagen, Ost-West, gleichzeitig nebeneinander angeboten, wächst die Verwirrung, welche zu wählen sei. Zugleich werden die benachbarten Passagen abgewertet. Sind Glaskuppeln über dem 4. oder 5. Geschoß angeordnet, werden sie nur relativ wenig Licht in die Auslagen der Läden bringen, die Passagen wirken >unterbelichtet<. Quer dazu, Süd-Nord angeordnete Passagen bringen mittags helle (hohe), sonst stark abflachende Belichtungskurven. Passagenkreuze, mit mehreren Balken, schaffen ein in

sich flächenhaftes, sich zugleich entwertendes >System<. Ein übriges: die Ladenflächen werden sehr schmal, haben >hinten und vorn< Frontfläche, sind im Grundriß unwirtschaftlich zu organisieren und in den Obergeschossen gleichermaßen schlecht in den Griff zu kriegen.

Eine Lösung, die mit geschwungener Form einen Freiraum schafft, hat diesen gewonnenen Platz dem Bahnhof zuzuwenden, nicht dem Hotel. Und: der Eindruck trister Einheitlichkeit des Stadtbildes wird bisher auch durch eine große Zahl annähernd gleich hoher Gebäude vermittelt. Der Weg zur Lösung: Bei der Bebauung des Bahnhofsvorplatzes sollte dem unisono der Gebäudehöhen belebend gegengesteuert werden. Den Haupterschließungsweg in die Stadt baulich deutlich zu machen heißt, den Schwenk in die Wilhelm-Pieck-Allee in der Stellung der Gebäude ausdrücken. Zuerst ein Platz, ob eben oder vertieft, geeignet zu kurzem Verweilen. Ein freundlicher Weg ins Zentrum, von Bäumen gesäumt, ein hoher Bau – unübersehbare Wegmarke, schon im Zuschnitt >neue Form<, Modernität, ja Eleganz verheißend. Eine breite Passage, die den Hauptweg begleitet, mit angemessen niedrig angesetzter Glastonne, ohne beschattende hohe Bauteile links und rechts. Eine solche Lösung nenne ich meisterlich, weil richtig empfunden.

Und die städtebauliche Komposition: der zu breite, lange Anger der Wilhelm-Pieck-Allee, ein Stadtraum, der mich als Mensch klein macht, muß nach Osten maßstabsgerecht geschlossen werden. An seine Schließung nach Westen ist bisher fast gar nicht gedacht worden. Er erhält hier einen deutlichen Riegel als Abschluß und damit eine Hinführung zum Hauptbahnhof zurück.

- Das Schleinufer. Magdeburg hat nicht jahrzehntelang unter der Abschnürung von der Elbe durch den Hafenbetrieb gelitten, um nun eine erneute Abschnürung durch zunehmenden Autoverkehr hinzunehmen. Beim Bau des westlichen Widerlagers der Strombrücke ist man erst in 15 m Tiefe auf Fels gestoßen. Auf Sicht sollte der Autoverkehr unterirdisch geführt werden. (Köln und Düsseldorf haben dies gerade mit gewaltigen Kosten unter stark fließendem Verkehr tun müssen.)

Eine Eintunnelung der Fahrstraße sollte nicht vorgenommen werden. Sie stört das empfindliche Profil des Eibufers, das mit 9 m Höhe nicht so sehr hoch ist. Sie würde optisch, vom Fluß gesehen, die Stadt >wegrücken<.

- Hotel Kleiner Stadtmarsch. Die in intensiven Gesprächen vielfach gewendeten Ergebnisse der Werkstattwoche haben als Goldkörnchen Einzelbauwerke nördlich des Ausstellungsgeländes erscheinen lassen. Am kleinen Stadtmarsch ein renommiertes Hotel, ein Gästehaus der Regierung. Über die Hubbrücke zu Fuß zu den Besprechungen der Regierung oder zu einer wichtigen Tagung in die Stadthalle.

Breit durchstoßendes Großgrün, das die Baukörper einbettet, kräftig unterstützt von den Naturdenkmälern der mächtigen Schwarzpappeln. Von diesem Ufer, ob als Flaneur oder Hotelgast, die vor Leben pulsierende Stadt zu er>schauen< - weckt es nicht Erinnerungen an Merian? Wo könnte Stadtgeschichte besser begriffen werden als hier?

- Man sagt, für die Stadthalle müsse ein tragfähiges Konzept her, damit sie sich trägt. Man will immer gleich alles so pauschal! Hat denn wirklich schon mal ein Team mit gestalterischer Phantasie ernsthaft die Grundrisse des Gebäudes befragt?

Großer Mehrzwecksaal mit 3500 Sitzplätzen, Bühnenpodium für 1000 Mitwirkende, kleiner Saal für 300 Personen, funktionelle Führung der Besucher durch 10 Eingänge, 10 Treppen zum Saal, 4 zu den Emporen, Nebenanlagen, ein viergeschossiger Wirtschaftsannbau mit Großküche und Cafe. Ein Saal, dessen Akustik gerühmt wurde, der eine Konzertorgel mit 131 Registern und 10000 Pfeifen besaß, die schönste ihrer Zeit, ein Saal, in dem Furtwängler und Abendroth auftraten - Thälmann auch. Das soll alles nicht mehr gelten? Das darf doch nicht an einen Unternehmer verramscht werden, der noch mehr schlimme Anbauten für gemixte Nutzungen vornimmt. Gewiß - in gleicher Form würde man heute eine Stadthalle nicht mehr bauen, aber wir wollen doch keine städtebauliche Wegwerfgesellschaft sein! Die Stadthalle steht unter Denkmalschutz. Die in Schutt gesunkene Anlage war ein Kleinod deutscher Ausstellungsarchitektur, sie war eine glücklich gelungene Ensemble-Leistung. Die Stadthalle, Zeugnis ›Neuen Bauwillens‹, Symbol einer Gesinnung, die die Stadt in eine eigenständige Entwicklung neben dem Bauhaus in Dessau brachte. Architekten Deffke und Johannes Göderitz. Unerwartet spielerisch-heiter ergänzt durch die um den Ehrenhof kontrapunktisch gegliederten Ausstellungsbauten mit Ausstellungsturm und Pferdetor durch den Darmstädter Architekten Prof. Albinmüller. Die Verbindung zum Adolf-Mittag-See erschloß zusätzlich ganz nah Privat-Natürliches. Von ihrem Charakter also kein Massen-Messe-Ort, sondern von nichts Geringerem geprägt als der Deutschen Theaterausstellung 1927, für die sie errichtet wurde.

Wenn ich wünsche: die ganze Anlage neu, fast wie sie war. Schritt für Schritt. (Es gibt Ansatzpunkte für behutsame Erweiterungen.) Alle modernen technischen Systeme werden eingebaut. Die Nutzung: Anspruchsvolle Ausstellungen. Ständige Ausstellung des Design-Zentrums Sachsen-Anhalt. Domizil für Glasgestaltung. Spitzenprodukte modernen Maschinenbaues. Den Vortritt für den Zuerst-Gehrten: ein Theatermuseum, die Telemann-Gesellschaft?

Regierung und Verwaltungen residieren gegenüber, Hotelgäste kommen vom Kleinen Stadtmarsch. Die Autos bleiben im Parkhaus des Hotels oder auf der linken Eibseite in der Tiefgarage der Kasematte K 1;

der Zuweg ist kürzer als auf dem Parkplatz der Hannover-Messe und hält eine optische Delikatesse - den Blick auf die Stadt - schon vor der Tagung bereit.

- Dem Ruf >... und abends in die Oper< wird sicher um so nachhaltiger gefolgt, je besser und schneller man ihm folgen kann. Opernhäuser wie auch Schauspielhäuser sind in der laufenden Finanzierung in allen Städten Sorgenkinder. Wünschenswert also, die Lasten, die sie bringen, von vielen Schultern tragen zu lassen. Die Schönebecker und Wolmirstedter kommen sicher eher in die Oper, wenn sie in der Innenstadt bequem zu erreichen ist, gleich ob sie mit der S-Bahn, dem Bus, der Straßenbahn, dem Auto oder zu Fuß kommen. Deswegen scheint mir als neuer Standort - der alte - gut >eingependelt<

Ein Standort an der Elbe, südlich der westlichen Strombrückenrampe, schafft zwar für die Silhouette der Stadt eine interessante Baumasse und erfüllt mit der Johanniskirche eine notwendige Torfunktion, sie selbst aber würde tagsüber kaum von Menschen belebt. Und ein interessanter Baukörper, der tagsüber viel Leute anzieht und in terrassierten Untergeschossen mit Restaurationen Leben und Buntheit pulsieren läßt wird sich schon finden.

- Bahnhof Westseite. Jede städtebaulich-architektonische Gestaltung hat hier der Ordnung des Verkehrs erst einmal den Vortritt zu lassen. Verbunden damit ist die städtebauliche Forderung, für die westlichen Stadtteile vom Hauptbahnhof ein angemessenes Entree zu schaffen. Einander stark beeinflussende Verkehrsstränge sind miteinander zu einem Knoten zu verbinden. Selbst die Arten optimaler Verknüpfung sind erst an Hand von Verkehrszählungen, Gutachten, Abschätzungen der Entwicklungen zu finden. Um Folgendes geht es:

- Zugang zum Bahnhof, Vorfahrt, Taxen, Parkhaus
- Durchgang durch den Bahnhof zur Innenstadt
- die Nord-Süd-Tangente wird, in einem möglichst langen Bereich, unter die Erde verlegt. Damit: Autoverkehr vor dem Bahnhof in zwei Ebenen
- Anlage des zentralen Busbahnhofs. Damit: Busse in zwei Ebenen. Rampen, um Ebenen wechseln zu können
- Straßenbahn von der und zur Diesdorfer Straße
- Bebauung der >Platz<-Anlage. Dabei ist zu untersuchen, wie der Bau der ehemaligen Bezirksregierung eingebunden werden kann
- >Platz<-Gestaltung, Grün, Wasser
- Deutlichmachung des Glacis und Stadt-touristische Erschließung der Befestigungsanlagen >Maybachstraße<.

- Über die Brücken! Die Sternbrücke wird aufgebaut. Lange Diskussionen gab es wegen der Form der Strombrücke. Leider ist sie zu hoch angesetzt! Das Freihalten des Blicks auf Dom und Stadt war das

große Anliegen. So ähnlich wünsche ich der Stadt die neue Sternbrücke, ohne Bögen. Und wenn die Nordbrücke eines Tages dem Verkehr nicht mehr gewachsen ist, bitte eine ähnliche Konstruktion, ohne Bögen. Ebenso natürlich die neue, weit südlich zu errichtende Brücke über den Strom für die östliche Umgehungsstraße, ohne Bögen. Der unbeeinträchtigte Blick von vielen Standpunkten auf die Stadt wäre ein Gewinn; eine bedachte Gestaltungsstrategie erkennbar. Magdeburg hätte einander ähnliche Brücken, eine Brückenfamilie. Und die Hubbrücke, als Fußgängerbrücke >Schwarzes Schafs ist dann schon >das Erste< des Ausstellungsgeländes.

• Wenn wir vorhaben, an die vielfältigen Leistungen von Architektur und Städtebau der 20er Jahre anzuknüpfen, und auch an die damals hier so deutlich gewordene Gesinnung, so ist es die von Anfang an organische, einheitliche Planung der Gesamtstadt als >tatsächliche Zusammenfassung der Voraussetzungen, die das Wirtschaftsleben der Stadt, ihren Verkehr, Handel und Gewerbe und Industrie umfassen<. Vielleicht gelingt es uns dabei dann auch, kulturelle Identität sich ausprägen zu lassen.

Schließen wir uns der Vorstellung von Bruno Taut an: aktivieren wir den >schöpferischen Gemeinschaftsgeist< - wenn es ihn denn gibt.

Ergebnisse der Werkstattwoche und Schlußfolgerungen für die Entwicklung der Verkehrssysteme

Ausgehend von den bisherigen Vorstellungen zum Ausbau der Verkehrsnetze im Stadtzentrum (Variante 0) wurden im Rahmen der Werkstattwoche eine Reihe neuer Vorschläge unterbreitet, die im wesentlichen von folgenden Prämissen ausgingen:

1. Die Stadt wächst wieder an die Elbe
2. Ausbau und Schaffung neuer Freiräume speziell für den Fußgänger
3. Belassung der Straßenbahn in ihrer »angestammten« Ebene, also oberirdisch
4. Unterbindung von motorisierten, individuellem Durchgangsverkehr durch ein differenziertes Straßennetz

Aus der Vielzahl der vorgelegten Arbeiten lassen sich fünf Grundvarianten ableiten, die abgewandelt in Art und Umfang bei allen Teilnehmern wiederzufinden sind, wobei die Lage des Magdeburger Ringes als Westtangente und die W.-Rathenau-Straße als Nordtangente unstrittig zu sein scheinen.

Variante A

Um die östliche Umgehung des Stadtzentrums im Bereich Schleifufer/Dimitroff-Allee zu entlasten, werden zwei zusätzliche Eibübergänge in Verlängerung der Warschauer Straße über den Rotehornpark (Tunnellage) und in Verlängerung des Schwanenweges als weiträumige Umgehung angeordnet. Erhalten bleiben sollen die W.-Pieck-Allee für den Ost-West- und die Erzberger Straße/O.-v.-Guericke-Straße für den Nord-Süd-Verkehr als städtebaulich integrierte Verkehrsstraßen.

Variante B

Sie trägt der Forderung hinsichtlich Vermeidung von Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung durch die Aufhebung der W.-Pieck-Allee Rechnung. Möglich bleibt dagegen die Durchführung in Nord-Süd-Richtung über das Schleifufer/G.-Dimitroff-Allee und über die Erzberger Straße/O.-v.-Guericke-Straße. Problematisch erscheint hier die Anordnung nur eines Eibüberganges in Richtung Osten.

Variante C

Der Nord-Süd-Verkehr durch das Stadtzentrum wird durch die Anordnung sogenannter Schleifen unterbunden. Im Norden betrifft das die Führung über die Erzberger Straße/J.-Bremer-Straße/Jakobstraße und im Süden die O.-v.-Guericke-Straße/Danzstraße sowie den Breite Weg. Erhalten bleibt allerdings der Straßenzug Schleifufer/G.-Dimitroff-Allee.

In Ost-West-Richtung erfährt die W.-Pieck-Allee durch den vorgesehenen aufwendigen Ausbau als Tunnelstrecke noch eine Aufwertung für den Kfz-Verkehr. Gleichfalls in die -1 Ebene wird die Westtangente zwischen A.-Vater-Straße und Liebknechtstraße verlegt. Als Nachteil muß hier die Beibehaltung des Kreisverkehrsknoten Hasselbachplatz angegeben werden.

Variante D

Sie greift mit Ihrem Tangentensystem weitgehend auf die bisherigen Planungen zurück, wobei allerdings im Bereich der zentralen Ost-West-Achse eine Absenkung der Osttangente in die -1 Ebene vorgesehen wird. Durch die Aufhebung der W.-Pieck-Allee zwischen Bahnhofstraße und Jakobstraße wird der Durchgangsverkehr in Ost-West-Verkehr unterbunden. In der Nord-Süd-Richtung wird eine neue innere Trasse über die Erzberger Straße/Virchowstraße/Bahnhofstraße angeboten. Angeboten wird eine neue Anbindung an die Weststadt über die Verlängerung Liebknechtstraße/Sachsenring zur Hellestraße.

Mit diesem System wird sowohl der Breite Weg vom Hasselbachplatz bis zum Universitätsplatz als auch der zentrale Bereich der W.-Pieck-Allee für den Fußgänger erschlossen.

Variante E

Hinsichtlich der Zielstellung der Unterbindung des Durchgangsverkehrs und des möglichen Heranwachsens an die Elbe, stellt dieser Vorschlag die konsequenteste Lösung dar. Mit einem stilisierten Ringssystem unter Einbeziehung eines neuen Eibüberganges nördlich der Hubbrücke über die Rotehorninsel in Richtung Jerichower Straße wird Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Von diesem Ring, der eine Integration des Kleinen und Großen Werders in den Innenstadtbereich ermöglicht, führen nur noch Stichstraßen in die Innenstadt. Am Ende der Stichstraßen, so wie auch am Ring selbst wurden größere Parkieranlagen angeordnet. Problematisch erscheint allerdings die Führung des Ostabschnittes des Ringes über die Rotehorninsel, wenngleich dieser Eibübergang eine erhebliche Entlastung der Innenstadt aus den Räumen Südost und Südwest in Richtung Osten erwarten läßt.

Klaus Eschke

Dipl.-Ing.

*Stadtplanungsamt
Magdeburg*

*Hans-Joachim
Schulze*

Dipl.-Ing.

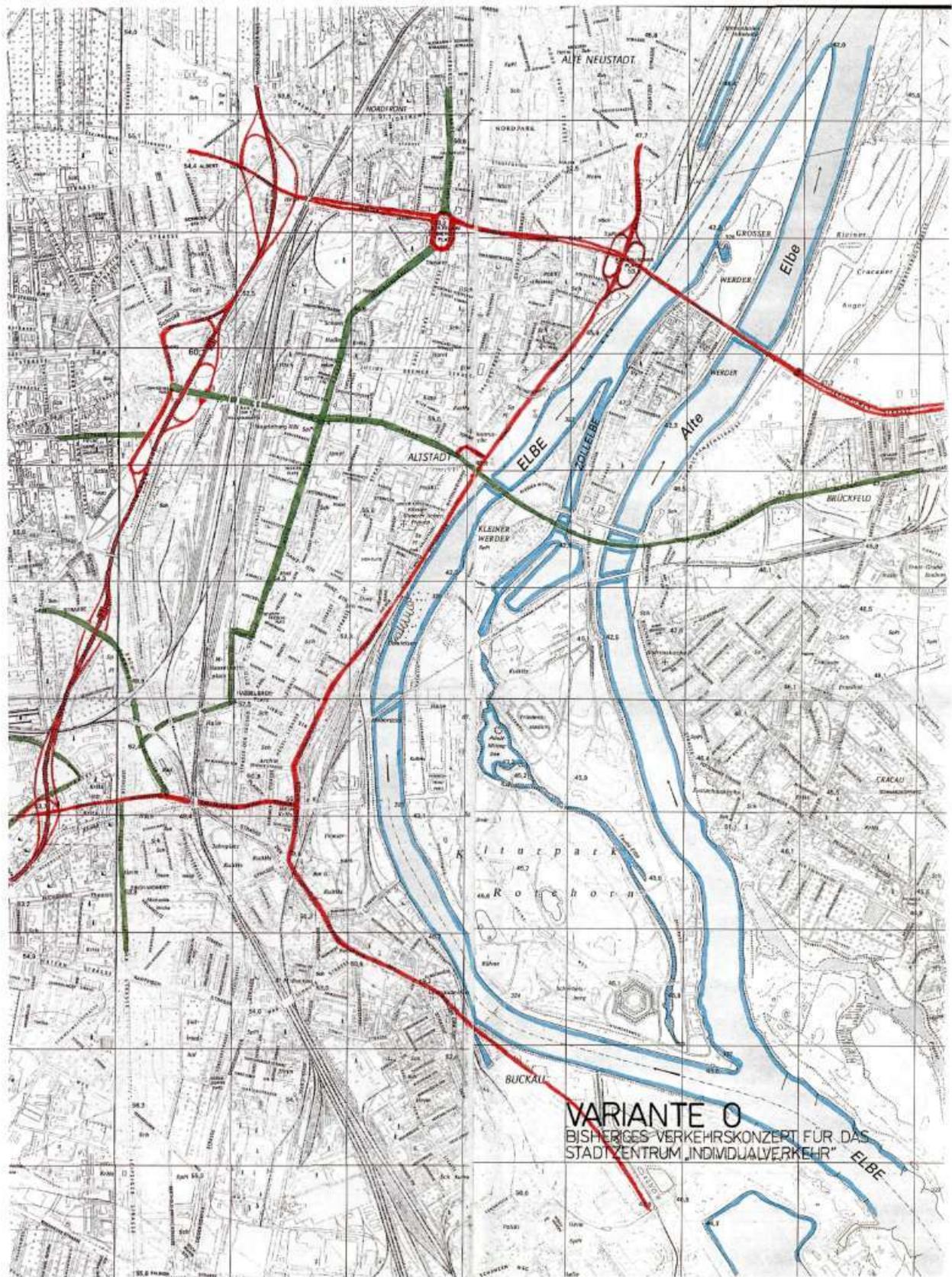
*Stadtplanungsamt
Magdeburg*

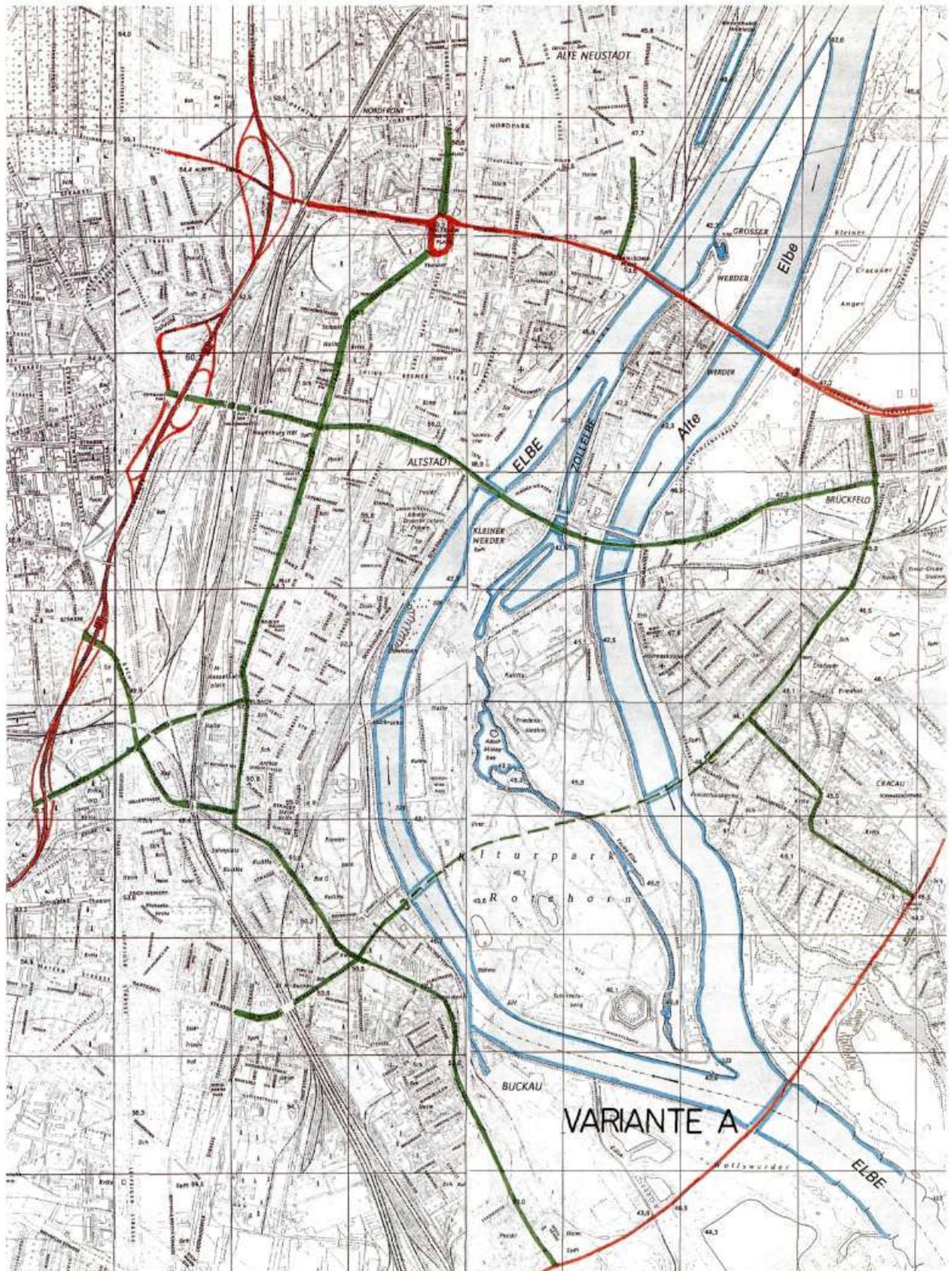
Schlußfolgerungen für die Entwicklung der Verkehrssysteme

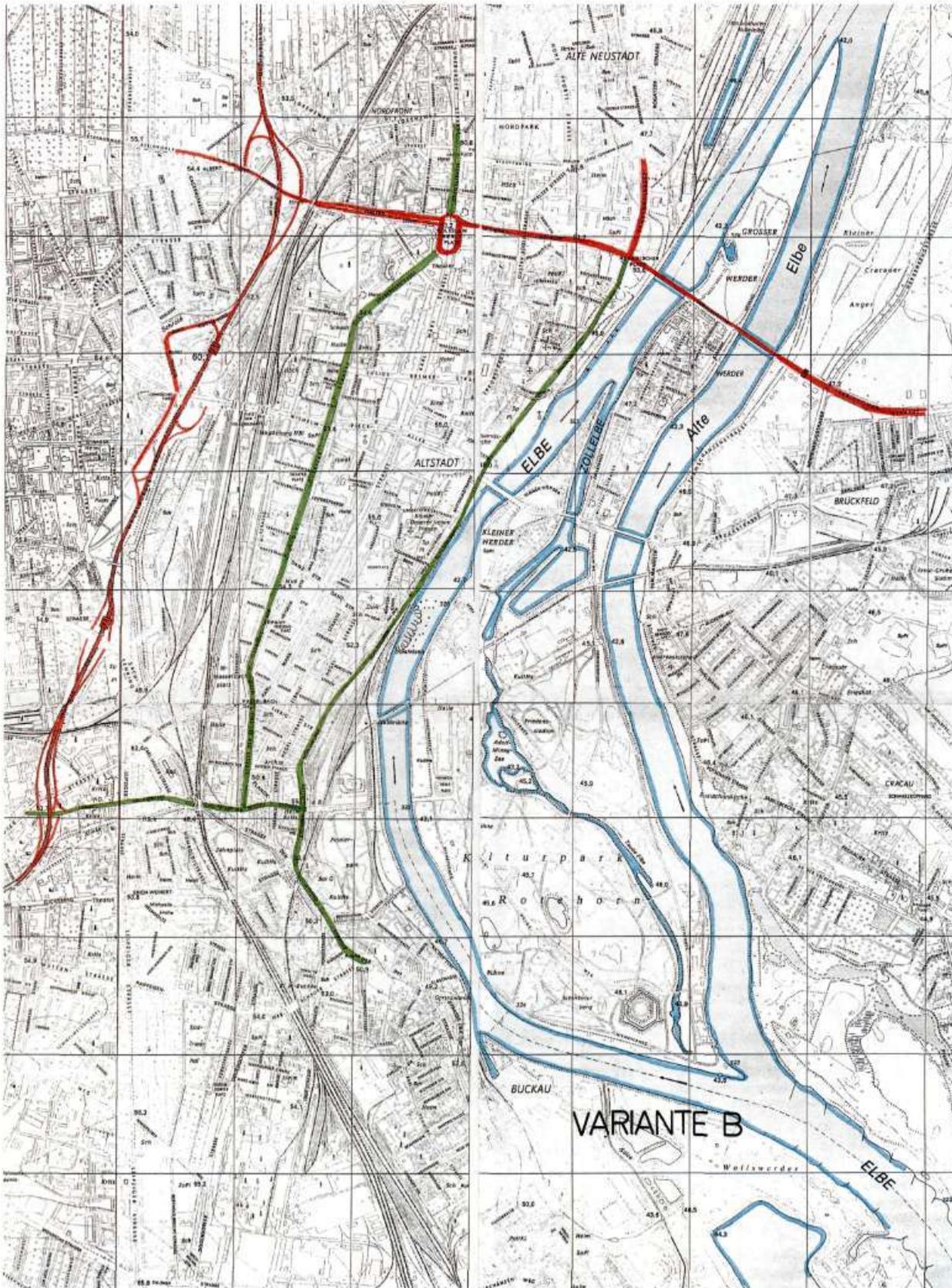
1. Für das Stadtzentrum wird auf der Grundlage eines neuen Nutzungskonzeptes und unter Beachtung besonderer städtebaulicher Zielstellungen ein komplexes Verkehrskonzept erarbeitet, welches von der Priorität der nichtmotorisierten Verkehrsarten und einer bestimmten Autofreimachung sowie weitestgehender Verkehrsberuhigung ausgeht.
2. Dem Fußgänger wird in Übereinstimmung mit dem Nutzungskonzept des Stadtzentrums ein wesentlich größerer Freiraum eingeräumt. Das Kernstück wird ein möglichst großflächiger Fußgängerbereich (autofreier Bereich) sein, wobei aber auch andere wichtige Fußgängerbeziehungen zuallererst nach den Belangen des Fußgängers selbst gestaltet werden sollen (Freizügigkeit, Sicherheit, Annehmlichkeit).
3. Der ÖPNV (Straßenbahn als Hauptträger) erhält das Primat; er bleibt ebenerdig. Seine Anlagen, insbesondere die Haltestellen werden eng mit den Anlagen des Fußgängerverkehrs verknüpft.
4. Für den Fahrradverkehr wird das Stadtzentrum als Ziel- und Durchfahrtbereich durch eigene Wege und der Integration in das Fußgängernetz gut erreichbar und passierbar gestaltet.
5. Das individuelle Kraftfahrzeug wird im Stadtzentrum sehr differenziert behandelt:
 - Der Durchgangsverkehr soll ausgeschlossen werden. Er wird auf einem Ring (Tangenten) um das Stadtzentrum herumgeführt. Die östliche Umfahrung befindet sich dabei in einem sehr sensiblen städtischen aber auch verkehrsstrukturell wichtigen Bereich. Er bedarf entsprechender Untersuchungen. Der Straßenzug Schleifer/Dimitroff-Allee soll als städtebaulich integrierte Hauptverkehrsstraße gestaltet, die Westtangente muß städtebaulich und stadtstrukturell neuen Anforderungen gerecht werden (größere Durchlässigkeit zum Stadtzentrum für Fußgänger- und Radverkehr, Gestaltung Damaschke-Platz als Einheit zwischen Hauptbahnhof und Stadtfeld).
 - Der Zielverkehr wird differenziert nach Nutzergruppen behandelt. Das Primat gehört den Bewohnern des Stadtzentrums. Danach kommt der Wirtschafts- sowie der Besucher- und Einkaufsverkehr und zum Schluß der Berufsverkehr.
 - Als ein Steuerungsmechanismus für den motorisierten Individualverkehr wird der ruhende Verkehr eingesetzt. Das Stadtzentrum erhält eine ausgewogene Anzahl von Einstellplätzen für den

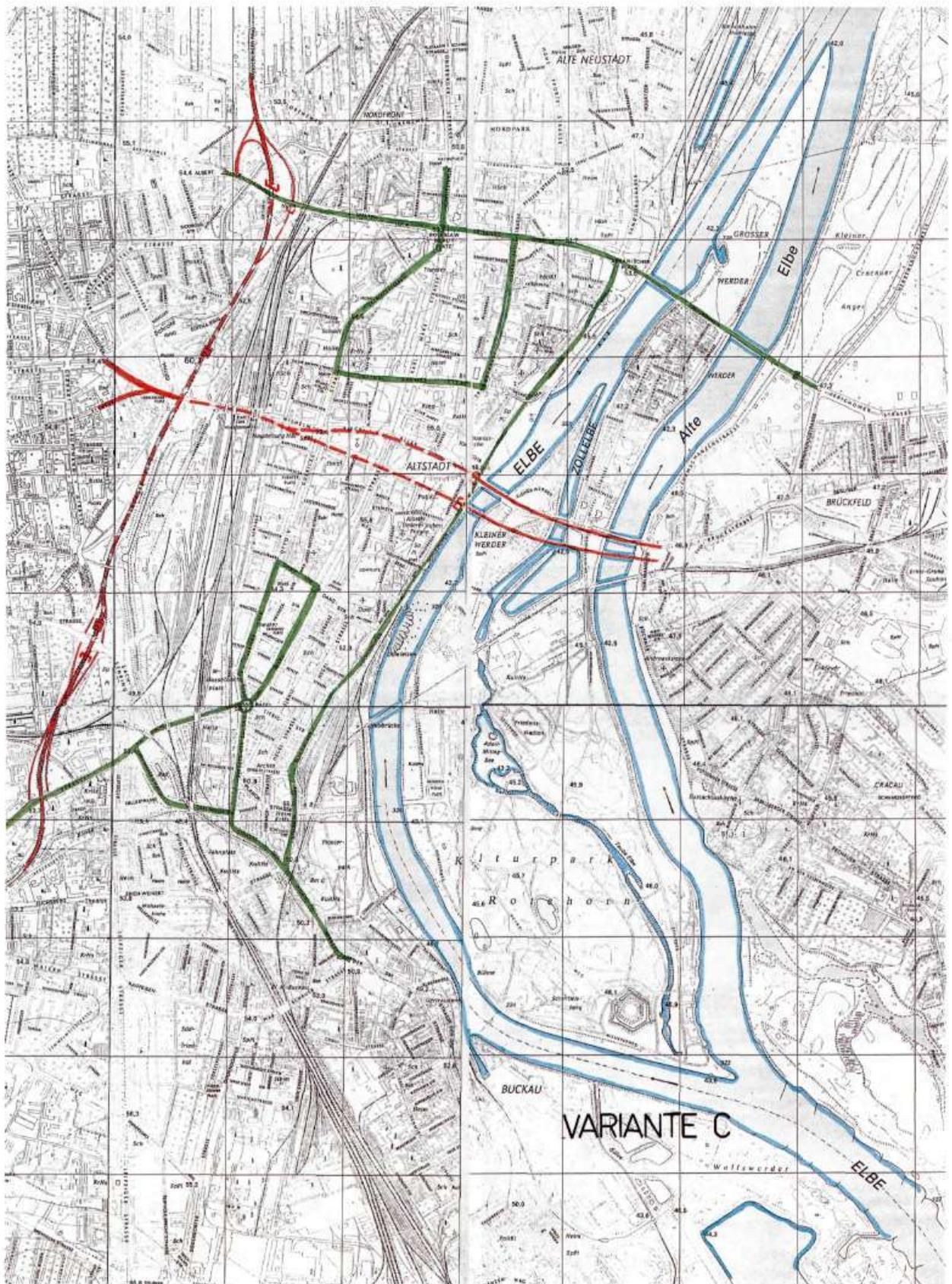
ruhenden Verkehr, für die Anzahl sind die Kriterien Attraktivität und der Umfang des verträglichen Individualverkehrs im Stadtzentrum sowie die Lage und die Bewirtschaftung der Parkierungseinrichtungen bestimmend.

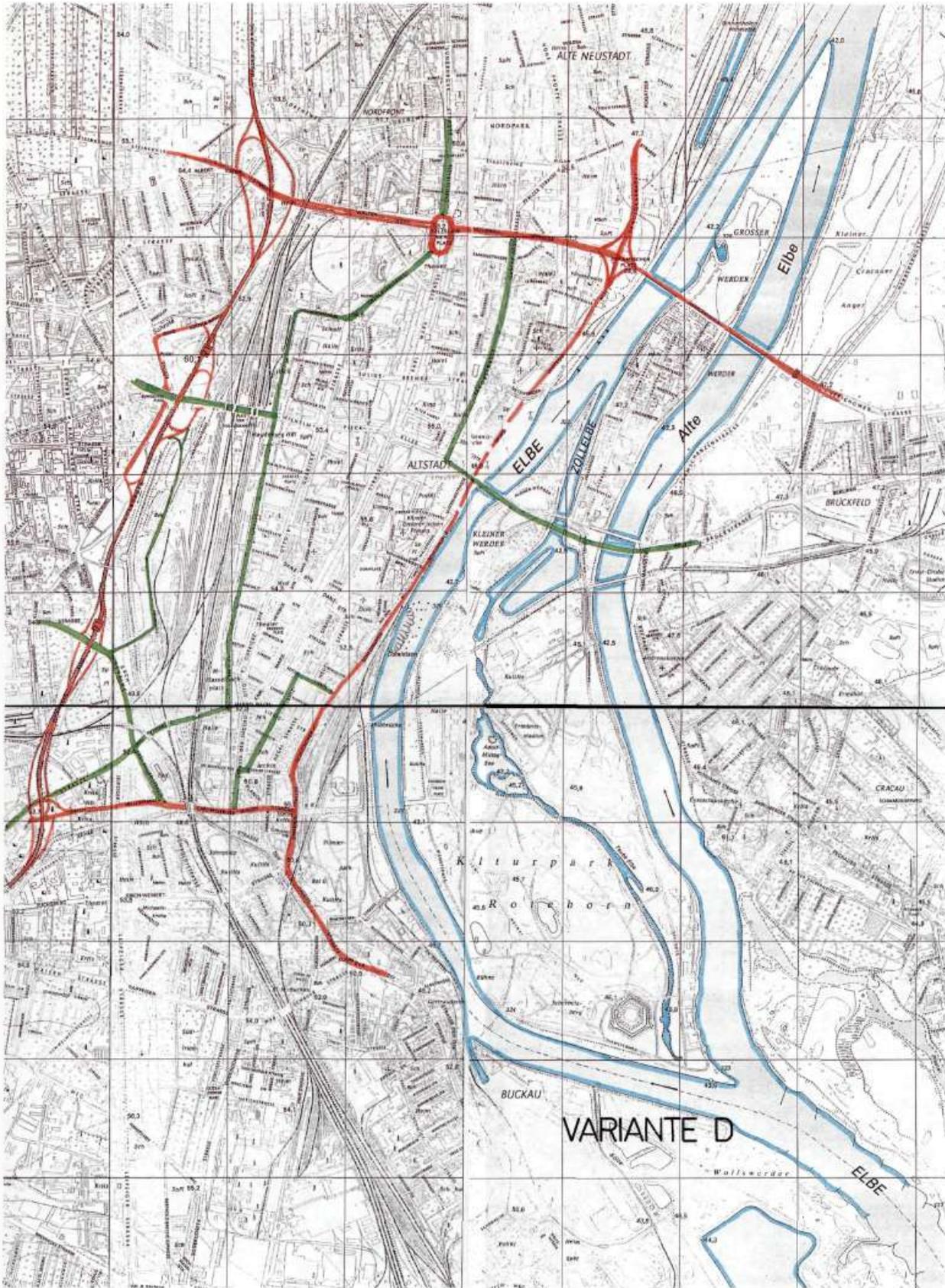
- Entsprechend der genannten Kriterien wird die Struktur und die Bemessung des Netzes für den Individualverkehr vorgenommen.

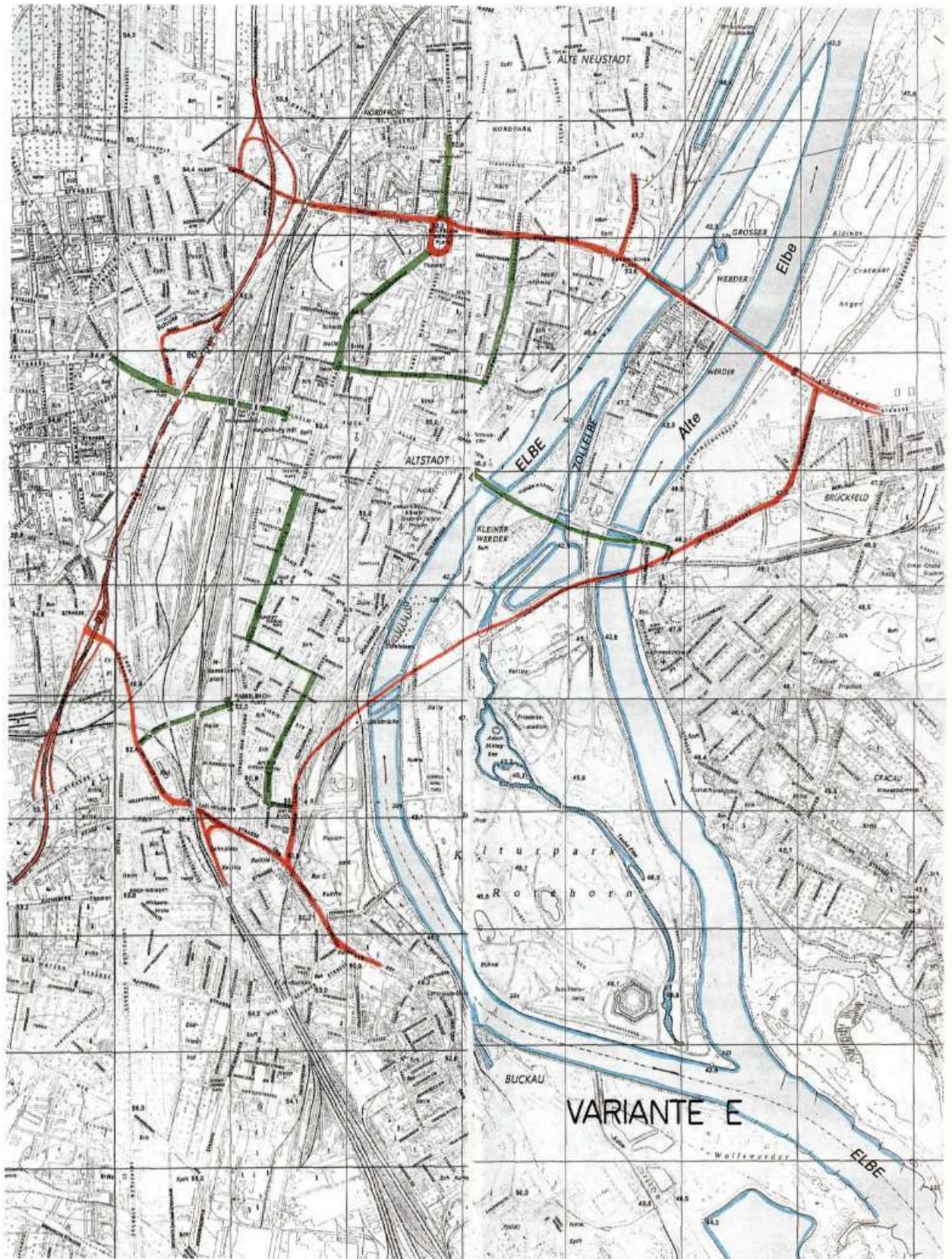












Günter Schöne
Dipl. hort.
Stadtplanungsamt
Magdeburg

Auswertung der Arbeiten zum Grünsystem

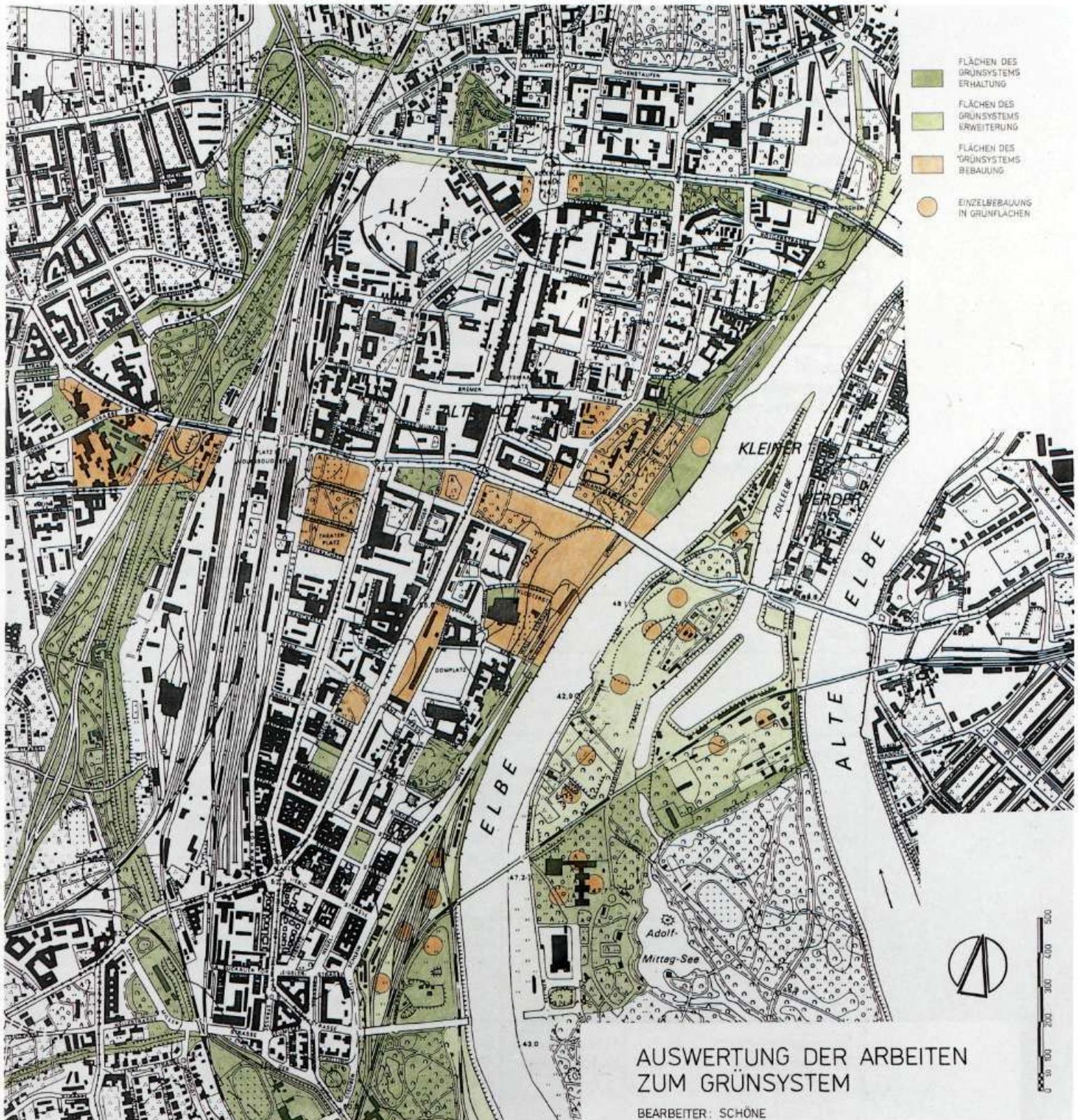


Tabelle der Nutzungsvorschläge

	Damaschke-Platz	Bahnhof Westseite	Bahnhof Ostseite	Zentraler-Platz	Eibufer Westseite
Gruppe 1 Prof. Deilmann/ Schagemann	keine Aussage	Verwaltung (Regierung/ Landtag)	Handel/Dienst- leistungen/ Busbahnhof	Operepassage/ Freiflächen	Opernhaus
Gruppe 2 Dubiel/Prof. Lattermann/ Rossing/Schadt/Schäche	Verwaltung/ Ministerien/ Dienst- leistungen	Bahnhofsgeb./ Busbahnhof/ Bürocenter	Dienst- leistungen/ Versicherun- gen/Bank/ Handel/Hotel	Stadtkrone Passagen- komplex	Opernhaus/ Wohnen/ Handel/ Dienst- leistungen
Gruppe 3 Stahrenberg/Hadamciyk/ Schube/Kästner/ Aschenbach	Opernhaus/ Hotel	Bahnhofs- gebäude/ Busbahnhof/ Freiflächengest.	Dienst- leistungen/ Handel/Banken	Handel/ Banken/ Dienst- leistungen	Museum Wohnen
Gruppe 4 Graul/Thäder/Weeck	keine Aussage (bebaut)	Busbahnhof	Handel/ Hotel	Handel/ Verwaltung	Handel/Hotel Kultur/Wohnen
Gruppe 5 Prof. Nagel/Schumann	keine Aussage (bebaut)	Freiflächengest.	keine Aussage (bebaut)	keine Aussage (bebaut)	Wohnen/Kultur (Neue Altstadt)
Gruppe 6 Krüger-Heyden/Getrost/ Robra/Michailjuk/Fritsche	Verwaltung/ Wohnen/ Freizeit	Bahnhofsgeb./ Busbahnhof	Handel/ Dienst- leistungen	Dienst- leistungen/ Freiflächen	Opernhaus »Museumsufer« Stadt- verwaltung
Gruppe 7, in Form von Einzelarbeiten Höhne	Landes- regierung	Bahnhofsgeb.	Theater/ Handel/ Dienst- leistungen	keine Aussage (bebaut)	Parlament/ Verwaltung/ Hotel
Karl	Ministerien/ Landtag	Bahnhofsgeb. Busbahnhof	keine Aussage (bebaut)	keine Aussage (bebaut)	Stadt- verwaltung und weitere Bebauung
Dr. Klügel	Landes- regierung/ Verwaltung	Handel/ Gastronomie Busbahnhof	Handel/ Banken/ Hotel/Ver	Handel	Gastronomie/ Handel/Büro Wohnen/Vergn.
Schroth	Landes- regierung	Bahnhofsgeb.	Banken/ Opernhaus/ Handel	Kongreßzentr.	Parlament/ Freizeiteinricht./ Hotel/Wohnen
Wähnelt	Landes- regierung	Bahnhofsgeb./ Busbahnhof	Dienst- leistungen/ Hotel	Kunsthalle Handel Verwaltung	Opernhaus Hotel/Wohnen Museen/ Biblioth.
Zesewitz	Landes- regierung/ Hotel	Bahnhofserw./ Bürogebäude	Theater für weitere Beb. keine Auss.	keine Aussage (bebaut)	Wohnen
Nutzungskonzeption Stadtplanungsamt	Verwaltung/ Landesregier.	Bahnhofsgeb./ Busbahnhof/ Hotel/ Verwaltung	Dienstleist./ Handel/Hotel/ Kultur/Wohnen	Handel/ Dienst- leistungen	Kultureinr./ Oper/Museen/ Wohnen/Hotel

Eibufer Ostseite	Elbe-bahnhof	Bahnhof-straße	Breiter Weg Südabschnitt	Domplatz	Breiter Weg Nordabschnitt	Universitäts-platz
Ausstellungen/ Kongresse/ Sport/Erholung	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage	Freiflächen- gestaltung	keine Aussage
Landesparla- ment/Kongreß- zentrum/ Hotels/Mu- seum/Wohnen	Freiflächenge- staltung/ Wohnen	keine Aussage	Wohnen/ Dienst- leistungen/ Handel	Kultur- einrichtungen	Freiflächenge- staltung/ Ladenpassage	Städtische Kunsthalle
Kultur Freiflächen	Parlament Regierung	Gewerbe	Handel/ Dienst- leistungen	Verwaltungs- einrichtungen	Handel/ Dienst- leistungen	keine Aussage (baulich gefaßt)
Freizeit/Sport/ Kultur/Erholung	keine Aussage (bebaut)	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage (neu bebaut)	keine Aussage (verdichtet)	keine Aussage (unbebaut)
keine Aussage (punktuell bebaut)	Oper Museum	keine Aussage (neu bebaut)	Parlament (Domplatz) sonst keine Aussage	Parlament	keine Aussage (verdichtet)	keine Aussage (bebaut)
Parlament/ Ministerien/ Hotels/Wohnen	Mediencenter	keine Aussage	Dienst- leistungen/ Handel/Hotel	Dienst- leistungen/ Handel	keine Aussage (verdichtet)	keine Aussage (bebaut) desgl. Askan. Platz
Freizei/ Erholung/ Museum/Hotel	Wohnen	Parken	keine Aussage	keine Aussage (neu bebaut)	keine Aussage	Landesbiblioth. TU-Gebäude am Askan. Platz
Hotel/ Opernhaus/ Ausstellungen	Wohnen	Parken	keine Aussage (verdichtet)	keine Aussage (neu bebaut)	keine Aussage	keine weitere Bebauung/ Freiflächenge- staltung
Parlament/ Opernhaus/ Hotel/Freizeit	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage	Ministerien	Handel (verdichtet)	keine Aussage
keine Bebauung	Wohnen	Parker/ Busbahnhof	Handel/ Banken	Hotel	keine Aussage	keine Aussage (bebaut) desgl. Askan. Platz
Freiflächengest. keine Bebauung	Wohnen	keine Aussage	keine Aussage	keine Aussage (neu bebaut)	keine Aussage (verdichtet)	keine weitere Bebauung/ Freiflächen- gest.
Parlament Hotel Ausstellung	Wohnen Hotel	Parken	keine Aussage (neu bebaut)	Banken	keine Aussage (neu bebaut)	keine Aussage (bebaut) desgl. Askan. Platz
Freizeit/Sport/ Hotel/Ausstell./ Wohnen	Freiflächenge- staltung/ Hotel Wohnen	Gewerbe/ Parken	Verdichtung/ Handel/ Dienstl./ Wohnen	Parlament	Verdichtung Handel/ Dienstl./ Wohnen	Universi- tätsbau/ Bildung/ Wissenschaft

Ergebnisse der Werkstattwoche und Schlußfolgerungen für die Entwicklung einer Nutzungskonzeption

Karin Kirsch
Dr.-Ing.
Stadtplanungsamt
Magdeburg

Aus den Bebauungsvorschlägen der Werkstatteilnehmer läßt sich unschwer das Nutzungskonzept für das Stadtzentrum rekonstruieren, das den Entwerfenden vorgeschwebt haben mag. Von einigen Teilnehmergruppen (2,3) wurde eine solche Nutzungskonzeption auch explizit dargestellt.

Die Analyse der Nutzungsvorstellungen macht in prinzipiellen Fragen eine weitgehende Übereinstimmung der Auffassungen sowohl zwischen den Teilnehmern der Werkstattwoche wie auch im Vergleich zu den Auffassungen des Stadtplanungsamtes deutlich, so daß es durchaus möglich erscheint, gestützt auf die Ergebnisse der Werkstattwoche, eine Nutzungskonzeption für das Stadtzentrum zu entwickeln und diese Nutzungskonzeption, so lange noch kein Flächennutzungsplan für die Stadt vorliegt, zur Grundlage für planerische Entscheidungen über Bauvorhaben im Stadtzentrum zu machen.

Diese Nutzungskonzeption sollte sich zunächst auf die planungsrelevanten Bereiche des Stadtzentrums konzentrieren, das heißt auf die Bereiche in denen künftige Nutzungen entweder auf Grund vorhandener Bauflächenreserven oder wegen offenkundiger Unzulänglichkeiten gegenwärtiger Nutzung neu bestimmt werden können. Sie könnte aber auch schon vorhandene Ansätze unterstützen und somit zur weiteren Profilierung bestimmter Teile des Stadtzentrums dienen.

Auf keinen Fall wird jedoch hier einer einseitigen Entwicklung, einer Monofunktion einzelner Teilgebiete, das Wort geredet, in jedem Fall muß bei Dominanz bestimmter Leitfunktionen Multifunktionalität gewahrt bleiben.

In diesem Sinne wären vorstellbar:

1. für den Bereich westlich des Bahngeländes an der Maybachstraße und rund um den Damaschkeplatz
ein Verwaltungszentrum, vorzugsweise für Einrichtungen der Landesverwaltung, ergänzt durch Hotels und Einrichtungen für den ruhenden Verkehr;
2. für das Gelände östlich des Hauptbahnhofs (Baugbiet »Bahnhofsvorplatz«)
ein Dienstleistungszentrum, in dem Büros und Praxen, Banken und Versicherungen dominieren, aber auch Hotels und spezielle Kultureinrichtungen wie Filmtheater oder Theater der kleineren Form, besondere Wohnformen (Penthouse, Appartements) ihren Platz finden; Handelseinrichtungen, vorwiegend in kleinteiliger

Strukturierung und für den gehobenen Bedarf sollten in erster Linie in der Erdgeschoßzone zu finden sein; das gleiche trifft auf ein vielseitiges Angebot an gastronomischen Einrichtungen zu;

3. für den Bereich zwischen Otto-von-Guericke-Straße und Breiten Weg sowie zwischen Julius-Bremer-Straße und Leiterstraße mit dem »Zentralen Platz« an der Kreuzung zwischen Breiten Weg und Wilhelm-Pieck-Allee
eine Profilierung als Einzelhandelszentrum ergänzt durch Dienstleistungseinrichtungen unterschiedlicher Art und Größe für den Bedarf einer breiten Öffentlichkeit;
4. für das Gelände am westlichen Ufer der Elbe von der Lukasklause im Norden bis zum Dom im Süden
in Ergänzung zu den bereits bestehenden Einrichtungen kultureller Prägung; die Dominanz kultureller Einrichtungen mit dem Opernhaus, Museum, Galerien und Bibliotheken; aber auch in Verbindung mit dem Wohnen, mit Hotels und Freizeiteinrichtungen;
5. für das Gelände auf dem östlichen Eibufer, das heißt für den Kleinen Werder, Stadtmarsch, Winterhafen und den Bereich um die Stadthalle
die Einordnung von Sport- und Freizeiteinrichtungen in Verbindung mit Hotels, einem Kongreßzentrum und Einrichtungen für spezielle Ausstellungen;
6. für das Gelände des Eibbahnhofs
repräsentative Verwaltungseinrichtungen für die Landesregierung (evtl. Parlamentsgebäude), Medien-Center oder dgl. aber auch Wohnungen sowie Einrichtungen für den ruhenden Verkehr;
7. für den Südabschnitt des Breiten Weges von der Keplerstraße bis zum »Zentralen Platz«
eine Belebung durch zusätzliche Handels- und Dienstleistungseinrichtungen (darunter auch Banken), Hotels und Pensionen bei Beibehaltung der in diesem Bereich bereits vorhandenen Wohnfunktion; speziell für den Abschnitt am Domplatz die Einordnung repräsentativer Verwaltungseinrichtungen und kulturellen Einrichtungen;
8. für den Nordabschnitt des Breiten Weges vom Universitätsplatz bis zum Zentralen Platz
eine Revitalisierung unter Verwendung dergleichen Funktionsgruppen wie im Südabschnitt des Breiten Weges;

9. für die verbleibenden Bauflächen im Bereich des Universitätsplatzes
Einrichtungen für Wissenschaft und Bildung sowie Einrichtungen für den ruhenden Verkehr;
10. für das Gelände entlang der Bahnhofstraße (Gelände der Deutschen Reichsbahn)
eine intensive Nutzung insbesondere zur Abdeckung des öffentlichen Parkraumbedarfes, aber auch zur Unterbringung von Büros und nicht störenden und wenig verkehrsintensiven Gewerbebetrieben;

Selbstverständlich enthalten einzelne Entwürfe aus der Werkstattwoche auch Vorschläge, die von dem soeben geschilderten Konzept abweichen, aber in der weiteren Diskussion Beachtung finden sollten.

So haben drei Magdeburger Architekten in ihren Entwürfen als Standort für einen künftigen Theaterneubau den Bahnhofsvorplatz gewählt.

In zwei Entwürfen erstrecken sich ein Kulturzentrum bzw. ein Kongreßzentrum vom westlichen Brückenkopf der Stromelbe bis zum Breiten Weg und geben so dem »Zentralen Platz« ein anderes Gepräge. In einigen Entwürfen ist der Standort für ein Parlamentsgebäude auf der Ostseite der Elbe vorgesehen.

Von anderen Architekten wird das Gelände um den Winterhafen als exklusiver Wohnstandort gesehen.

In dem Gelände des Eibbahnhofs sehen einige Teilnehmer den geeigneten Standort für ein neues Theater bzw. für Museen.

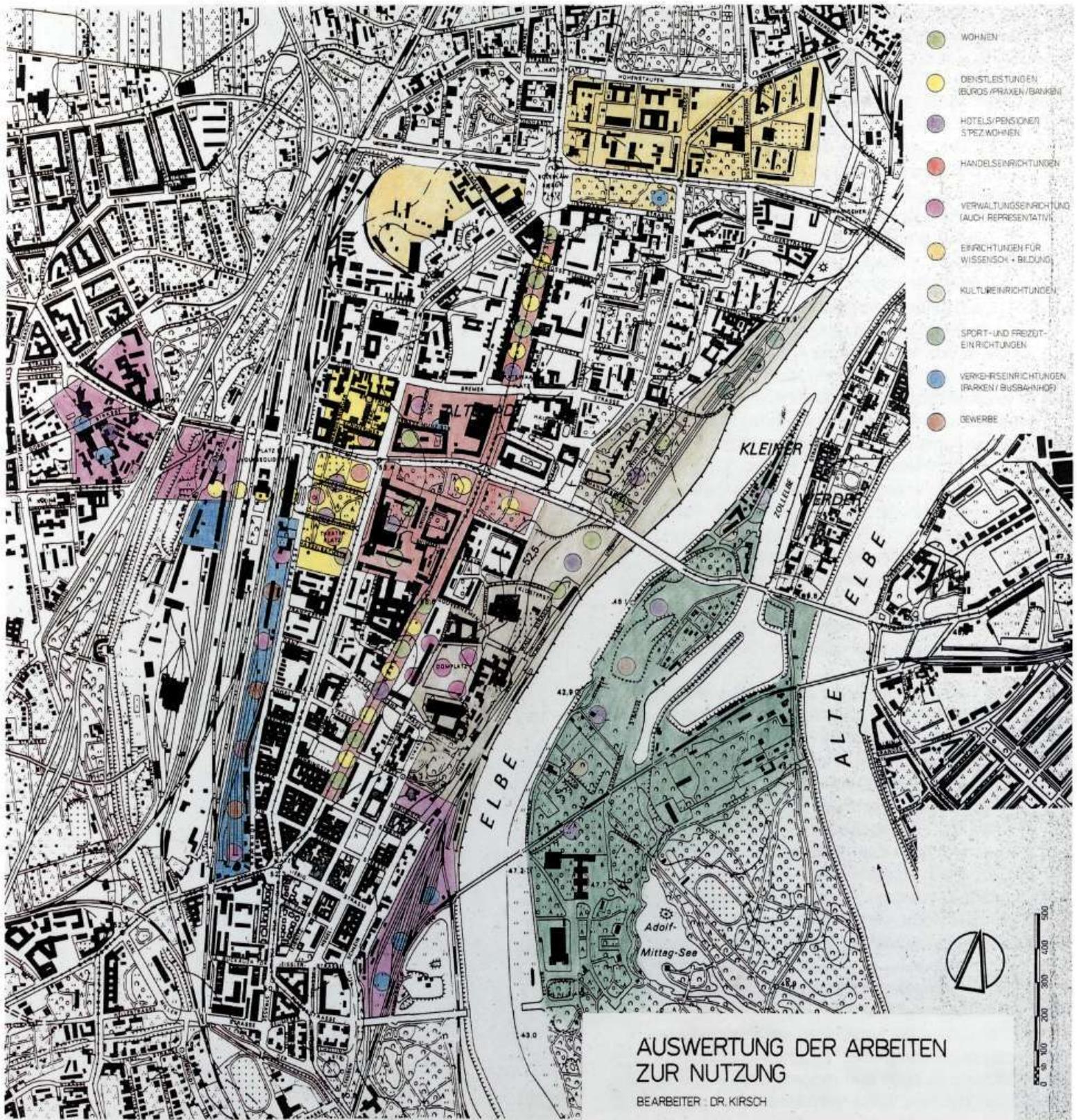
Auffällig ist auch, daß eine Reihe von Architekten in ihre Vorstellungen über die zukünftige Entwicklung des Stadtzentrums das Gelände östlich der Alten Elbe einbeziehen und auf den Flächen rund um den Heumarkt wichtige Zentrumsfunktionen - wie Bauten für die Landesregierung - einordnen.

Im Entwurf der Gruppe 3 erstreckt sich die Hauptgeschäftszone in West-Ost-Richtung vom Damaschkeplatz bis in das Brückfeld hinein.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist darin zu sehen, daß fast alle Architekten dem Bahngelände im Bereich des Hauptbahnhofs, aber auch dem Elbbahnhofsgelände, große Bedeutung für die weitere städtebauliche Entwicklung beimessen und entsprechende Nutzungsvorschläge machen.

So interessant die Ergebnisse der Werkstattwoche für die Formulierung einer Nutzungskonzeption für das Stadtzentrum auch sein mögen, man würde es sich zu leicht machen, wollte man diese Nutzungskonzeption ohne weiteres aus der vorliegenden Analyse, womöglich über eine einfache Mehrheitsfeststellung, ableiten.

Was jetzt vorliegt, ist nicht mehr- und nicht weniger! - als eine geordnete Übersicht über die Vorstellungen der Werkstattwochenteilnehmer, in Relation gesetzt zu den gegenwärtig im Planungsamt vorherrschenden Auffassungen und verdichtet zu einer Diskussionsgrundlage.



Resümee

Die Werkstattwoche - vom gerade neu gebildeten Stadtplanungsamt in wenigen Wochen inhaltlich und organisatorisch vorbereitet - bildete in mehrfacher Hinsicht den Beginn einer neuen Etappe der Stadtplanung in Magdeburg.

Zum erstenmal war es möglich, Architekten und Stadtplaner aus dem Osten und dem Westen unserer Heimat in gemeinsamer Arbeit zusammenzuführen. Und so besteht der Wert dieser Werkstattwoche nicht nur in den konkreten Arbeitsergebnissen, den Visionen über die zukünftige Struktur, Komposition und Gestalt der Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt, sondern auch in dem intensiven Gedanken- und Erfahrungsaustausch, der in diesen Tagen gepflegt wurde. Es wurden gemeinsam Erkenntnisse und Erfahrungen gewonnen, fachspezifische, aber auch allgemeine Einsichten in Entwicklungsprobleme, die mit Sicherheit sowohl für die Kollegen aus der ehemaligen DDR, wie auch für die Kollegen aus den alten Bundesländern von großem Wert für die weitere Berufsarbeit sein werden.

Dies sei vorangestellt, schmälert aber in keiner Weise die Bedeutung der Werkstattwoche für den praktischen Neubeginn der Planungsarbeit in Magdeburg. Insbesondere die Gäste der Werkstattwoche aus anderen Städten gingen völlig unbefangen an die Aufgaben heran und trugen so mit ihren Vorschlägen ganz wesentlich zur notwendigen Auflockerung und Überwindung eingefahrener Vorstellungen bei. Für die Magdeburger Architekten und Städteplaner, die naturgemäß die Entwicklungsprobleme und Entwicklungsmöglichkeiten ihrer Stadt, oft aus jahrzehntelanger Tätigkeit heraus, sehr gut kannten, war die Werkstattwoche eine gute Gelegenheit, die überkommenen Planungsvorstellungen kritisch zu überprüfen, oder auch eigene Ideen einzubringen. Was insgesamt dabei herausgekommen ist, bildet einen wertvollen Fundus für die weitere Planungsarbeit.

Es wurde deshalb auch unverzüglich eine Arbeitsgruppe eingesetzt, deren Aufgabe es war, die Ergebnisse der Werkstattwoche zu analysieren, übereinstimmende Auffassungen herauszufiltern, bestimmte Tendenzen deutlich zu machen, aber auch von diesen Linien abweichende Vorschläge herauszuheben. Mit der Arbeit dieser Gruppe wurde das Feld abgesteckt, auf das sich Diskussionen und vertiefende Untersuchungen in der nächsten Zeit konzentrieren müssen. Zugleich wurde auch deutlich, welche Teilgebiete - insbesondere des Stadtzentrums - eine erhöhte Aufmerksamkeit verdienen und durch städtebauliche Wettbewerbe weiter untersucht werden soll-

ten. Weitreichende Übereinstimmung der Auffassungen der Werkstattwochenteilnehmer war aber zugleich auch Bestätigung auf bereits begonnenen Wegen weiterzugehen und die unmittelbare Vorbereitung bedeutender Bauvorhaben im Stadtzentrum voranzutreiben. Das bezieht sich insbesondere auf das Sanierungsgebiet des südlichen Stadtzentrums und die Planung für den Bahnhofsvorplatz.

Mit der Werkstattwoche und ihren Ergebnissen bot sich zugleich eine gute Gelegenheit, die Öffentlichkeit in die städtebauliche Planung einzubeziehen. Neben zahlreichen Presseveröffentlichungen waren es vor allem die Ausstellung der Arbeiten, die vom 18. Februar bis zum 17. März 1991 im Rathaus stattfand, und ein Podiumsgespräch, das im Rahmen dieser Ausstellung durchgeführt wurde, die zur Popularisierung städtebaulicher Entwicklungsfragen beitrugen. Mit der jetzt vorliegenden Broschüre wird in erster Linie die gleiche Absicht verfolgt - die Bürger der Stadt Magdeburg zu informieren, sie zum Nachdenken über die zukünftige Gestalt ihrer Stadt anzuregen und zur Meinungsäußerung zu ermutigen. Im gleichen Sinne möchte ich allen Kommunalpolitikern diese Broschüre ans Herz legen.

Abschließend sei mir gestattet, allen Teilnehmern der Werkstattwoche und den Organisatoren für die geleistete Arbeit zu danken. Ganz besonders zu Dank verpflichtet sehe ich mich gegenüber der Norddeutschen Landesbank, die unserem Vorhaben große Aufmerksamkeit gewidmet hat, den Weg von der Vorbereitung und Durchführung der Werkstattwoche bis zur Publikation der Ergebnisse begleitet und durch ihre großzügige Unterstützung überhaupt erst ermöglicht hat.

*von Heinz-Karl
Prottengeier,
Dipl.-Ing.
Baudezernent*

TIMON Bauregie GmbH & Co. KG ist eine Bauträgergesellschaft, die sich seit ihrer Gründung im Jahre 1972 bei der Entwicklung und Durchführung von Baumaßnahmen im gewerblichen Bereich einen guten Namen als zuverlässiger Partner erworben hat. TIMON hat bisher über 80 Gewerbeobjekte im gesamten Bundesgebiet erfolgreich abgewickelt.

TIMON'S Know-How bei der Grundstückssuche und dessen Bewertung, sowie die individuellen Planungsleistungen für städtebaulich anspruchsvolle Lösungen werden von einer Vielzahl von Auftraggebern aus Kommunen, Industrie und Handel gefordert.

TIMON berät in Hinblick auf die steuerlichen Optimalösungen, garantiert Fertigstellungstermine, und verbindet wirtschaftliche Notwendigkeiten mit anspruchsvoller Architektur.

TIMON ist Kommunikationspartner in allen Fragen, Problemen, Verantwortungsbereichen rund um gewerbliche Immobilien.

Fordern Sie uns in Fragen der Auftragsdefinition, Bedarfsanalysen, Finanzierung, Realisierung und Nutzung.

TIMON betätigt sich seit März 1990 erfolgreich in den neuen Bundesländern und stellt sich dort den besonderen Aufgaben.

TIMON ist bereits heute für den gemeinsamen europäischen Markt ab 1993 logistisch als auch personell vorbereitet.

Sprechen Sie mit TIMON, denn wir sprechen Ihre Sprache.

TIMON Bauregie

TIMON Bauregie GmbH & Co. KG
Nobelstraße 20
W-7505 Ettlingen
Tel. 07243-300 01
Fax 072 43-300 04
Telex: 782955 timon-d



München, Microsoft



Hannover, Galerie LUISE



Lübeck, Landesarbeitsamt

TIMON
Bauregie GmbH & Co. KG



Technische Gebäudeausrüstung Magdeburg GmbH



Anerkannter Fachbetrieb für Haus- und Versorgungstechnik
Ihr Partner für die Ausführung von modernen Anlagensystemen
und komplexen Leistungen in den Bereichen

Haustechnik

und

Versorgungstechnik

Heizungssysteme

- Heizhäuser (freistehend)
(auch als Heizcontainer)
- Heizkesselanlagen (im Gebäude)
für Energieträger Gas und Öl
- Thermenheizungen für Gas
- Wärmeumformerstationen
- Hausanschlußstationen
- Zentralheizungsanlagen
- Fußbodenheizungen
- Luftheizanlagen

Lüftungsanlagen für u. a.

- Gaststätten und Hotels
- Bauten für Kultur und Freizeit
- Schulen
- Wohnungsbau
- Verwaltungsgebäude

Sanitäranlagen

- Bäder, Duschen, Toilettenanlagen
- Warmwassererzeugungsanlagen
- Druckerhöhungsanlagen
- Löschwasseranlagen
- Brauchwasseranlagen
- Niederdruckgasanlagen

Elektrotechnik

- Beleuchtung Schwachstrom
- Steuerung/Regelung für den TGA-Bereich
- Schaltschrankbau
- Starkstromanlagen
einschl. Transformatorenstationen
- Kabeitrasse
innerhalb und außerhalb von Ortsnetzen

Rohrleitungsbau

- Fernwärmerohrleitungen
- Gasleitungen
einschl. Reglerstationen
- Wasserleitungen für
Trink-, Brauch- und Regenwasser
- technologische Rohrleitungen innerhalb und außer-
halb von Ortsnetzen und im Industriebereich

Zerstörungsfreie Werkstoffprüfung

Isolierung

- für betriebs- und haustechnische Anlagen
- Rohrleitungen einschl. Armaturen
- Heizhäuser
- Abnehmeranlagen
- Luftkanäle

Serviceleistungen für alle von uns errichteten Anlagen

TGA Magdeburg GmbH bietet Ihnen viel Leistung aus einer Hand

- Beratung - Planung -Ausführung -

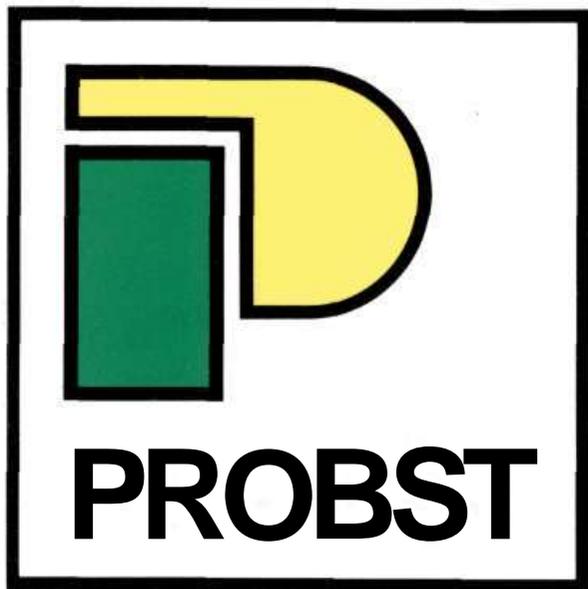
TGA Magdeburg GmbH Geschäftsführer Dipl. Ing. Hans-Joachim Keller

Handelsregister Magdeburg HRB.07.56

Mitglied im Industrieverband Sachsen-Anhalt

Postfach 4109 • O-3010 Magdeburg • Sieverstorstr. 32/33 • O-3024 Magdeburg

Telefax (0 91) 58 83 09 • Telefon (091)5880 • Telex 08 402



PROBST

WIR BAUEN

75
JAHRE

Unsere Stärke ist die Idee, Planung, Bauausführung und schlüsselfertige Übergabe der unterschiedlichsten Bauobjekte wie:

STARLIGHT-HALLE BOCHUM

KREISPOLIZEIBEHÖRDE NEUSS

HERFORD

PADERBORN

BAD OEYNHAUSEN

BÜNDE

LIPPSTADT

um Dortmund

Rathaus Oelde

DAIMLER-BENZ BERLIN

ST.-ROCHUS-HOSPITAL CASTROP-RAUXEL

RUHRSTADION BOCHUM

Bökelbergstadion Mönchengladbach

FINANZAMT ARNSBERG

MÄRKTZENTRUM WIEDENBRÜCK

Volksbank Warendorf

AOK BECKUM STAWA HAGEN

OVERBERGSCHULE AHLEN

**Fern-Uni Hagen Lippe-Verfoand
Umwelt-Technik**

BERUFSSCHULZENTRUM GÜTERSLOH

**MEDIZINISCH TECHNISCHES Zentrum
Castrop-Rauxel**

Bauunternehmung

Betonwerke

Generalübernehmer

Bauträger

Projektentwicklungsgesellschaft

4740 Oelde

Ennigerloher Straße 86

Telefon (025 22) *5511

Telefax (025 22) 5519

4630 Bochum 1

Westring 23

Telefon (02 34) *609 13

Telefax (02 34) 169 40

O-3010 Magdeburg

Olvenstedter Straße 51

Telefon U.Telefax (091) 30292

Fu-Telefon(01 61) 1 21 5796

O-1080 Berlin

Unter den Linden 62-68

Telefon 1261440+ 41

Telefax 2 2614 43



STARLIGHT-HALLE BOCHUM



DAIMLER-BENZ BERLIN



FINANZAMT ARNSBERG

GRUNDAG

Bauconsult GmbH

O-3040 Magdeburg
Julius-Bremer-Straße 3

Telefon (091) 53423
Fax (091) 53423

- Beratung in Bauangelegenheiten
- Förderung, Vermittlung und Finanzierung von Bauvorhaben aller Art
- Erwerb von Grundstücken zur Errichtung von Bauwerken für den Wohnungs- und Gewerbebau sowie deren Vermietung

Von Anfang an. Die richtige Baufinanzierung für Renovierung, Modernisierung, Kauf.

Jetzt Wohnungsbauprämien
sichern mit dem
Deutsche Bank-Bausparen:
15 % plus 2 % für jedes Kind.



Welches Vorhaben Sie auch planen: Mit dem richtigen Partner wird die Finanzierung für Sie tragbar und steht auf einem soliden Fundament.

Unsere Baufinanzierungsberater zeigen Ihnen gern, wie Sie mit der richtigen Baufinanzierung und dem Deutsche Bank-Bausparen Ihre Pläne verwirklichen.

- Reden wir darüber.

Deutsche Bank

Filiale Magdeburg
Universitätsplatz
Magdeburg, 3040



rasch

IHR
PARTNER
FÜR
FOTOSATZ
UND
DRUCK

RASCH DRUCKEREI
UND VERLAG
LINDENSTRASSE 47
4550 BRAMSCHE
TELEFON 05461/2001
TELEFAX 05461/61557

