

- Erhaltung und Ausbau der Elbuferpromenade als Landschaftsraum mit Anbindung an den Klosterberggarten;
- Umnutzung der Anlagen des Elbebahnhofs und deren teilweise Einbindung in die Struktur des südlichen Stadtzentrums;
- Erhaltung und Sicherung der historischen Befestigungsanlagen (Fort „Scharnhorst“) und deren Einbindung in die Stadtstruktur;
- Wiederaufbau der Sternbrücke.

In Bezug auf die künftige Nutzung des Gebietes heißt es:

„... Das Planungsgebiet ist entsprechend den Strukturvorstellungen zum Flächennutzungsplan insbesondere im Bereich des Schieinufer zum Mischgebiet entsprechend § 6 BauNVO zu entwickeln. Die Flächen zur Elbe hin sollen vorwiegend dem Wohnen dienen ...“

Im Zusammenhang mit ihren Bebauungsvorschlägen sollen die Teilnehmer Nutzungsvorschläge für das Gebiet des Elbebahnhofs unterbreiten. Ausgehend von der Zielstellung im o.g. Aufstellungsbeschuß werden dazu die nachfolgenden Hinweise gegeben:

- Wohnnutzung hat Vorrang und sollte bei 80 % der BGF liegen;
- Nutzungen rein gewerblicher Art sollten sich auf die Grundstücke an der Straße Schieinufer beschränken; der Abgrenzung zum anschließenden Wohngebiet ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken,
- Großflächiger Einzelhandel wird abgelehnt;
- Versorgungseinrichtungen sind nur in soweit erforderlich, als sie dem Gebiet unmittelbar dienen;
- bevorzugt wird die Einordnung von freizeitorientierten und den Wohnwert steigernden Einrichtungen;
- die Einordnung eines Hotels ist möglich.



Einen weiteren Schwerpunkt bildet die Einbeziehung der ehemaligen Befestigungsanlagen in das Nutzungskonzept. Die Bausubstanz im Fort „Scharnhorst“ (zweigeschossige Kasematten in gutem Erhaltungszustand) eignet sich insbesondere für die Nutzung zu kulturellen Zwecken, die vom Freilufttheater bis zu Ateliers und Werkstätten mit Künstlerwohnungen reichen könnten. Aber auch eine Nutzung zu gastronomischen Zwecken ist denkbar.

Aussagen zur Erreichbarkeit, Zufahrt und Parkplätzen sind dabei zwingend erforderlich.

Weiter werden von den Entwürfen erwartet:

- Vorschläge für die strukturelle Verbindung des Plangebietes mit dem südlichen Stadtzentrum;
- Vorschläge für die Verbesserung der Beziehungen zwischen dem Plangebiet und dem Bereich Dom/Domplatz sowie zum gesamten Stadtzentrum;
- Vorschläge für die Weiterentwicklung des Freiflächensystems, insbesondere für den Ausbau der Elbuferpromenade und deren Weiterführung zum Klo-

sterbergegarten; die Attraktivität der Elbuferpromenade ist durch Einordnung von gastronomischen Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen erheblich zu steigern;

- Vorschläge für die Verkehrserschließung und Nachweis der erforderlichen Parkstellflächen.

2.3 Vorgaben für die Teilnehmer

- Die Höhe der Neubebauung auf dem Elbebahnhofgelände soll sich in die Topographie einfügen. Eingriffe in die Stadtsilhouette bedürfen einer besonderen Begründung.
- Die Denkmalsubstanz ist in die Planung zu integrieren.
- Das gesamte Elbufer und die Grünanlagen zwischen Klosterbergegarten und dem Alten Bahnhof westlich des Fort Scharnhorst müssen uneingeschränkt öffentlich zugänglich sein.



- Der bereits geplante Fahrradweg entlang des Elb-ufers ist beim Entwurf zu berücksichtigen.
- Es ist von der Wiederherstellung der Sternbrücke als Brücke für die Fußgänger, Radfahrer und für den ÖPNV auszugehen.
- Die Hubbrücke ist als wichtige Fußgängerverbindung und als technisches Denkmal in die Planung einzu-beziehen.
- Es sind zusätzliche Fußgängerverbindungen zwi-schen dem Elbebahnhofgelände und dem südlichen Stadtzentrum bzw. dem Bereich Dom/Domplatz vor-zuschlagen.
- Die Verkehrsanbindung an das südliche Stadtzen-trum sollte sich auf zwei geeignete Knoten beschrän-ken; einer der beiden Knoten könnte an der Kepler-straße liegen; die Liebigstraße ist als verkehrsberu-higte Hauptfußwegverbindung mit dem Plangebiet zu verbinden.
- Für die Straße Schieinufer als Teil des Verkehrsstra-ßenhauptnetzes ist mit einer Belegung durch 28.000 KFZE (DTV) zu rechnen.
Der Bebauungsvorschlag hat den Bedingungen der DIN 18 005 Rechnung zu tragen.
Im Bereich der Einmündungen Keplerstraße, Planck-straße/Seumestraße und Steubenallee soll die Stra-ße 4-streifig geführt werden (Knotenpunktaufwei-tung), ansonsten wechselseitig 3-streifig.
- Der ermittelte Stellplatzbedarf ist zu 50 % auf dem Gelände selbst abzudecken, für die anderen 50 % ist ein Parkhaus vorzusehen, das auch zur Abdeckung des Parkplatzbedarfs aus dem angrenzenden südli-chen Stadtzentrum dient und im südlichen Teil des Gutachtengebietes seinen Standort erhalten sollte.
- Es kann davon ausgegangen werden, daß zur Rea-lisierung der Planungsideen erforderlich werdende bodenordnende Maßnahmen vorgenommen wer-den.

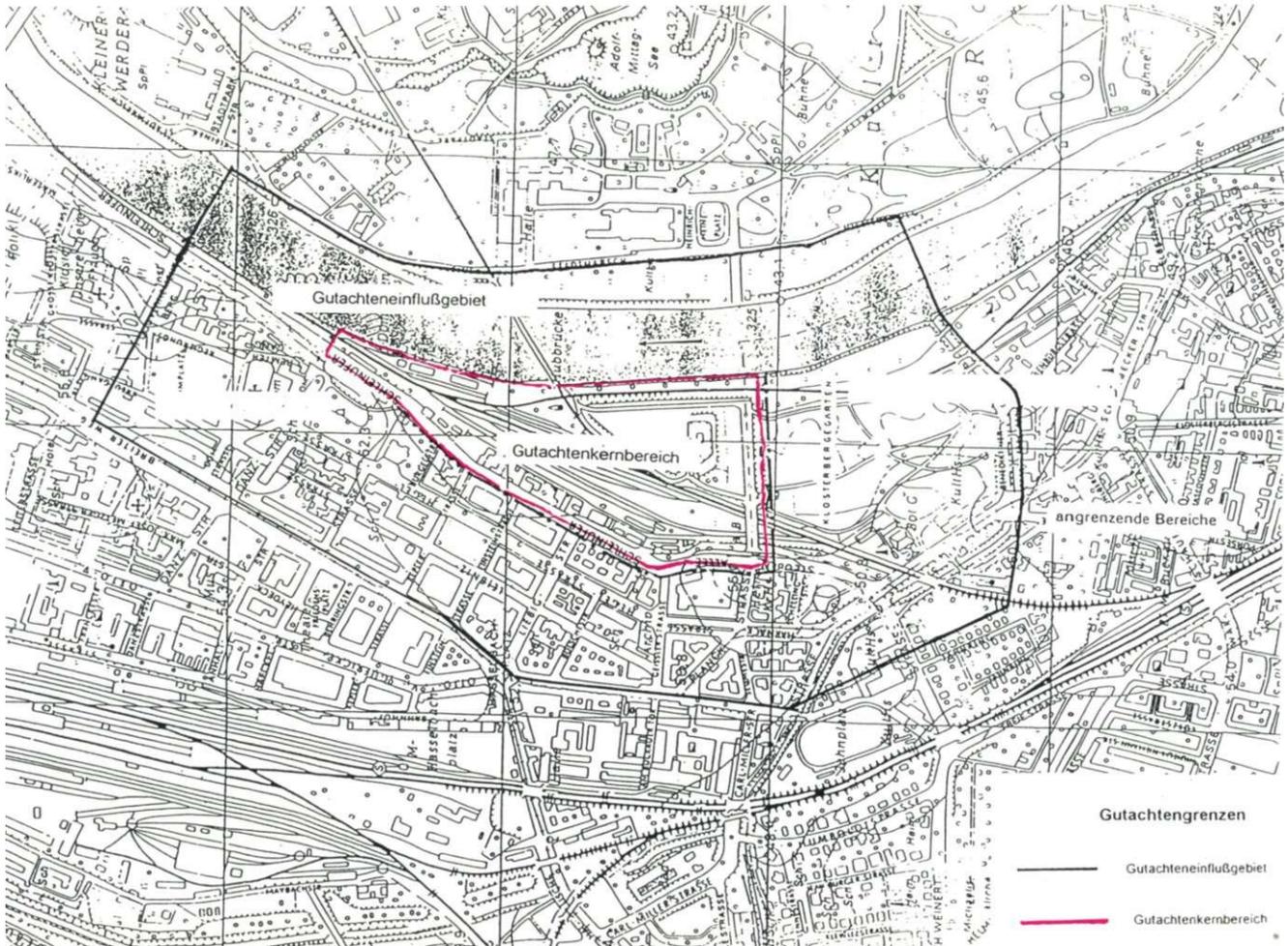
2.4 Teilnehmer

Zur Teilnahme am Gutachterverfahren „Elbebahn-hof Magdeburg“ werden aufgefordert:

1. Architekturbüro
Peter Otto
Magdeburg
2. Architekten
Odermatt und Walser
Magdeburg
3. Architekturbüro
Uwe Graul
Halle
4. Architekten
Schulz und Krause
Lindow/Meckl.



Blick über die Gleisanlagen auf die Bebauung an der Straße Schieinufer (Quartier 13)



3. DIE EINGEREICHTEN ENTWÜRFE

BEITRAG 1

Marcel Odermatt/Dominique Walser

Die Aufgabe

Eine Brachfläche auf einem ehemaligem Güterbahnhof gelegen, soll bebaut werden. Das zu bebauende Areal liegt im Stadtzentrum direkt an der Elbe.

Die plötzlichen Eingriffe können das bestehende ökologische, soziale und räumliche Stadtgefüge aus dem Gleichgewicht werfen. Es sind daher dringend stadtplanerische Strategien und Instrumente zu entwickeln, die den komplexen und vielfältigen Ansprüchen einer solch grossen Bauaufgabe gerecht werden.

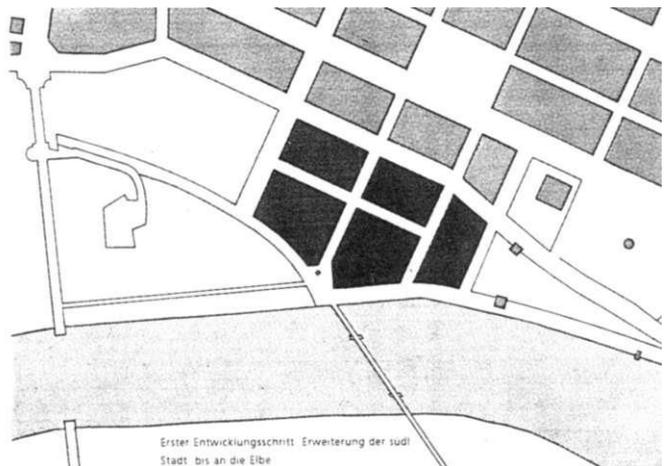
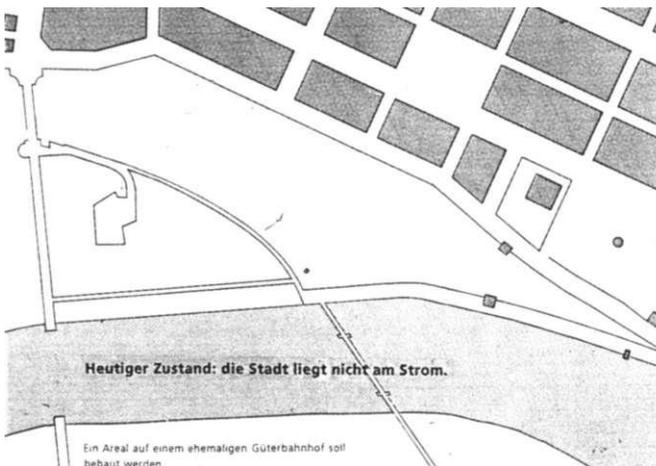
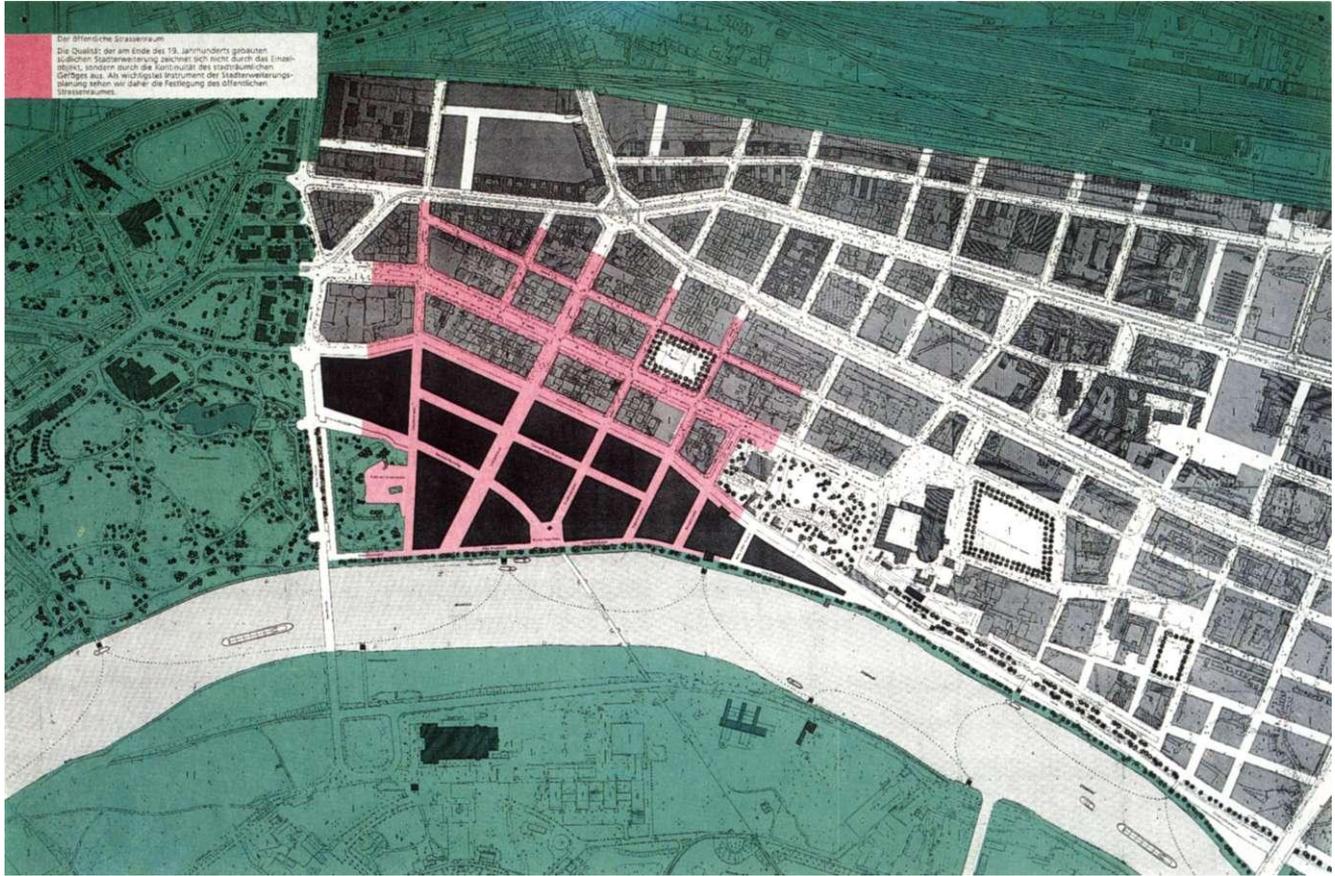
Die Stadterweiterung

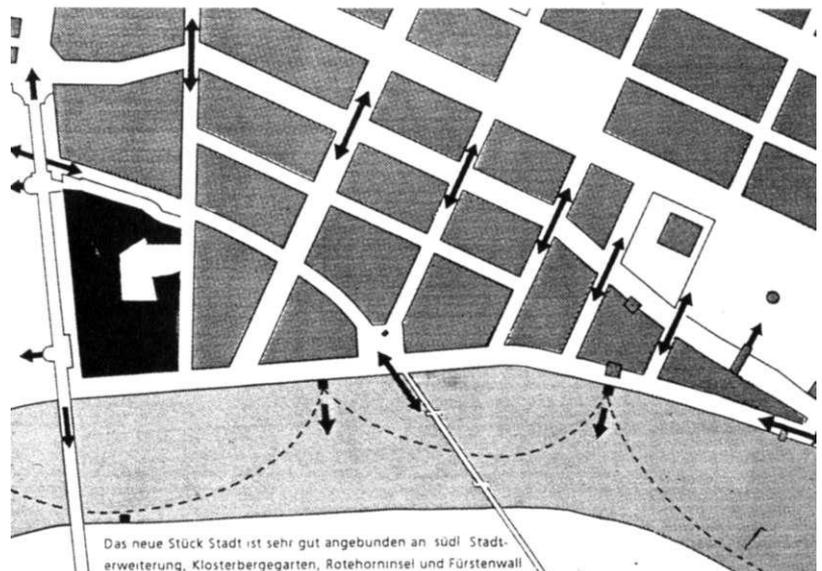
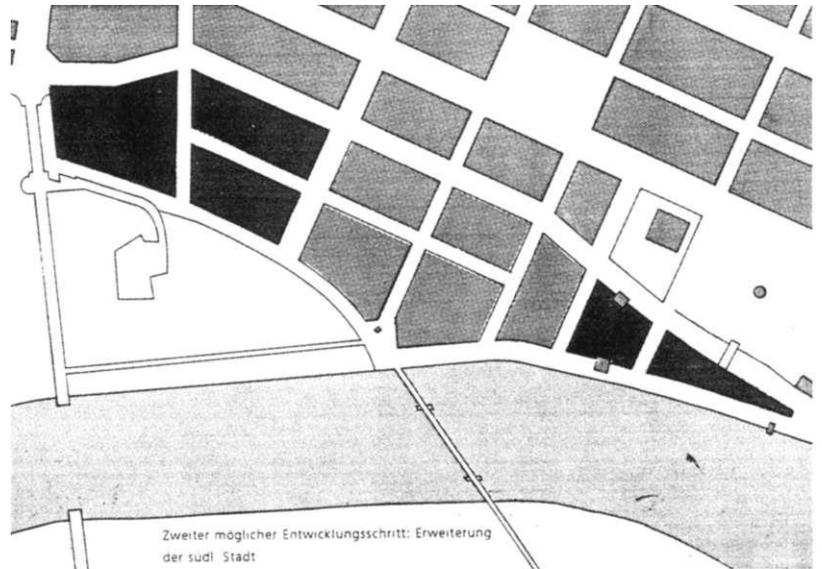
Die Qualität der am Ende des 19. Jahrhunderts gebauten südlichen Stadterweiterung von Magdeburg zeich-

net sich nicht durch das Einzelobjekt aus, sondern durch die Kontinuität des stadträumlichen Gefüges. Als wichtigstes Steuermittel der Stadterweiterungsplanung sehen wir die Festlegung des öffentlichen Raumes. Unseren Beitrag sehen wir als Stadtteilentwicklungsplan, der neben einer räumlichen auch eine zeitliche Vorstellung geben sollte, wie die erhaltenswerten und neuen Gebäude mit den Aussenräumen in Etappen von mehreren Jahren in Beziehung treten können.

Ausgangspunkt unserer Überlegungen war die Lektüre des Ortes. Ganz im Sinne von Snozzi's Aussage: 'Die bestehende Stadt kann uns helfen, die neue Stadt zu entwickeln, weil die Lösung für die zukünftige Stadt oder dem zukünftigen Stadtteil in der bestehenden Stadt bereits enthalten ist.' (Snozzi). Es stellten sich uns folgende Fragen: Wie kann der neuzuschaffende Stadtteil mit der bestehenden Stadt verknüpft werden. Und wie kann gefördert werden, dass ein öffentlicher städtischer und kein privater 'wohnpark-ähnlicher' Stadtteil entsteht.



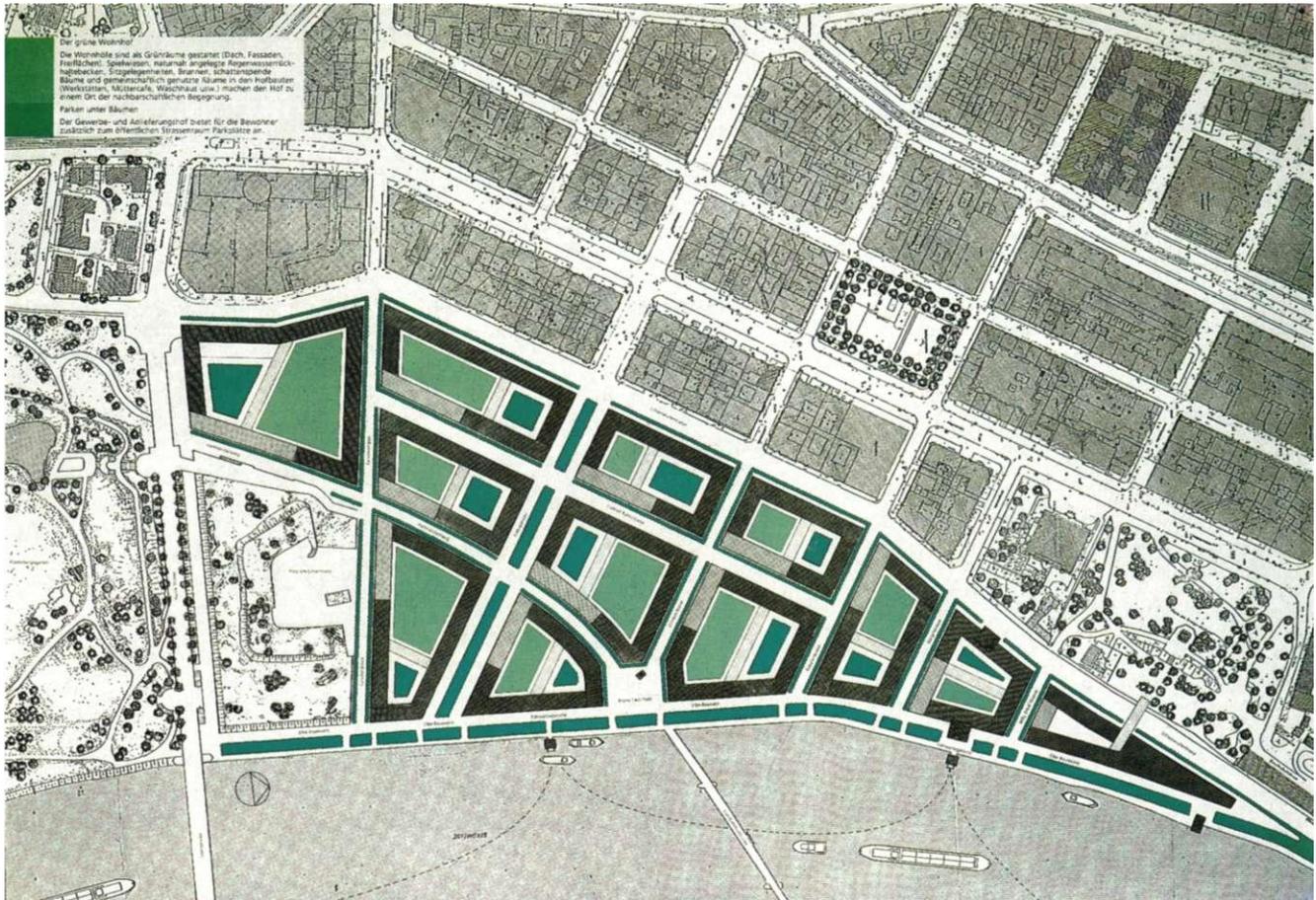




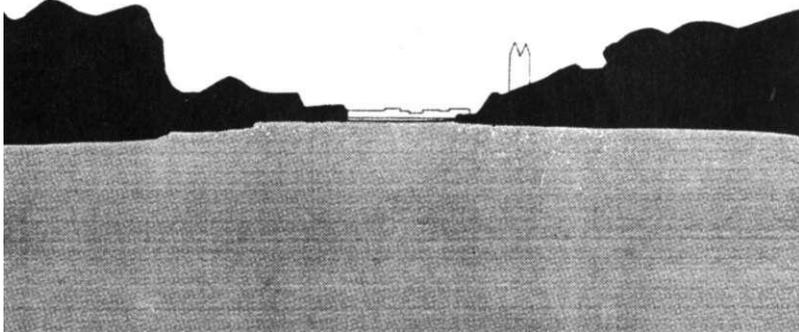
Der öffentliche Raum

Vergleicht man die Lebensqualität von alten Stadtquartieren mit denjenigen der heute entstehenden 'Wohnparks', so fällt die Unwirtlichkeit der letztgenannten auf. Was sind die Gründe hierfür? Ein neues Stück Stadt und die Qualität von Urbanität wird erreicht durch bauliche Dichte, durch Kleinteiligkeit, durch Nutzungsvielfältigkeit und durch die Öffentlichkeit von Kultur und Kneipen.

Das Interesse an der Öffentlichkeit nimmt aber ständig ab. Das Fernsehen transferiert die Öffentlichkeit in die Wohnstube, der öffentliche Raum vereinsamt. Dort, wo sich bei unserem Bebauungsvorschlag die Strassenräume kreuzen, entstehen Plätze, wo sich Menschen treffen und versammeln. Der Bruno-Taut-Platz kann so ein Zentrum des öffentlichen Lebens in der neuen Stadt werden. Es ist der Ort für Läden, Kneipen und andere Einrichtungen von erhöhtem, öffentlichem Interesse.

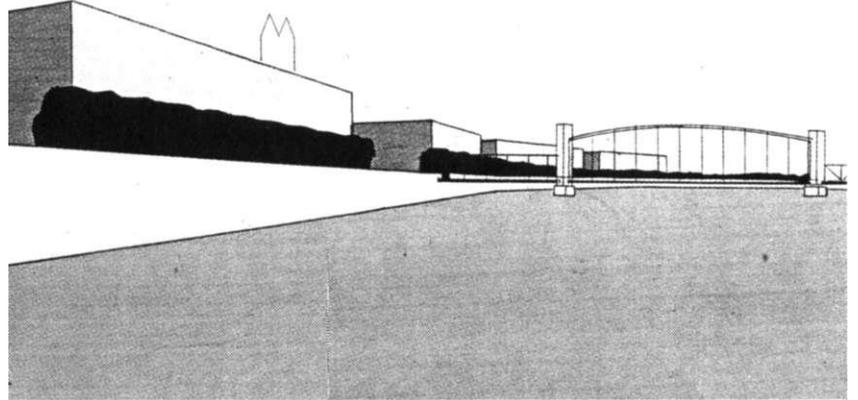


der Klosterberggarten braucht die Stadt
"Zur Vollendung dessen (des Klosterberggartens) aber, gehört auch die Stadt selbst mit ihren Baumassen, und ihren Türmen und Domen. (Lenne)



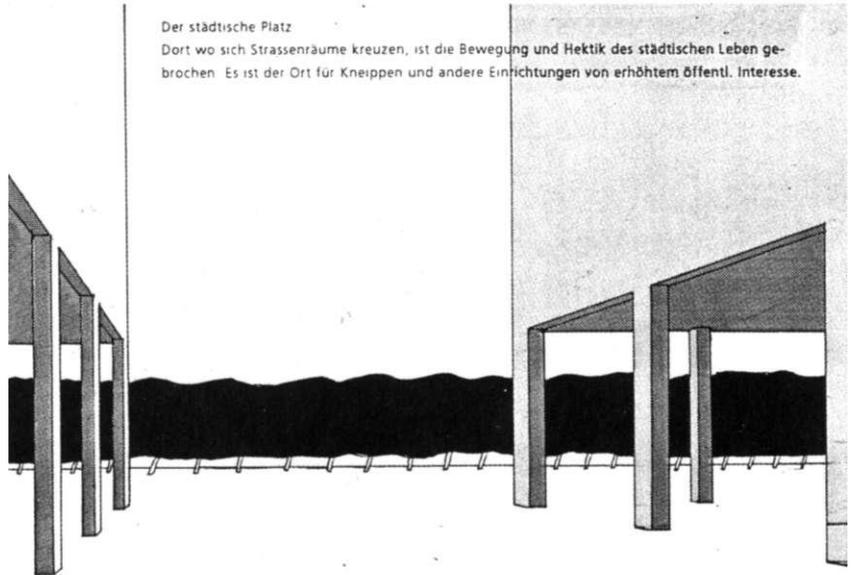
Eine urbanes Elbufer

Da heute keine Öffentlichkeit oder keine Stadt am Elbufer ist, sind die von Lenné beschriebenen 'glänzenden Ansichten der Stadt und des Stroms' nicht wahrnehmbar.



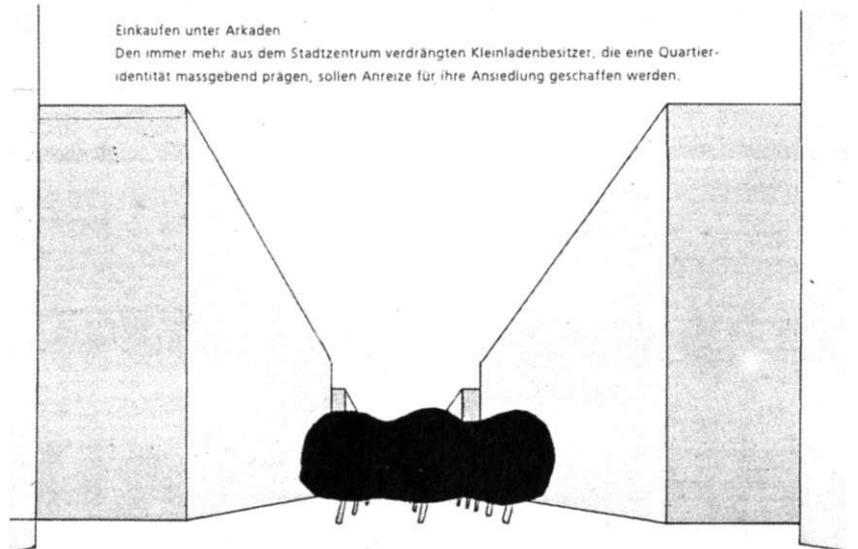
Der städtische Platz

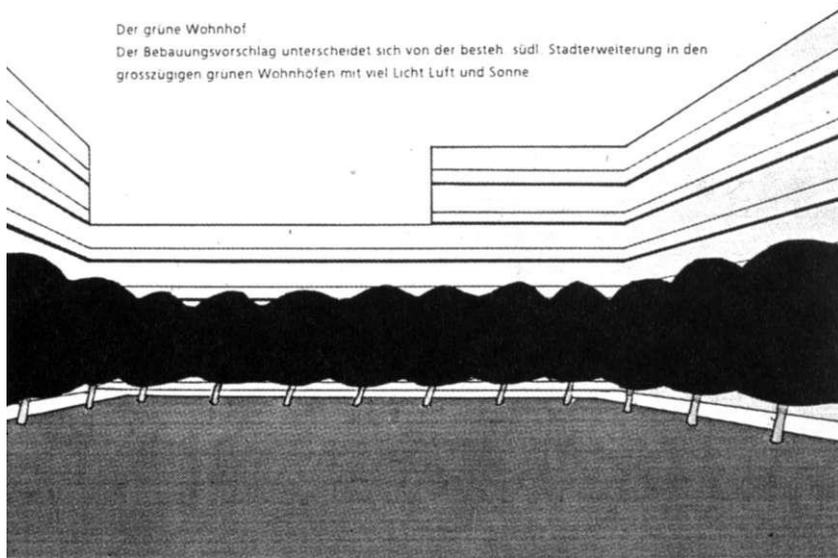
Dort wo sich Strassenräume kreuzen, ist die Bewegung und Hektik des städtischen Leben gebrochen. Es ist der Ort für Kneipen und andere Einrichtungen von erhöhtem öffentl. Interesse.



Einkaufen unter Arkaden

Den immer mehr aus dem Stadtzentrum verdrängten Kleinladenbesitzer, die eine Quartieridentität massgebend prägen, sollen Anreize für ihre Ansiedlung geschaffen werden.





Die Identifikation

Das städtebauliche Gedankengut der klassischen Moderne vom fließenden städtischen Raum und von der Trennung von Wohnen und Arbeiten hat versagt.

Wichtigste Aufgabe der Planung muss daher sein, den öffentlichen Raum 'interessant' zu gestalten. Dazu gehört am wenigsten die Aussenraumgestaltung. Vielmehr soll untersucht werden, wie auf den verschiedensten Ebenen 'quartiermilieustiftende' Nutzungen gefördert werden können. Zum Beispiel soll den immer mehr aus dem Stadtzentrum verdrängten Kleinladenbesitzern und Kleinhandwerkern, die eine Quartieridentität massgebend prägen, Anreize für eine Ansiedlung geschaffen werden.

Neben stadträumlichen Vorgaben sollen mittels differenzierten Nutzungsplänen (z. B. der Vorgabe von 'Einzelhandel mit Hauptangebot für den täglichen Gebrauch') dem Bäcker, dem Schuhmacher oder dem Fleischer gewisse Vorteile verschafft werden vor anonymen internationalen Ladenketten. Dem Entstehen eines monofunktionalen Stadtteils kann unter anderem mit bezahlbaren Mieten entgegengewirkt werden.

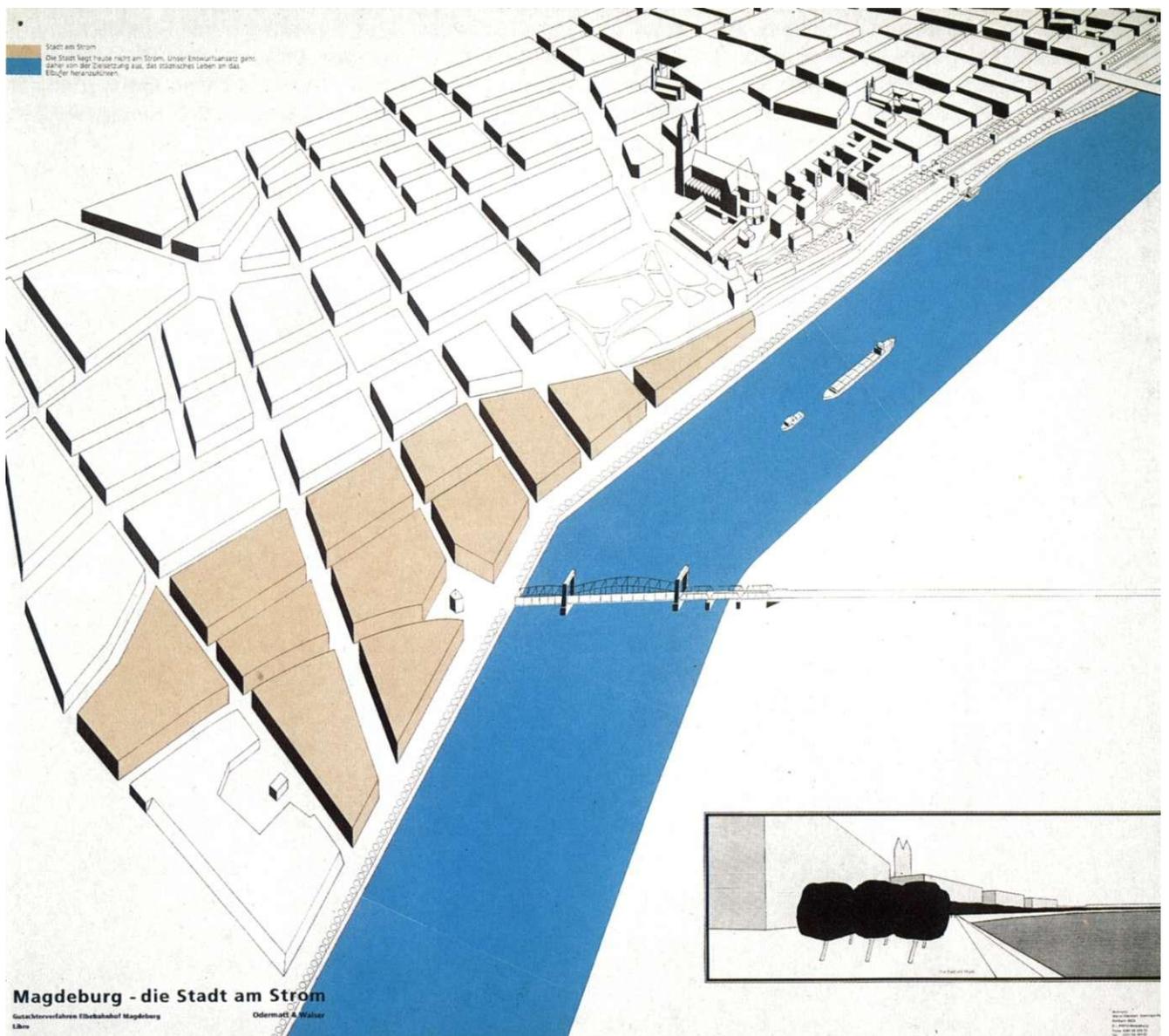
Das urbane Elbufer

Bei unserem Bebauungsvorschlag gibt es keine einzelstehenden Gebäude, sondern nur Raum und Masse - der gesamte Aussenraum ist auch Innenraum.

Die neu entstehenden Blockfelder unterscheiden sich von den auch in Magdeburg überall entstehenden Wohnparks, die den Raum überwuchern und undefinierbare Räume schaffen. Unser Bebauungsvorschlag mit klar definierten Strassenräumen orientiert sich an der vorgefundenen Bebauungsstruktur der südlichen Stadterweiterung des späten 19. Jahrhunderts. Unterscheidet sich aber von ihr in den grosszügigen 'grünen' Wohnhöfen mit viel Licht, Luft und Sonne. Die Kontinuität des öffentlichen Raumes soll die neuentstehenden Stadtquartiere mit den vorhandenen städtischen Quartieren zu einem räumlich Ganzem zusammenfügen.

Die Stadt am Strom

Unsere Absicht war, die Stadt und das was Stadt ausmacht an die Elbe heranzuführen. (Über die 'glänzenden Ansichten des Stromes und der Stadt' und dem benachbarten Klosterberggarten schreibt Lenne im Jahre 1825, dass zu dessen Vollendung die Stadt selbst mit ihren Baumassen, Türmen und Domen gehört.



Die unsichtbare Stadtgestalt

Der Mensch orientiert sich in der Stadt an sichtbarer und unsichtbarer Gestaltung, wie zum Beispiel die Nutzung. Die Schaffung von signifikanten, wiedererkennbaren Orten ist daher bedeutend für die differenzierte Gestaltung des Stadtraumes, die letztendlich Identität und das Gesicht eines Stadtteils prägen.

In dem bearbeiteten Gebiet sehen wir folgende solcher unverkennbarer Orte vor: ein Kulturhaus mit einem angegliederten Studentenwohnheim in der ehemaligen Festungsanlage Fort Scharnhorst, ein Bürgerforum und Stadtteilzentrum im denkmalgeschützten ehemaligen Betriebsgebäude der DR an der Elbe und dem Bruno-Taut-Platz mit Läden und Kneipen.

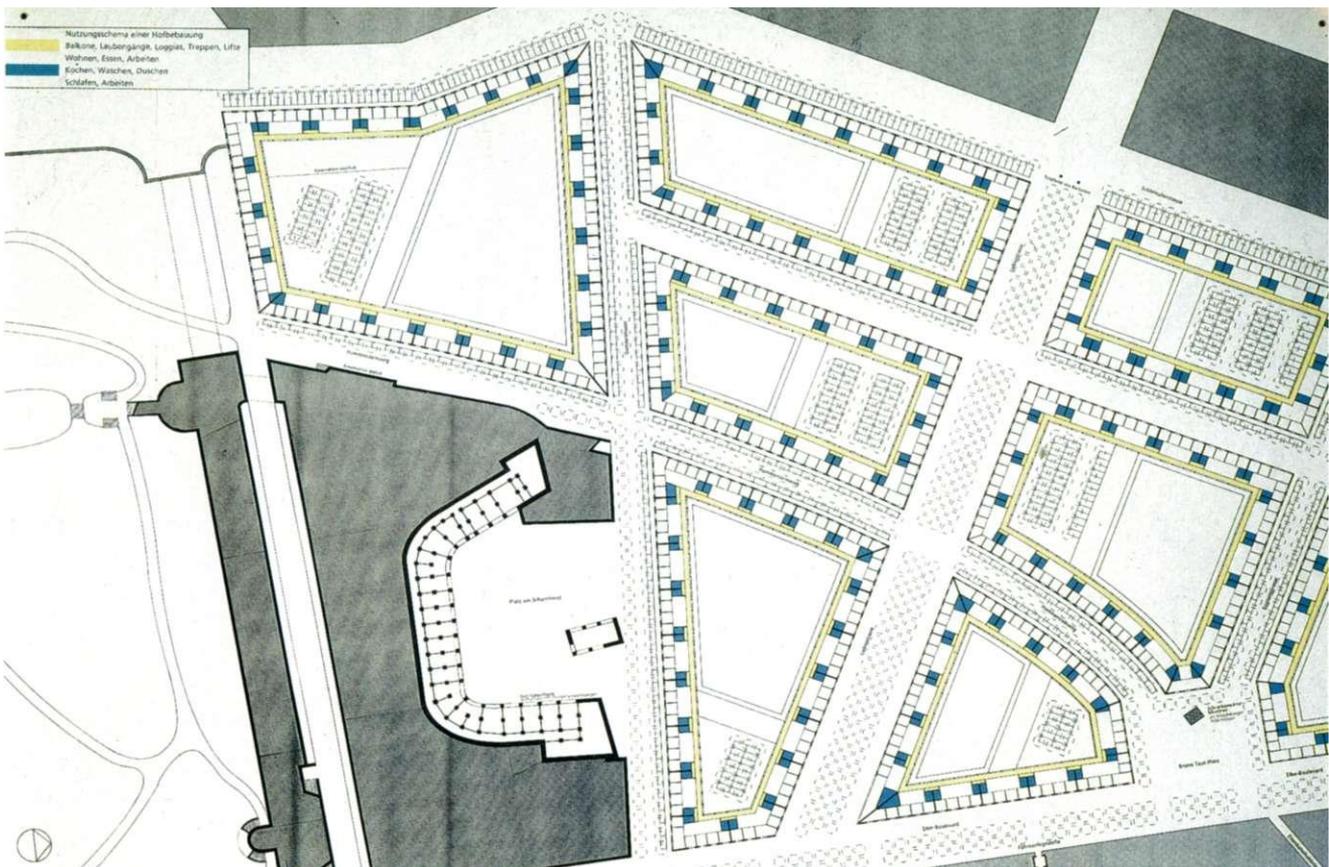
Die sichtbare Stadtgestalt

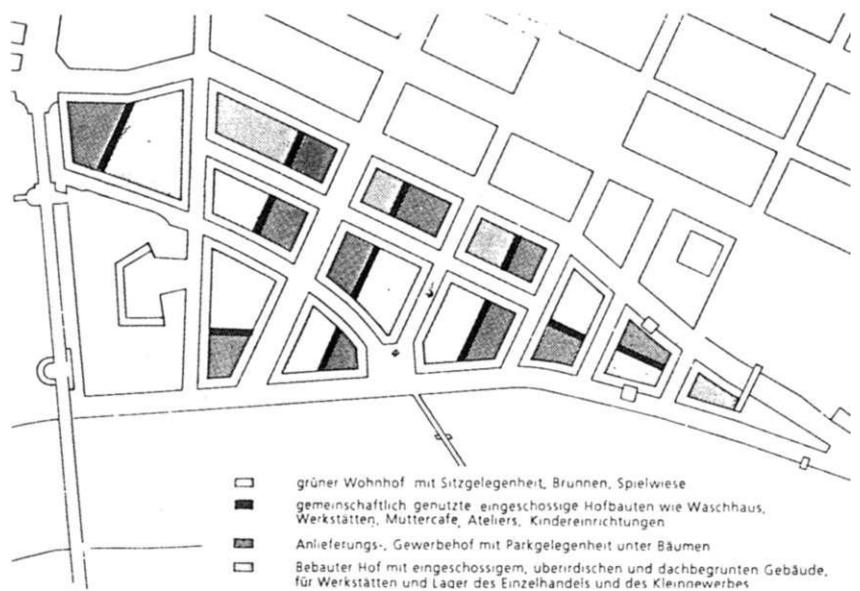
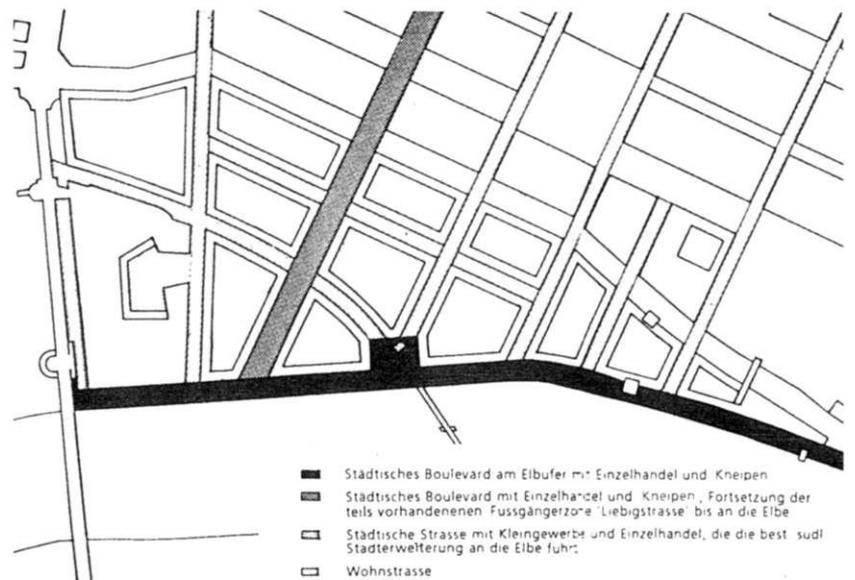
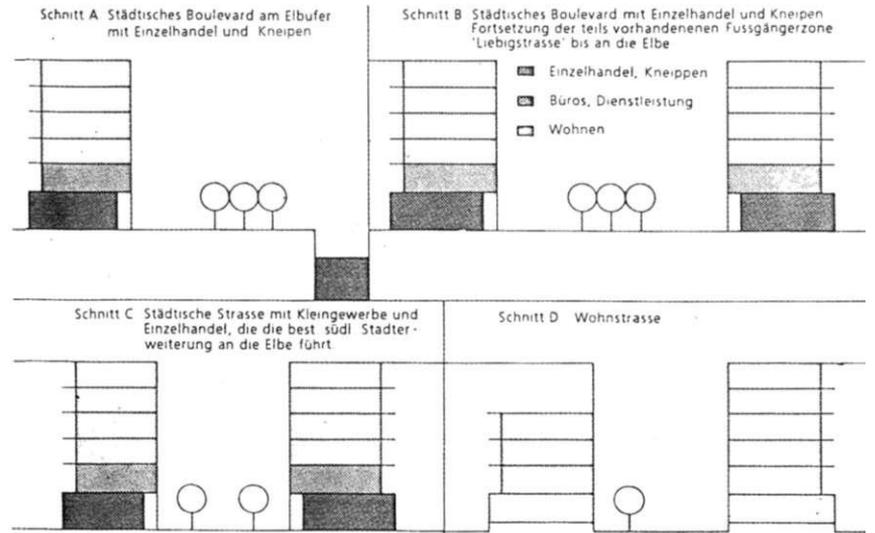
Das Fehlen von signifikanten Orten ist eine Gefahr für die Überformung der zukünftigen Freiraum- und Fassadengestaltung. Ein Gestaltungskonzept der zukünftigen Planer soll daher zurückhaltend, aber doch so offen und stark sein, dass es die Individualität der Bewohner nicht verbieten muss. Wenn die Individualität der Bewohner ablesbar wird, entstehen von allein spezifische, unverwechselbare Orte mit eigenem Charakter und ehrlicher Gestaltung, weil sie nicht etwas vortäuschen müssen.

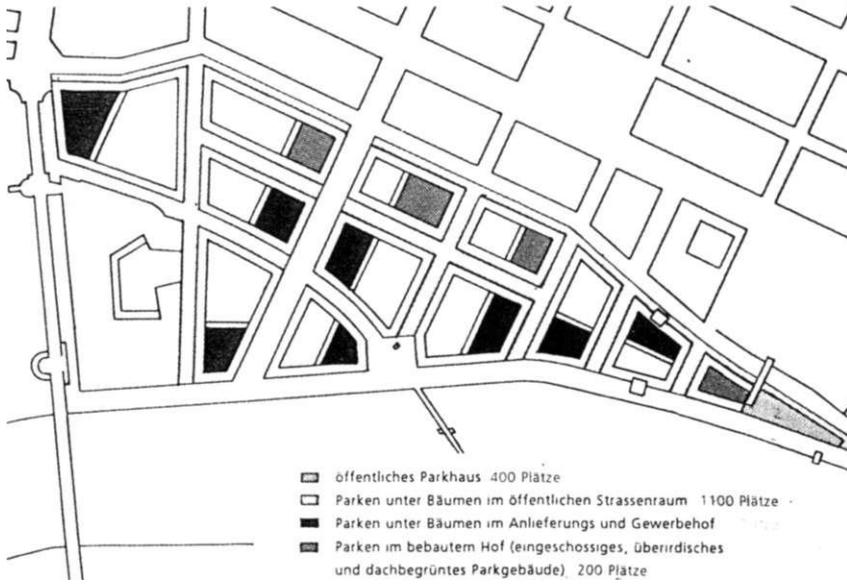
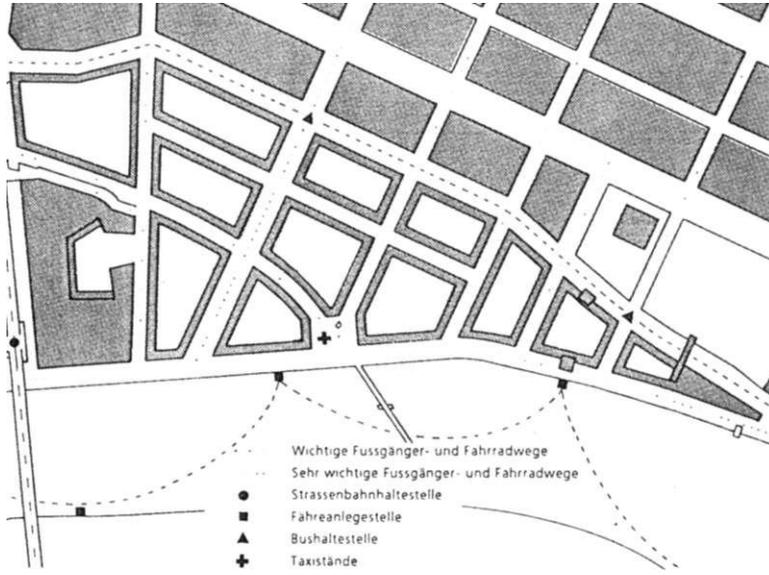
Die Öffentlichkeitsgrade

Ein innerstädtisches Quartier lebt von der Qualität der unterschiedlichen Öffentlichkeitsgrade. Wir unterscheiden zwischen: A - dem städtischen Boulevard am Elbufer mit Läden und Kneipen, B - dem städtischen Boulevard mit Läden und Kneipen als Fortsetzung der teils vorhandenen Fußgängerzone 'Liebigstrasse' bis an die Elbe, C - der städtischen Strasse mit Kleingewerbe und Läden, die die Strassen der bestehenden südlichen Stadterweiterung an die Elbe führt und D - der Wohnstrasse. Unser Vorschlag unterscheidet ausserdem zwischen dem öffentlichen Strassenraum, den halböffentlichen Wohnhöfen, den halbprivaten offenen Treppenhäusern mit Laubengängen und den privaten Wohnungen. Es gibt drei Typen von Höfen:

A - der grüne Wohnhof mit Sitzgelegenheiten, Brunnen und Spielwiese mit gemeinschaftlich genutzten, eingeschossigen Hofbauten wie Waschhaus, Müttercafe, Atelier, Werkstätten und Kindereinrichtungen, B - der Anlieferung- und Gewerbehof mit Parkflächen unter Bäumen, C - der ganz bebaute Hof mit eingeschossigen, überirdischen, dachbegrünter Gebäuden für Werkstätten, Lager, Parkgaragen des Kleingewerbes und des Einzelhandels.







Die Grünräume

Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur nimmt Rücksicht auf die bestehende Vegetation. Im westlichen und im östlichen Bereich des Klosterberggartens schlagen wir eine Erweiterung vor.

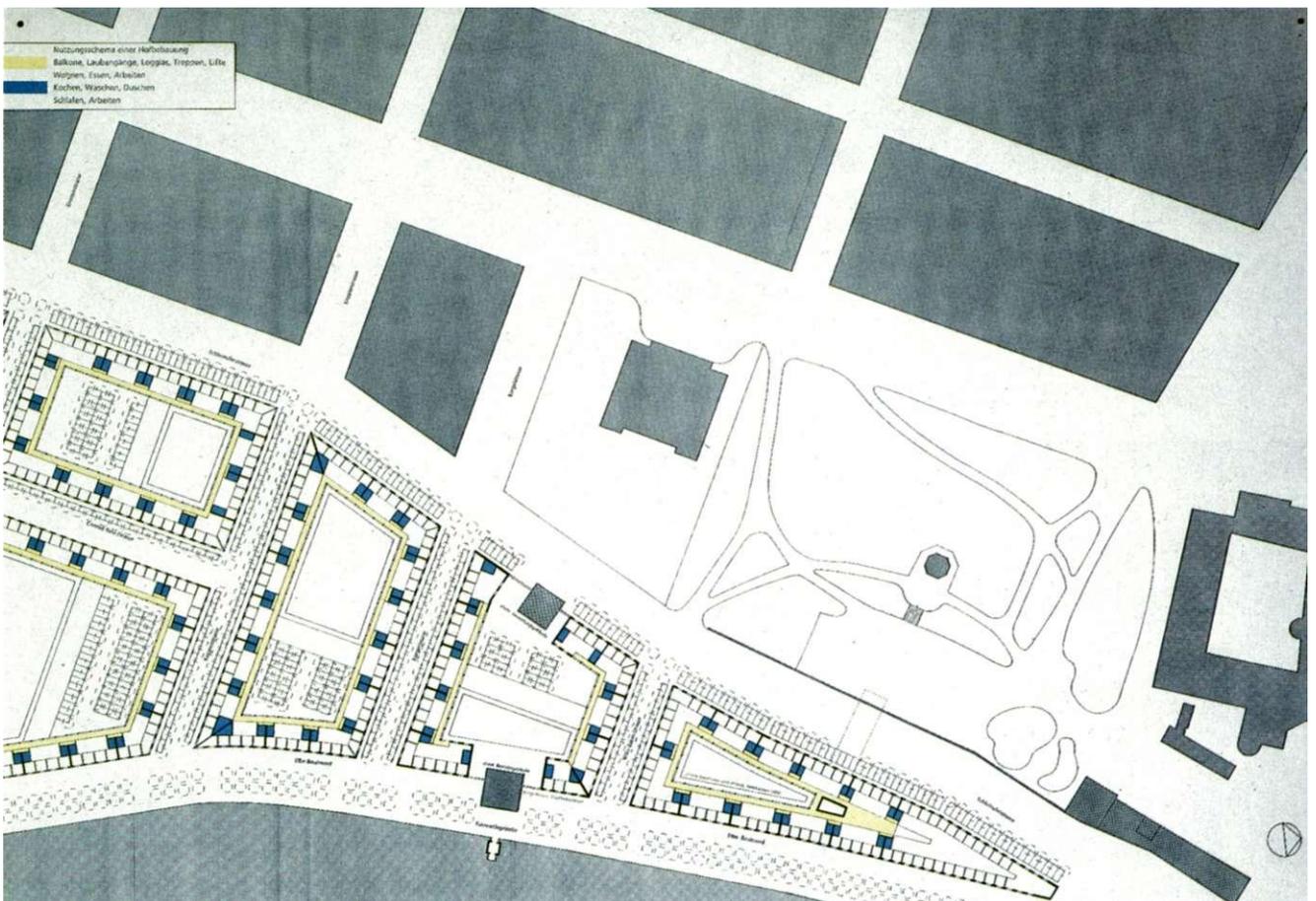
Ein abgestuftes Grünkonzept von privaten, halböffentlichen und öffentlichen Garten- und Parkanlagen ist eine Voraussetzung für eine hohe Lebensqualität und eine Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil.

Die Wohnhöfe sind als Grünräume gestaltet, die in der Mitte Freiräume für Kleingärten aufweisen, wie wir sie aus den Magdeburger Wohnsiedlungen der 20er Jahre kennen. Der Flächenversiegelung wird durch Bodenbeläge wie Kies, Sand und Rasen entgegengewirkt. Die differenzierte Gestaltung der Wohnhöfe erfolgt durch Bäume, Hecken, Biotope, Brunnen, sowie Deiche, die das Dachregenwasser aufnehmen können, so dass das

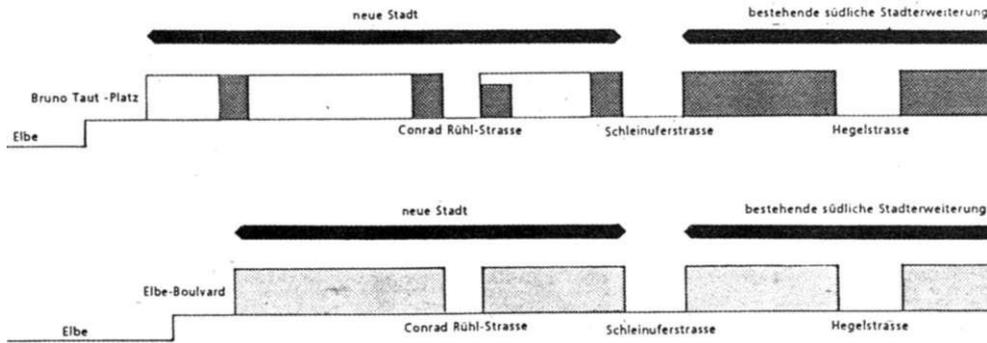
Regenwasser ohne den Umweg über die Kanalisation direkt der Natur zurückgeführt werden kann.

Das Blockfeld

Die Blockfelder sind Parzellen, auf die Baumassen gesetzt werden können. Diese Blockfelder werden spezifiziert durch Baulinien, Geschossflächenzahl, Ausnutzungsziffer, Nutzung und gemeinschaftlich genutzten Aussenraum. Unser Vorschlag geht von vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden aus. Die Wohnhöfe sind dabei gegen Süden viergeschossig, um die aktive und passive Sonnenenergie aufnehmen zu können. Jede Wohneinheit hat Kontakt zu zwei verschiedenen Aussenräumen, zum öffentlichen Strassenraum und zum halböffentlichen Wohnhof. Loggien sind wichtige Elemente für nachbarschaftliche Blickkontakte.

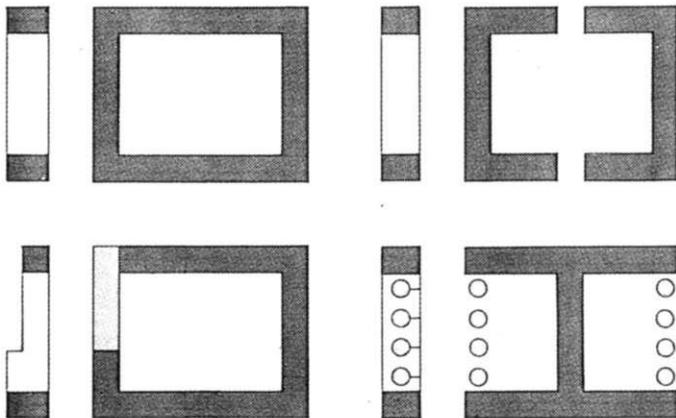


Unser Interesse galt der Frage mit welchen Mitteln kann die bestehende Stadt mit der zu schaffenden neuen Stadt zu einem räumlichen Ganzen zusammengefügt werden.



Variation Blockfelder

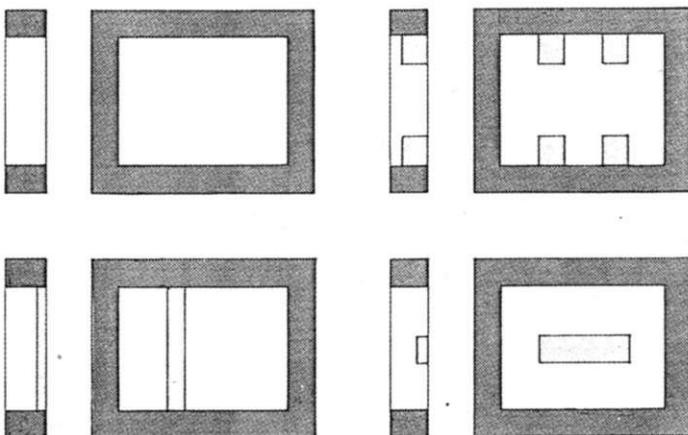
Blockfelder sind Parzellen, auf die Bauvolumen gesetzt werden können. Die Blockfelder werden spezifiziert durch Baulinien, Geschosszahl, Nutzung, Ausnützungsziffer und gemeinschaftliche Aussenräume.



Unser Vorschlag geht von vier- bis sechsgeschossigen Gebäuden aus. Der Wohnhof ist gegen Süden viergeschossig unter anderem um die aktive und passive Sonnenenergie aufnehmen zu können.

Variation Hofbebauung

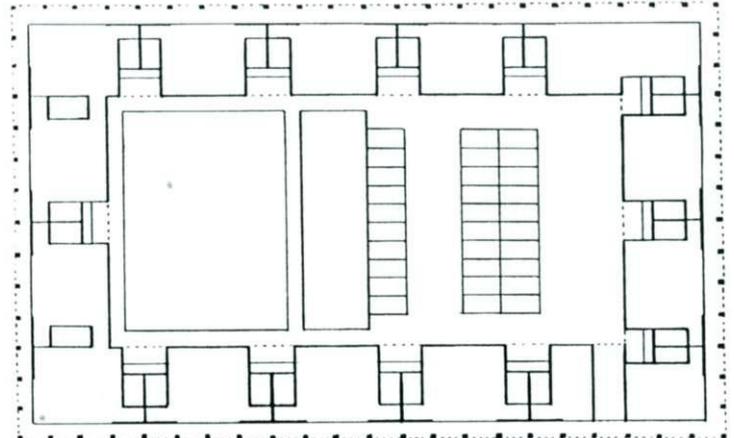
Zu jedem Blockfeld gehört eine Zwischenzone, die teils als individueller (Kleingärten) teils als gemeinschaftlicher Aussenraum dient.



Unser Vorschlag unterscheidet zwischen grünen Wohnhof und Gewerbe- und Anlieferungshof mit Parkplätzen unter Bäumen.

Einkaufen unter Arkaden

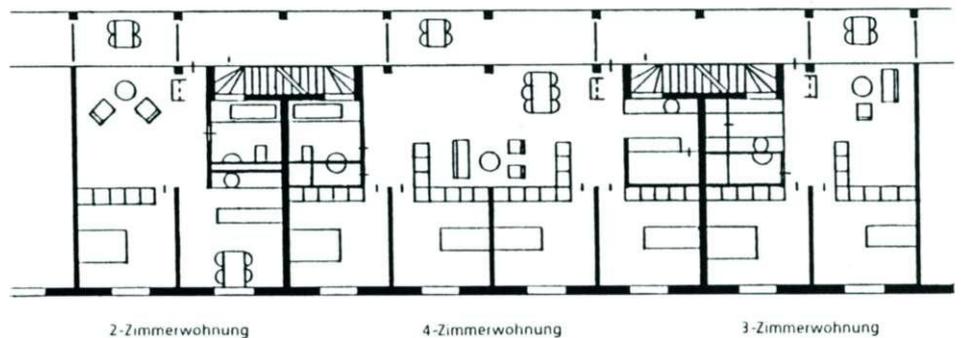
Um den grossstädtischen Charakter an diesem Ort zu unterstützen werden im Eingangsgeschoss Arkaden entlang der Boulevards vorgeschlagen



Variation der Wohnungstypen

Die vorgeschlagene Baustruktur war ein Versuch eine dem Blockfeld entsprechende innere Struktur zu entwickeln. Es lassen sich je nach Himmelsrichtung wirtschaftliche, flexible und gut belichtete Wohnungstypen entwickeln.

Der gezeichnete Vorschlag zeigt eine Süd-Ost nach Nord-West ausgerichtete Gebäudezeile innerhalb des Blockfeldes.



Die behutsame Stadterneuerung

Die Schaffung von 1660 Wohneinheiten ist ein grosser Eingriff in das soziale Gefüge des Stadtteils und muss daher unbedingt in Etappen von mehreren Jahren geschehen, ansonsten entsteht eine 'künstliche Stadt' in der Stadt.

Unterschiedliche Wohnungstypen mit unterschiedlichem Ausbaustandard fördern eine heterogene Bevölkerungsstruktur. Wohngebietsbezogene Bürgerforen, wie sie in Berlin und anderswo bereits existieren, sind eine Möglichkeit, wie die Stadterweiterung begleitet und eine Diskussion mit den Bürgern zusammengeführt werden kann. Diese Foren könnten den Rahmen bie-

ten für gemeinsame Arbeit, Diskussionen, Veranstaltungen, Ausstellungen und Öffentlichkeitsarbeit. Erst wenn die Bewohner in den Gestaltungsprozess ihres Stadtteils miteinbezogen werden, können eine emotionale Beziehung, und letztendlich eine Verantwortung zu ihrem Wohnumfeld entstehen. Es hat sich gezeigt, dass bei einer Bewohnerbeteiligung zum Beispiel in Form von Genossenschaften, die Identifikation und die Initiative der Bewohner für das Gemeinwohl der Mitbewohner grösser ist. Wenn der Boden den Bewohnern gehört, dies zeigen die Magdeburger Beispiele aus den 20er Jahren, kann die Spekulation und die Architektur der 'Nichtbauherren' vermieden werden.

Der Umgang mit erhaltenswerten Gebäuden

Ein Gebäude, das von uns nach örtlicher Besichtigung als erhaltenswert bewertet worden ist, soll in seiner inneren Struktur und in der Art seiner Nutzung erhalten werden. Die neue Nutzung soll der Lage und dem Ausdruck des Gebäudes gerecht werden.

Die Gestaltung des Strassenraumes

Im neuen Stadtteil wird weitgehendst auf den Bürgersteig verzichtet. Der Bodenbelag, eine Naturstein-Kleinpflasterung läuft sowohl im Strassenraum, als auch in den Plätzen bis an den Gebäudesockel. Der Strassenraum wird dadurch für Fussgänger und Fahrradfahrer aufgewertet. Die Strassenräume erhalten je nach Wertigkeit einreihige, zweireihige oder dreireihige Baumreihen. Die Fahrzeughalter können sich nur im Schrittempo vorwärtsbewegen, da die Fussgänger und Fahrradfahrer diesen Raum in Besitz genommen haben.

Die Realisierung

Gesucht haben wir nicht das Bild der 'fertigen Stadt' - das gibt es nicht. Wir verstehen unseren Vorschlag als ein mögliches Verfahren, welches dem behutsamen Prozess der Stadterneuerung am ehesten gerecht werden kann.

Es braucht eine offene Planungsstrategie, die eine Richtung und keinen Weg vorgibt. Nach Verabschiedung des Bebauungsplanes erfolgt die Herstellung eines Parzellenplanes um die stufenweise Realisierung einleiten zu können. Es muss mit allen möglichen Mitteln verhindert werden, dass ein einziger Grossinvestor baut und eine undifferenzierte neue Stadt 'aus einem Guss' entstehen kann. Wir haben grob in drei Entwicklungsschritte unterschieden. Der dritte beinhaltet dabei den Rückbau und die Abtragung des in den 60er Jahren entstandenen Kriegsschutthügels beim Fort Scharnhorst. Unser Bebauungsvorschlag lässt verschiedene Etappisierungsmöglichkeiten zu.

Jeweils ein Blockfeld entspricht einer Realisierungs- etappe. Jede Etappe ergibt dabei eine sinnvolle funktionelle und räumliche Situation.

Der internationale Gestaltungsbeirat

Um dem architektonischen Anspruch an diesem einmaligen Ort gerecht zu werden, soll für jedes Baufeld ein Realisierungswettbewerb ausgeschrieben werden, der von einem international besetzten Gestaltungsbeirat vorbereitet und bewertet wird. Nach Abschluss eines solchen Wettbewerbes wird das erstprämierte Projekt direkt dem Baubewilligungsverfahren zugeleitet, wodurch unter Umständen mehrere Jahre Planungszeit eingespart werden könnte. Um die architektonische Kontinuität für die Gesamtplanung Elbebahn- hof sicherzustellen, werden die international besetzten Fachpreisrichter über mehrere Bauwettbewerbe nicht ausgetauscht. Erfolgreiche Resultate* solch eines Planungs-

instrumentes sind zum Beispiel in Salzburg (Österreich) und in Basel (Schweiz) zu sehen. *(Wohnqualität, Wirtschaftlichkeit, städtebauliche und architektonische Qualität). Die Diskussion über Architektur wird in diesen Städten nicht von einem kleinen Kreis von Fachleuten geführt, sondern die Sensibilisierung und das Bewusstsein vieler Stadtbewohner für die Wichtigkeit einer hohen Baukultur sind durch die Beiträge der 'hergeholten' Fachleute in hohem Masse gefördert worden.

Die Daten

In dem Stadtteil werden nach unserem Bebauungsvorschlag im Endzustand 1660 Wohneinheiten entstehen. Setzt man 3 als Belegungsdichte ein, werden im Endzustand 5000 Menschen im neuen Stadtteil wohnen. Die BFG für Wohnen beträgt 116 000 qm. Die BGF für Einzelhandel, Dienstleistungen, Kleingewerbe und öffentliche Einrichtungen beträgt ungefähr 28 000 qm. Für die vorgeschlagene Nutzung benötigt man etwa 1660 Stellplätze. Davon werden angeboten: A - 1100 im öffentlichen Strassenraum und in den Gewerbe- und Anlieferungshöfen, B - 400 in einem Parkhaus zwischen Elbe und dem Park mit dem Kriegerdenkmal und C - 200 in den südlichen Blockfeldern im bebautem Hof als eingeschossig dachbegrünte Parkgaragen. Alle Parkflächen verfügen über direkten Anschluss an das Hauptverkehrsnetz.

BEITRAG 2

Uwe Graul/Wolf-Rüdiger Thäder

Städtebau und Architektur

Das geplante neue Wohngebiet auf dem Gelände des aufgegebenen Elbebahnhofs stellt vom Grundsatz her eine städtische Erweiterung der südlichen Innenstadt von Magdeburg dar.

Diesen Stadtteil, der bei den Bombardements von 1944/45 relativ unzerstört blieb, charakterisiert eine streng geplante, aus den Zwängen der Festungseinschnürung sich ergebende Quartierstruktur mit hohen palazzoar-

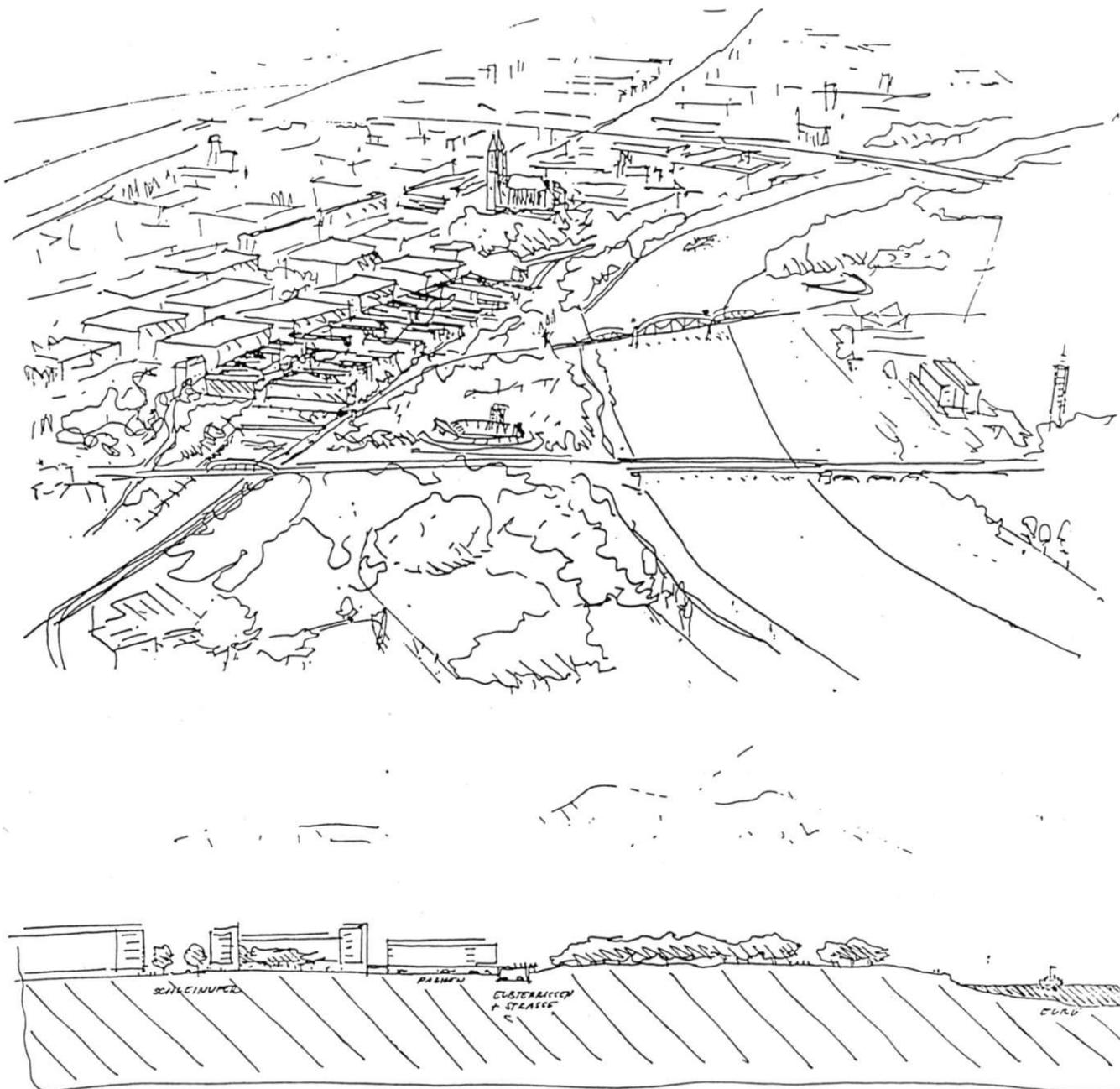
tigen Wohn- und Geschäftshäusern der Gründerzeit - seit Jahren ein Sanierungsgebiet.

Dieser Massivität ist nichts entgegenzusetzen.

Im städtebaulichen Entwurf wird versucht, die Blockstruktur bedingt aufzunehmen; sie zum Landschaftsraum der Elbe/Rotehorn-Park zu öffnen unter bewußter Ausnutzung der topografischen Gegebenheiten.

Die am Schieinufer annähernd angehaltenen Gebäudehöhen staffeln sich zur Elbe hin ab, so daß auch die alte Stadtkante und Blickachsen eine angemessene Bedeutung finden.

Von der architektonischen Gestalt sind am Schieinufer festere Straßenraumstrukturen vorgesehen, während zur Elbe hin leichtere transparentere Gebäude angeordnet werden.



Nutzung

Eingeordnet wurde vorrangig Wohnungsbau mit differenzierten Grundrißangeboten und Wohnformen mit teilweise Läden, Gaststätten und Dienstleistungseinrichtungen in den Erdgeschoßbereichen.

Im Fort Scharnhorst ein Jugend- und Freizeitzentrum mit Discothek, Restaurant und Freilichttheater, da hier die „gefürchtete Lärmquelle“ in angemessener Entfernung vom Wohnen angesiedelt werden kann.

In den zu erhaltenden denkmalgeschützten Bauten

Gewerbe und Dienstleistungseinrichtungen sowie ein Restaurant an der Elbuferpromenade

Zusammenstellung der geforderten Werte:

BGF Wohnungsbau 54.000 qm

Anzahl der WE 600

(90 qm BGF/ WE)

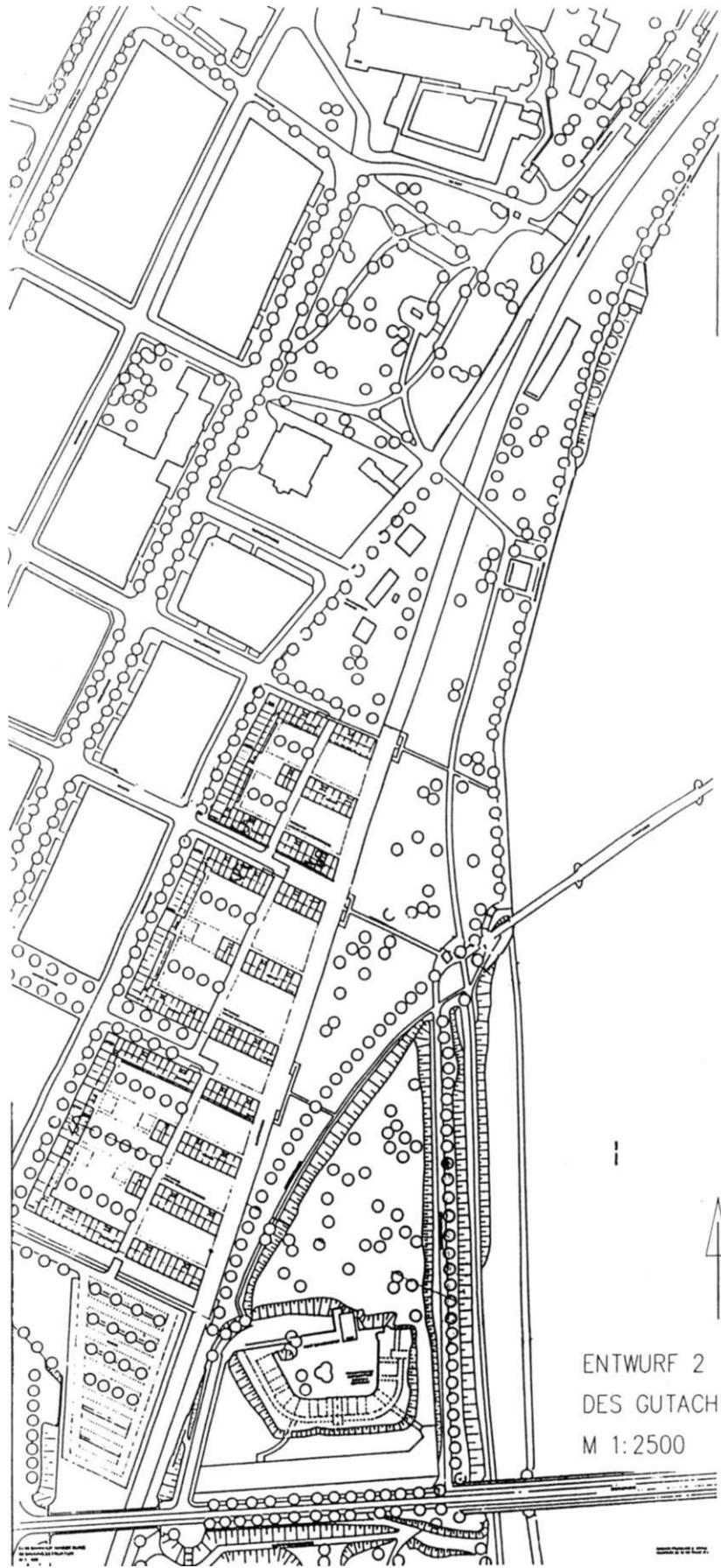
BGF Gewerbe

Dienstleistung

Läden

Gastronomie 6.000 qm





i
↑
ENTWURF 2
DES GUTACHTERVERFAHRENS
M 1:2500

ENTWURF 2

Freiflächen

Der Klosterberggarten im Süden, die Elbuferpromenade im Norden und die Grünfläche des ehem. Fort Scharnhorst bilden die Anknüpfungspunkte für die Vernetzung mit den Grünflächen des neuen Wohnkomplexes, der durch Alleebepflanzung und lockere Begrünung in seiner städtebaulichen Gliederung verstärkt wird.

Fuß- und Radwegeverbindungen in den Grünraum des Elbuferbereiches und des Domplatzensembles sowie eine eindeutige Verlängerung der Fußgängerverbindung vom Hasselbachplatz über die Liebigstraße in das Wohngebiet sind geplant.

Weitere Möglichkeiten bestehen, um über die Hubbrücke und die neue Sternbrücke in das Naherholungsgebiet Stadtpark Rotehorn zu gelangen.

Verkehr

Die Verkehrserschließung sieht für die Führung der Hauptverkehrsachse Schleinufer/Steubenallee 2 mögliche Varianten vor.

Die Vorzugsvariante des Entwurfs besteht in der Verlegung der Trasse nach Osten als Randstraße in einem Teilbereich des Wohngebietes als Tunnellösung unter Ausnutzung der gegebenen topografischen Geländesituation.

Die Tunnelüberdeckung bildet dann eine Elbterrasse als neuen „Spazierweg“ in Anlehnung an den alten Fürstenwall mit Aussicht auf die Elbe.

Anbindepunkte der Verkehrsader bleiben im Norden das Schleinufer und im Süden die Kreuzung Steubenallee/Weinert-Straße/Sternstraße/Schönebecker Straße. Überdachte und intensiv begrünte Parkdecks lehnen sich an das Verkehrsbauwerk an.

Die Erschließung des Wohngebietes und der Parkgaragen erfolgt vom alten Schleinufer, das zurückgebaut werden kann und die Bedeutung aller angrenzenden Straßen als eine ruhige grüne Wohnstraße erhält.

Die Variante 2 berücksichtigt die bisherige Führung des Verkehrs Schleinufer/Steubenallee als starke Trennung zwischen Altstadt und neuem Wohngebiet durch das erhöhte Verkehrsaufkommen als eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen Magdeburgs.

Bei beiden Varianten bleibt die Bebauungsstruktur unverändert.

Eine wichtige innerstädtische Verbindung stellt der Wiederaufbau der Sternbrücke dar, um gerade den Stadtpark Rotehorn besser erreichen zu können (Straßenbahn, Fußgänger, Fahrradverkehr).

PKW-Stellplätze:

Parkdeck	400
Parkplatz	280
Straßenparker	60
Summe:	740

Realisierung

Durch die gewählte Quartiergliederung ist das neue Wohngebiet unabhängig von den vorgestellten Verkehrsvarianten in 6 Bauabschnitte zu realisieren.

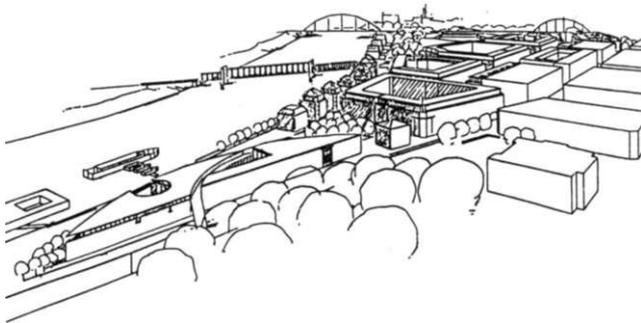
BEITRAG 3

Peter Otto/Wolfgang Wähnelt

Städtebauliche Idee - Magdeburg muß an die Elbe

Magdeburg muß an die Elbe - um seine einmalige Chance zu nutzen, Stadt und Flußlandschaft zu verbinden. Doch vieles trennt: nicht nur das Schieinufer als kaum überwindbare Hauptverkehrsstraße, auch das Gelände des brachgefallenen Güterbahnhofs. Selbst die streckenweise wenig attraktive Elbuferpromenade bietet kaum Anreiz, sich an das Ufer der Elbe zu bewegen. Magdeburg ist weit von der Elbe entfernt.

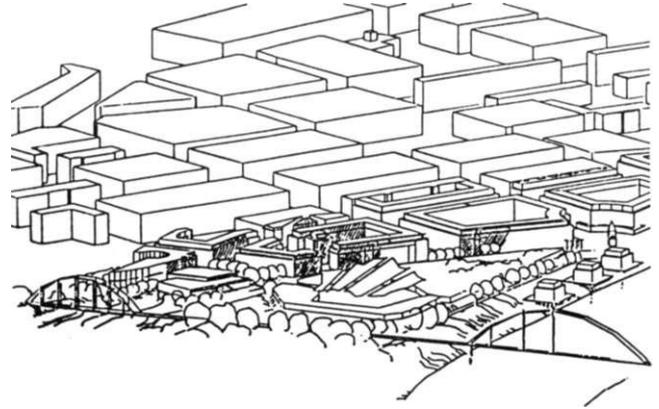
Magdeburg kann an die Elbe - weite leere Flächen zwischen Innenstadt und Fluß harren einer neuen Nutzung. Ein Gebiet mit hohem Wohn- und Freizeitwert, im Herzen der Stadt, mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erschließen - pulsierendes Leben, direkt gegenüber dem ruhigen Stadtpark.



Magdeburg kommt an die Elbe - eine Stadtpromenade mit unterschiedlichsten Nutzungen, bebaut bis an den Fluß, mit architektonisch eingesetztem Grün soll am Elbufer entstehen, den Klosterberggarten elblängs mit der Innenstadt verbinden und sich später einmal nach Norden fortsetzen: über das Gebiet unterhalb des Zentralen Platzes bis hin zum Handelshafen.

Das Gebiet soll als Erweiterung des südlichen Stadtzentrums Wohnen mit öffentlichen Nutzungen verbinden. Als idealer Ort für Kultur und Freizeit - städtisch und doch grün - soll es Ort der täglichen Freizeit der Magdeburger, Treffpunkt, Flaniermeile am Wasser mit Kultur, Kneipen und Kreativität werden - und vor allem die Wohngegend in der Magdeburger Innenstadt.

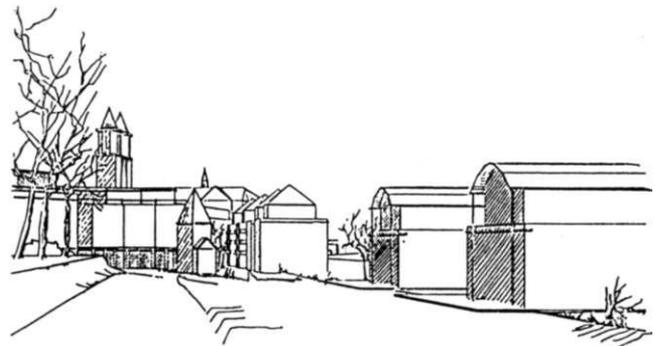
Eine Stadt lebt von Gegensätzen. Dem landschaftlich geprägten, von Bebauung weitgehend freizuhaltenden Ostufer der Elbe auf der Parkseite wird die Stadtseite



mit einer Fortsetzung der Quartierstruktur des Hasselbachgebietes bis an die Elbe entgegengesetzt. Die Lage in einem Elbebogen eröffnet zusätzliche Sichtbeziehungen und wechselnde Ausblicke.

Der Verknüpfung des Gebietes mit den unterschiedlichsten Plätzen des Stadtgebietes kommt eine besondere Bedeutung zu. Die Anbindung an das südliche Stadtzentrum, die Beziehung zum Bereich um den Dom, die Wege an der Elbe nach Norden und Süden und nicht zuletzt die Verbindung über den Fluß hinüber zum Stadtpark können den alten Elbebahnhof zu einem zentralen Punkt innerhalb der Stadt werden lassen.

Eine gewisse Enge des Gebietes läßt einen dieses als städtisch empfinden und steht in reizvollem Kontrast zu den Parks und dem weit über die Elbe schweifenden Blick von der Promenade.



Nutzungskonzeption

Als innerstädtischer Bereich soll der Elbebahnhof eine große Nutzungsvielfalt und -intensität aufweisen. Vor allem das Wohnen und die unterschiedlichsten Freizeitangebote werden ihn prägen. Abgerundet wird das Areal durch größere kulturelle Einrichtungen, Läden, Büros und ein Hotel. Eine entscheidende Rolle spielen die Nutzungen im Freien.



Für das Wohnen werden in der vorgeschlagenen Quartierstruktur ruhige Wohnhöfe mit belebten Straßen kombiniert. Die Wohnungen, die das Gros der Obergeschosse in der fünf- bis sechsgeschossigen Bebauung ausmachen; sind vereinzelt auch in den Erdgeschossen zu finden. Insgesamt wird eine Anzahl von ca. 700 Wohnungen im Gebiet entstehen.

Die Erdgeschosse in den Wohnhäusern bieten Platz für Praxen, kleinere Büros, Läden und - insbesondere an den Quartierecken und an der Promenade - für Kneipen, Cafés und Restaurants. Die Freiluftgastronomie nimmt einen besonderen Stellenwert ein. Die Gastronomie im Gebiet sollte eine enge Beziehung zu kulturellen und anderen Freizeitnutzungen haben. Ein Galerie-Café, ein Jazzkeller, Billardcafés und die unterschiedlichsten Kombinationen von kulinarisch-kulturellem Erleben könnten das Gebiet beleben, ihm Flair verleihen.

Zum Schieinufer hin, gleichsam als akustische Abschirmung, sind zwei Parkhäuser mit 450 und 680 Stellplätzen sowie Bürogebäude gelegen. Die Büros werden etwa 11.500 qm BGF ergeben.

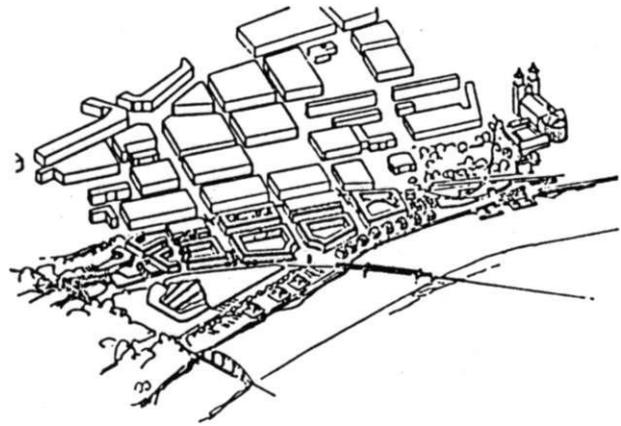
Die Vielzahl kleinerer und größerer Freizeiteinrichtungen reicht von der neuen Stadtbibliothek im Norden über eine Musikschule, eine Probesthne oder ein kleines Kino bis hin zu einer Schwimmhalle im Süden und dem Fort Scharnhorst, das als Kulturzentrum genutzt werden soll.

Im einzelnen sollen im Gebiet entstehen:

Wohnungen	700 WE
Gaststätten und Läden	9.000 qm BGF
Büros und Praxen in Erdgeschossen	10.000 qm BGF
Büro- und Verwaltung	11.500 qm BGF
Bibliothek, Musikschule etc.	7.500 qm BGF
Schwimmbad	2.600 qm BGF
Hotel	7.500 qm BGF

Begegnungsstätten, Gästehaus	1.400 qm BGF
Parkhäuser	1.130 Stellplätze
Tiefgaragen in den Quartieren	230 Stellplätze
offene Stellplätze	120 Stellplätze

Historisch wertvolle Bausubstanz soll erhalten bleiben und künftig vorwiegend für kulturelle Zwecke und Freizeitangebote genutzt werden. So ist das Fort Scharnhorst als alternatives Kulturzentrum mit Werkstätten, Künstlerateliers, Proben-, Veranstaltungs- und Ausstellungsräumen sowie gastronomischer Versorgung vorgesehen. Die Fläche innerhalb des „Fort-Hofes“ soll überdacht werden und als Freilichtbühne dienen. Erhalten bleiben weiterhin das ehemalige Schrankenwärtertürmchen, die gelbe Backsteinvilla an der Elbe (Betriebsgebäude), ein ehemaliges Verwaltungsgebäude am Schieinufer sowie die Befestigungsanlagen.



Freiflächensystem

Zum einen orientiert sich die Landschaftsplanung an der Schaffung durchgehender Grünverbindungen längs der Elbe, zum anderen soll sie die Beziehung zwischen der Innenstadt und der Elbe stärken, Parks und grüne Stadtplätze verbinden. Leitbild der Elbufergestaltung ist die städtische Promenade.

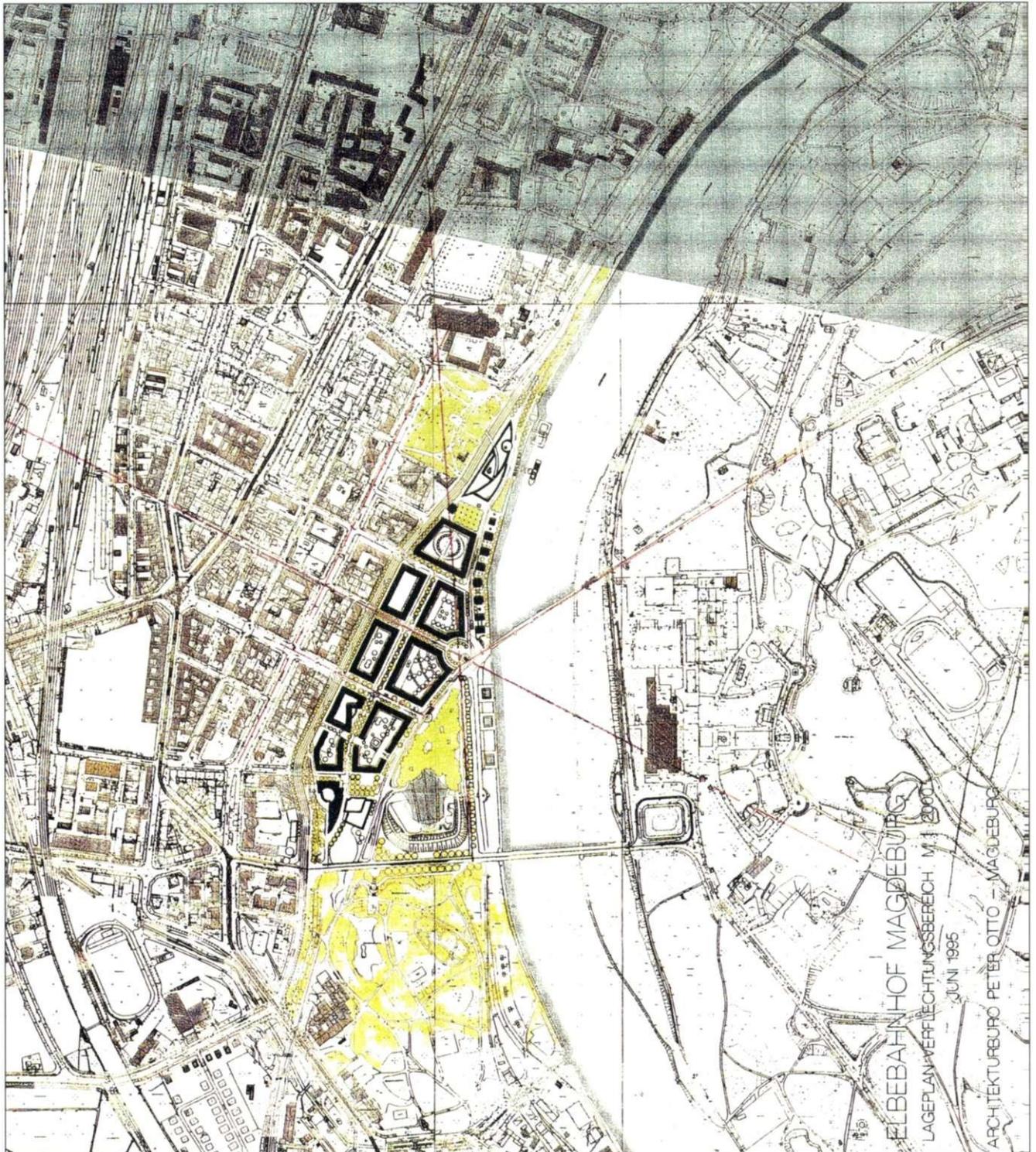
Während im direkten Elbebahnhoftsbereich das Grün mehr architektonisch eingesetzt wird (Promenade mit gleichmäßigen Baumreihen, begrünte Stadtplätze und -Straßen), soll sich der Klosterberggarten bis in das Gebiet hinein erweitern. Der ursprünglich hier angelegte Teich wird wieder aufgenommen und unter der jetzigen Sternbrücke bis an das Bebauungsgebiet herangeführt. Die Gewächshäuser sollen ebenfalls Erweiterungsmöglichkeiten erhalten.

Die Begrünung nördlich des Fort Scharnhorst soll erhalten bleiben und verdichtet werden, südlich des Forts wird der ehemals vorhandene Graben wiederhergestellt. Der Weg zwischen Fort und Elbe wird mit einer

gleichmäßigen Baumreihe bepflanzt. Das Unterholz wird entfernt, so daß der Blick vom Weg über die Elbe freigegeben wird.

Der Verbindung des Gebietes mit der Parkanlage Fürstenwall und den Grünanlagen am Dom kommt eine besondere Bedeutung innerhalb des Grünsystems der Innenstadt zu.

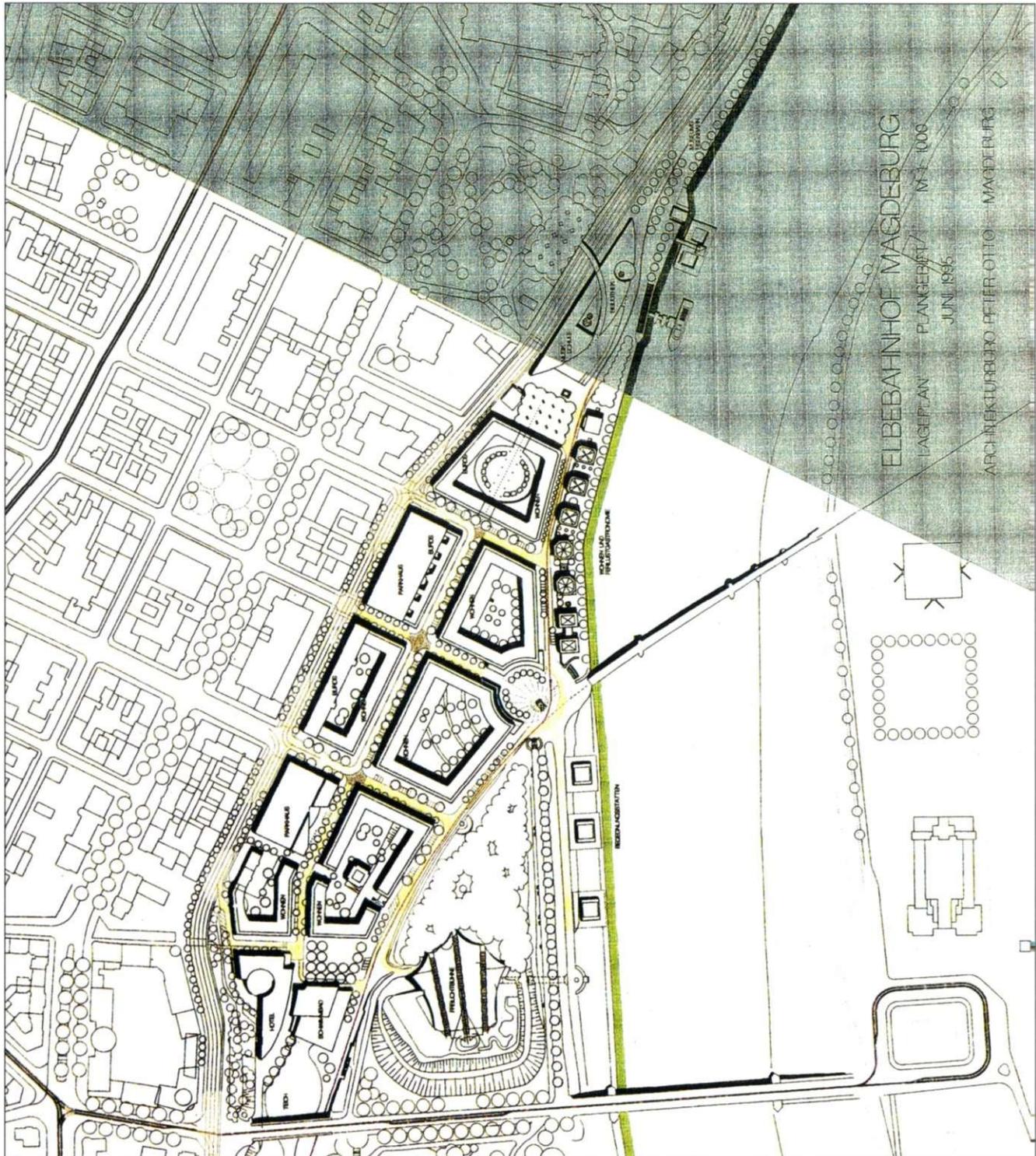
Realisiert wird diese Verbindung unter anderem durch eine Fußgängerbrücke über das Schieinufer in Verbindung mit der neuen Stadtbibliothek.

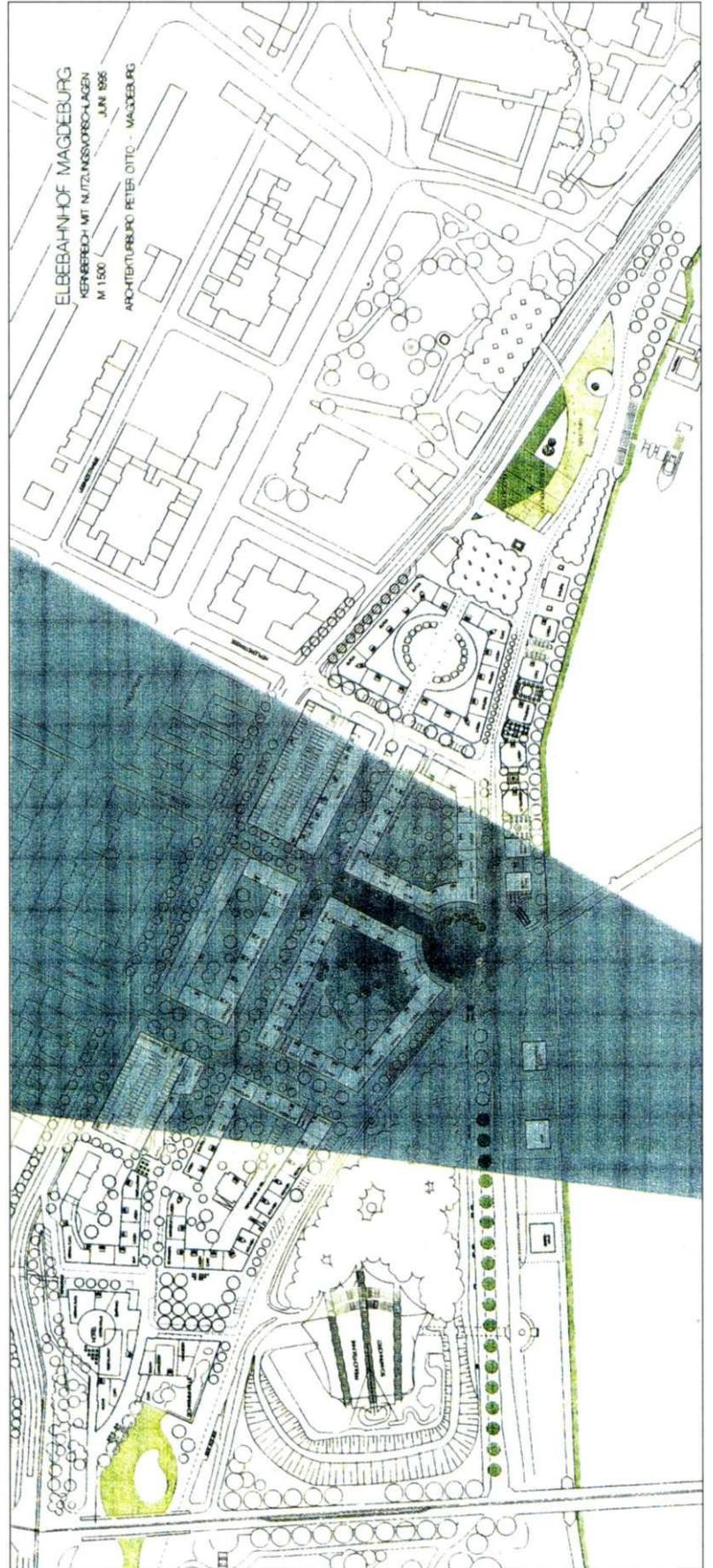


Verkehrslösung

Die Anbindung des Gebietes für den motorisierten Verkehr erfolgt über zwei Knoten an das Schieinufer. Zwischen diese Knoten, einerseits in Verlängerung der Keplerstraße, zum anderen in der Liebigstraße wird eine Schleife als HAUPTSCHLIEßUNG des Gebietes eingehängt. Direkt von dieser Straße aus sind auch die beiden Parkhäuser zu erreichen.

Alle übrigen Straßen des Gebietes sind, zum Teil ohne eine Trennung von Geh- und Fahrbahn, als verkehrsberuhigter Bereich vorgesehen: für Anlieger und zur Anlieferung durchaus befahrbar, jedoch sollen die Fußgänger die Priorität erhalten.





Für den Radverkehr werden sowohl entlang der Elbe als auch auf dem Schieinufer Wege angeboten. Innerhalb des Gebietes sind keine gesonderten Radwege erforderlich, die Straßen und Mischverkehrsflächen dienen auch dem Radverkehr.

Das Schieinufer soll in seiner Verkehrsfunktion erhalten bleiben, ohne zur Rennstrecke zu werden. Insbesondere sind verbesserte Abbiegemöglichkeiten für den Fahrverkehr und Querungsmöglichkeiten für Fußgänger erforderlich. Diese werden durch Ampelregelung an der Keplerstraße, der Liebigstraße und der Planckstraße erreicht. Das Schieinufer wird dreistreifig ausgebildet, wobei der Mittelstreifen wechselweise Linksabbiegespur, Grünstreifen und Warteinsel für Fußgänger sein soll. An ausgewählten Stellen kommen zusätzliche Rechtsabbiegespuren hinzu.

Der ruhende Verkehr wird auf die beiden Parkhäuser mit jeweils 500 bis 600 Plätzen, die sich an den Einfahrten zum Gebiet befinden, konzentriert. Für diese Parkhäuser ist eine Mehrfachnutzung vorgesehen. In den Wohnquartieren werden Tiefgaragen realisiert, deren Kapazität von etwa 230 Stellplätzen durch Doppelparksysteme weiter erhöht werden könnte. Insbesondere für Besucher und Kurzzeitparker sind weitere Stellplätze im Straßenraum vorgesehen.

Die Erschließung des Gebietes durch Öffentlichen Personennahverkehr sollte zusätzlich zu der Straßenbahnlinie über die Sternbrücke zur Stadthalle auch durch eine Linie auf dem Schieinufer verbessert werden. Realistisch hierfür erscheint jedoch keine Straßenbahn, sondern eine Buslinie, die über die Schleife zwischen Liebig- und Keplerstraße auch direkt in das Gebiet hineingeholt werden kann.

Für den Ausflugsverkehr von Bedeutung sind sowohl die Anlegestelle unterhalb der neuen Bibliothek (Fährverbindung, Linien zum Petriförder, Herrenkrug, Schiffshebewerk....) als auch die Weiternutzung eines Eisenbahngleises z. B. für eine Museumseisenbahn mit eventueller Verlängerung Richtung Norden zum Handelshafen. Die Verbindung über die Hubbrücke und nach Buckau sollte keineswegs aufgegeben werden, sondern zumindest für eine spätere Nutzung als Option offengehalten werden.

Wirtschaftlichkeitserwägungen und Realisierungsabschnitte

Die Nutzung eines innerstädtischen, zentrumsnahen brachgefallenen Geländes insbesondere für Wohnungen und zur Erholung hat durch günstige Erschließungsmöglichkeiten und kurze Wege eine hohe stadtstrukturelle Effizienz zur Folge. Eine intensive Nutzung sowohl für das Grün als auch durch Bebauung trägt dem hohen Wert innerstädtischen Bodens Rechnung. Die relativ hohe bauliche Ausnutzung in Teilbereichen und das Freihalten von Bebauung und die intensive Begrünung in anderen Bereichen bedingen einander und sind sowohl von der „Grundstücksverwertung“ als auch von der Realisierung nicht voneinander zu trennen.

Ein B-Plan für dieses Gebiet hat durch seine Festsetzungen dieser unterschiedlichen Dichte Rechnung zu tragen. So sind z.B. durch Baulinien die Straßenfluchten festzusetzen und die relativ geringen Gebäudeabstände in den Straßen als Voraussetzung eines innerstädtischen Baugebietes zu sichern.

Bei diesem umfangreichen Gebiet ist eine Realisierung in Teilabschnitten und durch verschiedene Investoren unabdingbar. Begonnen werden sollte mit der Erschließung und Bebauung im Bereich zwischen verlängerter Liebig- und Keplerstraße sowie mit der Umgestaltung des Schieinufers. Die Rekonstruktion und Umgestaltung des Fort Scharnhorst kann relativ unabhängig vom Investitionsgeschehen im übrigen Gebiet erfolgen, die Erschließung ist jedoch über dieses Gebiet zu sichern.

BEITRAG 4

Jürgen Schulz/Carolin Krause

Städtebauliche Idee

Der Elbebahnhof Magdeburg - ein geschichtsträchtiges und nutzungspotentes Areal - gelegen zwischen Elbe - Dom und Gründerzeitstadtgebiet östlich des Hasselbachplatzes.

Die unmittelbare Lage am Fluß, die grünräumliche Einbettung durch das 'Fort Scharnhorst' und den Klosterberggarten, sowie die quartierförmige Stadtstruktur der angrenzenden Wohnbebauung beeinflussen das Bahngelände durch ihre Raumkanten. Diese sind z.T. mit den Jahreszeiten veränderlich. Sich auftuende Blickbeziehungen zu stadtbildprägenden Räumen und Bauten fordern eine Integration in die Neuordnung des Gebietes. Wiederum vermitteln die Gleisanlagen und Wirtschaftsgebäude der Bahn eine für die Stadt bezeichnende Atmosphäre, die in Verbindung mit den Höhenzügen zur Elbe die Einmaligkeit dieser Raumsituation beschreiben.

Die das gesamte Gebiet anbindende bzw. trennende Achse ist die Straße 'Schieinufer'. Quartierbildende Straßenzüge des Wohngebietes werden über das Schleinufer hinweg in das Bahngelände hinein fortgeführt. Vorhandene ortsbildtypische Gebäude bilden die Grundlage für eine thematische Gliederung des Gebietes, wobei die Öffentlichkeit auf verschiedene Weise direkt bis an das Ufer des Flusses geführt wird. Eine Schienenstrecke durch das Gebiet bewahrt einen Teil der ursprünglichen Atmosphäre des Elbebahnhofs und verdeutlicht somit die Brisanz der Lage des Gebietes innerhalb der Stadt.

Nutzungs- und Gestaltkonzept

Das Gebiet gliedert sich in drei spezifische Bereiche, geprägt durch erhaltenswerte Bausubstanz, durch Raum- und Blickachsen, sowie durch ausdrucksstarke Grünbereiche.

Das nördlich gelegene **Hallenviertel** greift die Typik der Bahnarchitektur auf. Einzelstehende Gebäude, deren Wirtschaftscharakter durch Materialien wie Backstein und klare geometrische Gebäudekubaturen mit flach geneigten Sattel- bzw. Pultdächern bestimmt wird, werden vorrangig öffentlich genutzt.

Die vorhandenen Hallen werden saniert und in ihrer Typologie ergänzt. Publikumswirksames Restaurierungsgewerbe mit Ausstellungsflächen, offenen Werkstätten und Handelscharakter sollen das Flair des ehemaligen Bahnhof 'Unterwelt' neu beleben. Offene Werkstätten für Metall - Stein - Holz haben hier Zuschauer und interessierte Kunden. Die Nutzung der Gleise ist durch eine Leihstation für Schienenobjekte aktiviert.

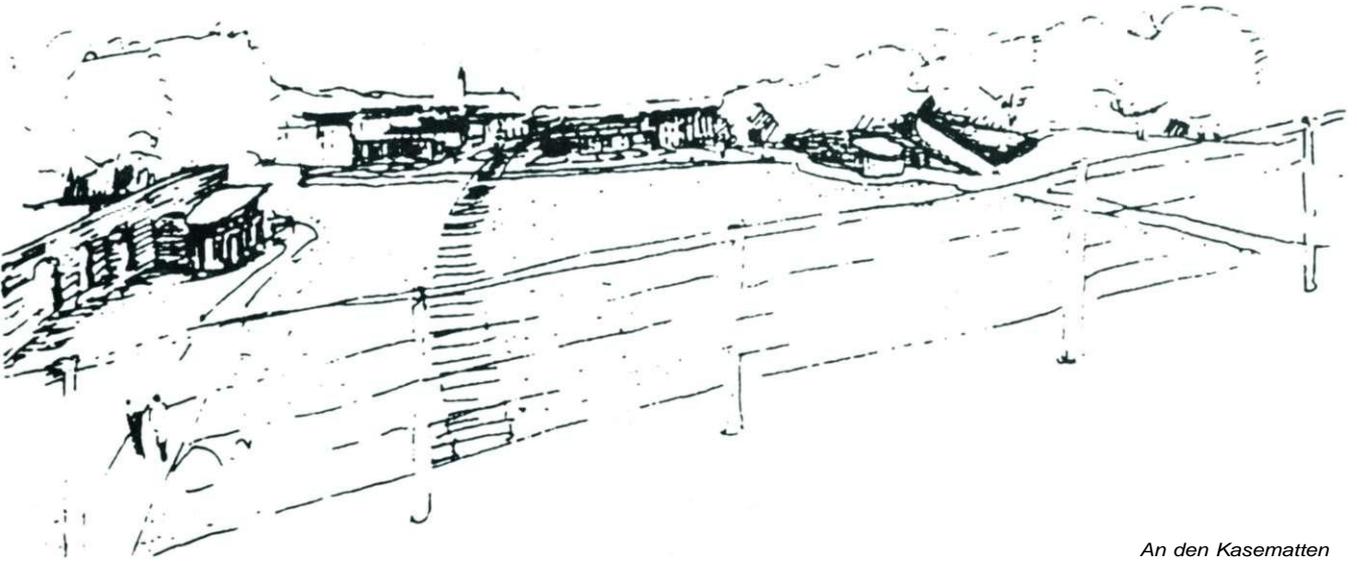


Zwischen den Zeilen

Niederlage Aliendorf - Die Typologie dieses Gebäudes wird von den Ergänzungsbauten übernommen. Der Gestaltcharakter vermittelt eine Nutzung für Handel, Gewerbe und Freizeit. Die Klinkerfassaden und ihre Geschossigkeit setzen sich deutlich von der folgenden Wohnbebauung ab. Es werden introvertierte Hofsituationen gebildet, die den Innenraum vom Schieinufer abschirmen sollen. Der Zugang von der Uferpromenade und vom Schieinufer erleichtern das Auffinden und Verweilen.



Hallenviertel



An den Kasematten

Im Bereich zwischen Einsteinstraße und Geißlerstraße entstehen zeilenartige **Wohngebäude** bis an die Parkanlage des 'Fort Scharnhorst' angrenzend. Im Kontrast zur straßenbegleitenden Quartierbebauung auf der westlichen Schieinuferseite sind in Fortführung der Raumstruktur der Hallen und der Niederlage Allendorff Zeilen mit straßenseitigen Kopfbauten geplant, die sich in ihrer Geschossigkeit der Geländetopographie anpassen. Remisen schließen die Zwischenräume, es entstehen Grün- und Gartenzonen mit verminderter Schallausbreitung.

Das 'Fort Scharnhorst' wird mit den angrenzenden Kasematten für die **Freizeit** genutzt. Die gegebene direkte Verbindung zwischen dem einseitig ausgerichteten Gebäude und dem grünen Hof soll für Kultur- und Jugendarbeit genutzt werden. Eine direkte Verbindung zur Elbe ermöglicht die Erweiterung der Freizeitfunktion auf den Fluß.

Die östliche Kasematte wird für Jugendliche ausgebaut. Leichte Pavillionvorbauten öffnen die Kasematten räumlich und funktionell.

Denkmalsubstanz

Auf den Erhalt der Denkmalsubstanz wird großer Wert gelegt, da die Gestaltmerkmale den Charakter des Gebietes prägen. Die Neubebauung orientiert sich an diesen Merkmalen. Bei der Neugestaltung des Bahnhofgeländes kommt ihnen durch die Einbeziehung in Blick- und Raumachsen eine erhöhte Bedeutung zu. Ihre Lage im Gebiet bestimmt die funktionelle Gliederung mit.

Wege- und Freiflächensystem

Die verkehrstechnische Anbindung des Hallenviertels erfolgt vom Schieinufer aus. In Verlängerung der Keplerstraße ist die Niederlage Allendorff zu erreichen, ebenso die dahinterliegenden Stellplätze. Die Zufahrt zur Wohnbebauung ist konzentriert vom Schieinufer in Verlängerung der Liebigstraße geplant. Der Ausbau der Liebigstraße als verkehrsberuhigter Bereich vom Has-



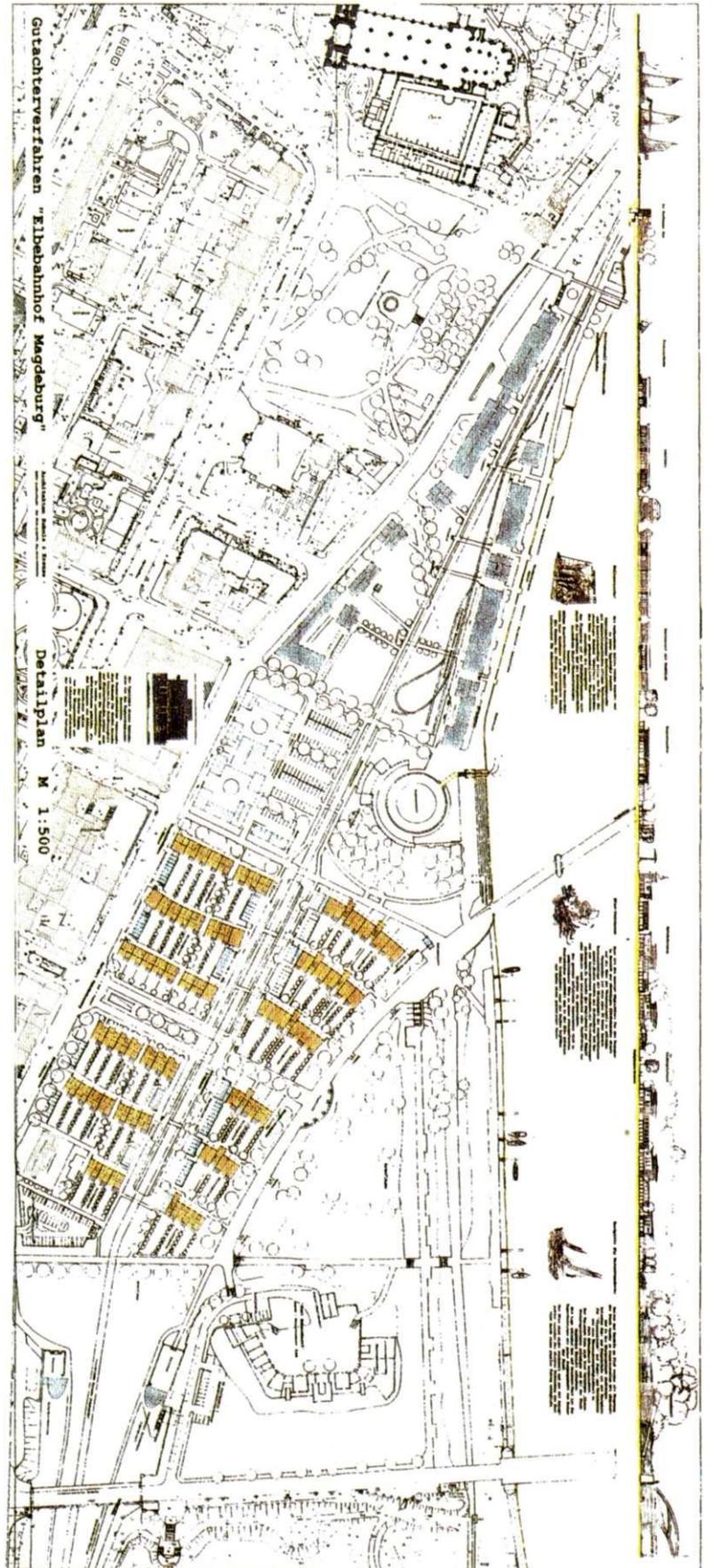
Am Schieinufer



selbachplatz kommend, bedingt eine unterirdische Durchquerung des Schieinufers für Fußgänger und Radfahrer. Die Zufahrt selbst teilt sich und verläuft jeweils beidseitig der historischen Bahnstrecke entlang

der Wohngebäude. Am Ende der Geißlerstraße liegt ein Parkhaus, Abstellpunkt für Besucher des südlichen Stadtzentrums, der Parkanlage 'Fort Scharnhorst' und des Klosterberggartens.





Ferner zieht sich als eisernes Rückgrat vom Hallenviertel kommend bis zum städtischen Gewächshaus des Klosterbergegartens ein verbleibendes Gleis der historischen Bahnstrecke.

Für die Freizeit werden hier Fahrten mit historischen Bahnen angeboten, bzw. mit anderen Schienenfahrzeugen.

Schwerpunkt der Freiflächenkonzeption ist die direkte Möglichkeit des Zugangs zum Wasser. Es werden Uferterrassen angelegt mit Blick zum Dom und zum Aussichtsturm im Rotehorn-Park. Bootsstege überwinden die Uferbefestigungen. Das Flanieren auf der Elbuferpromenade wird durch die begrünten und mit Kunstgegenständen bestückten Gleis- und Bahnhofsanlagen bereichert.

Das gesamte anfallende Regenwasser wird in unmittelbarer Nähe in einem steingefassten Stufenbecken gesammelt und in die Elbe geleitet. Bei Trockenheit sind die Becken begehbar und ein gestalteter Boden wird sichtbar.

Fuß- und Radwege verlängern Achsen und eröffnen Blickbeziehungen über das Wasser zum Rotehorn-Park. Es führt eine fußläufige Verbindung von der Hubbrücke auf der Rückseite der Wohnbebauung entlang, über das Fort zu den Treppenanlagen des Klosterbergegartens, von wo aus sich der Blick auf einen Fassadengiebel des Gesellschaftshauses richtet.

Baustufen

Der Bau der Wohngebäude läßt sich in 4 Abschnitten umsetzen, unter Beibehaltung der endgültigen Erschließungsform.

Der Ausbau des Hallenviertels ist gebäudeweise möglich. Gegenseitige Beeinträchtigungen entstehen funktionell nicht. Räumlich würden die Bauabschnitte eine schrittweise Verdichtung des Gebietes bedeuten.

Die Freizeitfunktionen im Fort Scharnhorst können schrittweise und unabhängig voneinander erfolgen.

Der Bau des Regenwassersammlers stellt eine unabhängige Aufgabe dar, mit einem hohen Anspruch an greifbarer und begehbarer Kunst für die Öffentlichkeit. Das Elbufer kann, bei der Fußgängerbrücke 'Am Fürstenwall' beginnend, über das neue Buckauer Tor entlang der Uferterrasse begangen werden, von der aus die Elbuferpromenade zu einem Uferweg umgestaltet wird, und man auf Höhe des Wasserspiegels flanieren kann.

