

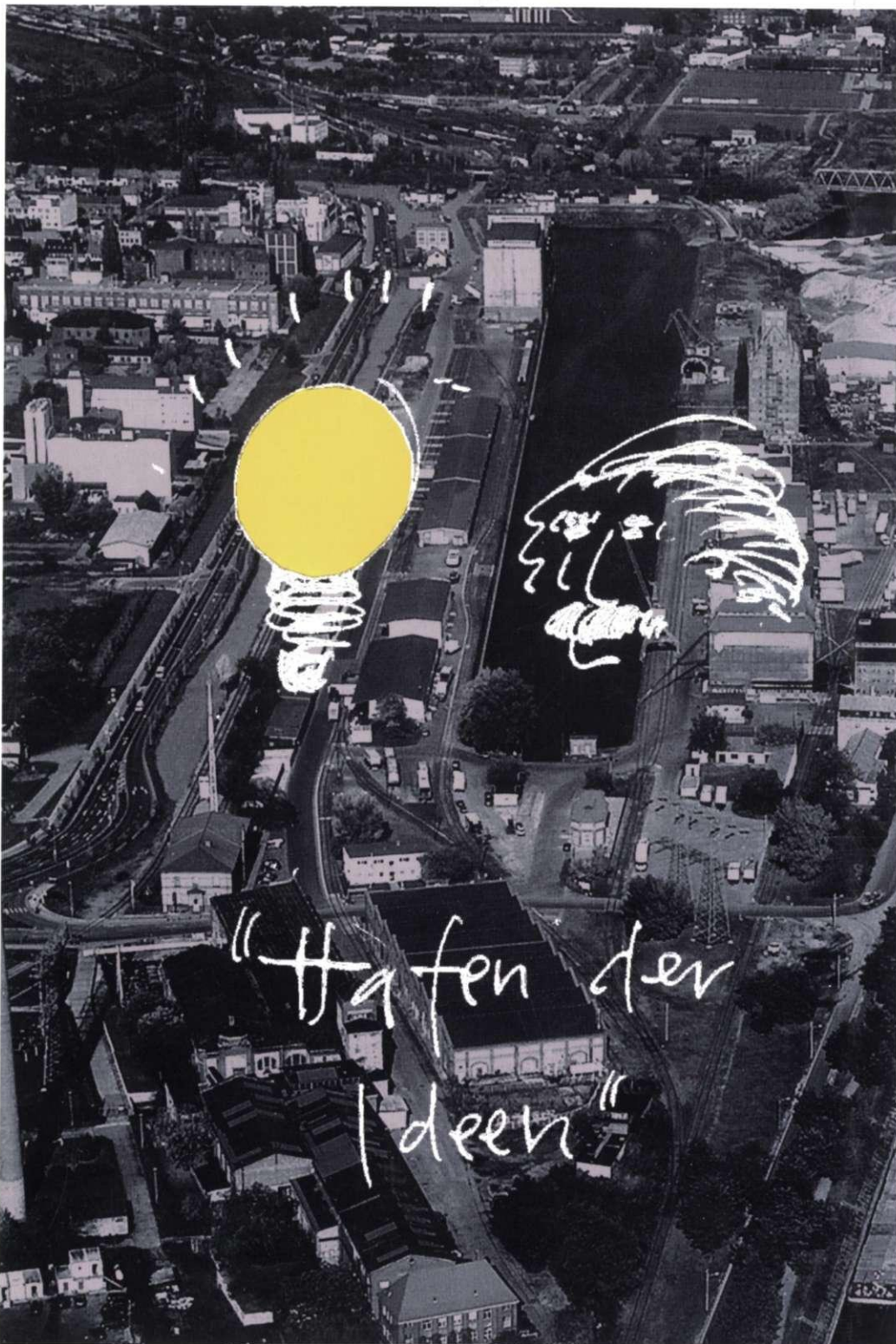
# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg



## Handelshafen Magdeburg

Workshop



90  
2001

Stadtplanungsamt Magdeburg  
Mitarbeiter:

Bisher erschienene Dokumentationen  
des Stadtplanungsamtes

Hans-Reinhard Adler	1990	Workshop o Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums o
Heike Albrecht	1/93	Strukturplan
Christa Anger	2/93	Verkehrliches Leitbild
Peter Anger	3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -
Kamran Ardalan		ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
Birgit Arend	5/93	Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher Rahmenplan
Heidrun Bartel	5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
Roswitha Baumgart	6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb o Domplatz Magdeburg o
Sylvia Böttger	7/93	Workshop o Nördlicher Stadteingang o
Renate Dilz	8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz
Ulrich Ernst	9/93	Radverkehrskonzeption
Michael Ertl	10/93	Öffentlicher Personennahverkehr ( ÖPNV-Konzept)
Jutta Fittkau	11/93	Workshop o Kaiserpfalz o
Hannelore Friedrich	12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
Heidrun Frosch-Teichmann	13/94	Hermann - Beims - Siedlung
Jeannette Fuchs	14/94	Siedlung Cracau
Margot Gottschalk	15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990 - 1994
Jürgen Gippert	16/95	Gartenstadtkolonie Reform
Katrin Grögor	17/94	Schlachthofquartier
Marlies Grunert	18/I/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Andrea Hartkopf		Sozio-urbane Untersuchungen
Bernd Heine	18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Anette Heinicke		Zur Baugeschichte der Neuen Neustadt
Ingrid Heptner	18/III/95	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Stephan Herrmann		Zur Baugeschichte der Sudenburg
Kathrin Jäger	19/94	Die Anger-Siedlung in Magdeburg
Wolfgang Jäger	20/94	Bruno Taut - eine Dokumentation
Heinz Jasniak	21/95	Stadtteilentwicklung Ottersleben
Bernd Kapelle	22/94	Die Curiesiedlung in Neustadt
Sabine Keller	23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
Krista Kinkeldey	24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
Hannelore Kirstein	25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
Dieter Klimpel	26/95	Gartenstadt Hopfengarten
Jutta Klose	27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
Helga Körner	28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
Dr. Günther Korbel	29/94	Workshop o Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg o
Christa Kummer	30/95	Südwestliche Stadterweiterung
Andrea Leis	31/I/95	Parkanlagen der Stadt Magdeburg
Thomas Lemm	32/II/95	Stadtfeld Nord
Gisela Lenze	32/III/95	Stadtfeld Süd
Marlis Lochau	33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
Christiane Mai	34/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Planungen und Dokumente
Angelika Meyer	34/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Baustandorte und Wohngebiete
Heike Moreth	35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
Ute Neumann	36/95	Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
Bernd Niebur	37/95	Siedlung Farmersleben
Doris Nikoll	38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der
Corina Nürnberg		Weimarer Republik in Magdeburg
Heinz-Joachim Olbricht	39/I/95	Magdeburg - Die Stadt des Neuen Bauwillens
Bernd-Ediko Olesch	39/II/95	Magdeburg - Aufbruch in die Moderne
Dr. Carola Perlich	41/95	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
Dr. Eckhart W. Peters	42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
Dirk Polzin	43/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
Liane Radike	44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -
Jörg Rehbaum		ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
Karin Richter	45/95	Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
Katja Richter		Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften im Wandel
Dirk Rock	46/II/99	Industriearchitektur in Magdeburg - Maschinenbauindustrie
Burkhard Rönick	47/95	Workshop o Universitätsplatz o
Jens Rückriem	48/II/95	Symposium BRUNO TAUT
Susann Schäfer	49/95	Gutachterverfahren Elbebahnhof
Elke Schäferhenrich	50/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester
Hannelore Schettler	51/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
Monika Schubert	52/95	Vom Luftbild zur Biotopkartierung
Helga Schröter	53/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
Anja Schulze	54/96	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
Hans-Joachim Schulze	56/97	Stadtsanierung Buckau - Die Sanierung des Volksbades Buckau
Hannelore Seeger	57/98	Magdeburg - Neu Olvenstedt
Rudolf Sendt	58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft
Katja Sperling	59/97	Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg-Diesdorf
Marie-Eva Steffens	60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten
Siegrid Szabó	61/97	Dorferneuerungsplan Randau
Heike Thomale	64/97	Verkehrskonzeption "Innenstadt"
Judith Ulbricht	67/98	Dorferneuerungsplan Pechau
Edgar Voigtländer	68/98	Gestaltungsfibel Alt - Olvenstedt
Karen Vollmann	70/98	Magdeburgs Innenstadt lebt - Die Bebauung des Zentralen Platzes
Rolf Weinreich		im Stadtzentrum von Magdeburg
Martina Welle	71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg
Astrid Wende	72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN
Dietrich Weyland	73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz
Hubert Wiesmann	73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz
Christine Wolf	74/98	Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg
Johannes Wöbse	75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg - Gedanken zur
Burkhard Wrede-Pummerer		Zukunft der Stadt
Marietta Zimmermann	76/01	Flächennutzungsplan 2000
	79/01	Der Fürstenwall
	80/01	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
	82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg



*"Hafen der  
Ideen"*

## Workshop Handelshafen







# INHALT

- 5 Grußwort
- 6 Geleitwort
- 8 Vorwort
  
- 10 Ausgangssituation**
- 10 Rahmenbedingungen
- 15 Planungsziele
  
- 19 Die Arbeiten**
- 20 Arkkihitoimisto Brunow & Maunula, Helsinki
- 26 Prof. Kees Christiaanse ASTOC, Köln/Rotterdam
- 32 Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf
- 38 Prof. Johannes Kalvelage, Magdeburg  
mit Prof. Ado Franchini, Mailand
- 44 Studentische Arbeitsgruppe  
der Fachhochschule Magdeburg
  
- 48 Empfehlungen des Fachbeirates**
- 52 Zeichnerisches Protokoll
  
- 56 Das Workshop-Verfahren**
- 58 Impressionen vom Workshop





## GRUSSWORT

**Dr. Lutz Trümper** Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Magdeburg

Die Entwicklung und Umgestaltung der Flächen des Handelshafens ist eine herausgehobene, aber auch herausfordernde Aufgabe. Mit der Umnutzung der alten Hafenanlagen kann städtisches Leben in vielfältiger Form bis zur Elbe herangeführt werden. Damit öffnen sich die vormals wie von der Stadt abgetrennt erscheinenden Flächen der Bevölkerung.

Schon jetzt sind die Veranstaltungen im Handelshafen besondere Anziehungspunkte. Durch die geplanten Umnutzungen wird der Handelshafen allein durch die Vielzahl der hier Beschäftigten lebhafter, urbaner werden. Wichtiges Bindeglied zwischen den anderen Stadtteilen und dem Handelshafen ist die Otto-von-Guericke-Universität. Gerade die Studenten sollen im Handelshafen interessante Angebote finden. Durch die Ansiedlungen des Fraunhofer Institutes und des Max-Planck-Institutes sind wissenschaftliche Einrichtungen bereits vorhanden, die dem Standort eine besondere Ausrichtung geben.

Durch die Initiative von Kultusminister Dr. Harms unter engagierter Beteiligung der Ministerin für Wirtschaft und Technologie, Frau Budde, und des Ministers für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr, Herrn Dr. Heyer, wird unter dem Begriff „Wissenschaftspark“ durch Verbindung der unterschiedlichsten Fördermöglichkeiten des Landes

eine wichtige Zusammenführung von Universität, wissenschaftlichen Instituten und wissenschaftsorientierten Unternehmen entstehen. Akzente, wie diese herausragenden und herausfordernden neuen Nutzungen im Handelshafen städtebaulich umgesetzt werden können, sind in dem hier dokumentierten Workshop erarbeitet worden.

Ich bedanke mich ausdrücklich bei allen am Workshop Beteiligten und hoffe, dass ein großer Teil der gefundenen städtebaulichen Lösungen umgesetzt werden kann und dem Bereich Unverwechselbarkeit geben wird.

Dr. Lutz Trümper



## GELEITWORT

**Werner Kaleschky** Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr  
der Landeshauptstadt Magdeburg

Die Durchführung eines Workshops, der die städtebaulichen Möglichkeiten für den Bereich des Handelshafens herausbilden und akzentuieren sollte, war für die weitere Entwicklung dieser besonderen Flächen innerhalb der Landeshauptstadt Magdeburg wichtige Voraussetzung. Ideen und Visionen waren gefordert, damit dieses Areal neu definiert und planerisch erfasst werden konnte.

Der 1893 eingeweihte Handelshafen ist der älteste der derzeit drei Magdeburger Hafenteile. Das Herzstück des Handelshafens bildet das Hafenbecken mit einer Länge von fast 1000 m. Die um das Hafenbecken gebauten Speicher und andere Verwaltungs- und Lagergebäude prägen das besondere Flair eines historischen Binnenhafens. Die Nutzung als Binnenhafen indes wird aufgehoben, weil im Zusammenhang mit dem Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 17 - dem Wasserstraßenkreuz Elbe/Mittellandkanal im Norden der Stadt - eine u. a. auch durch Schleusenbauwerke umzusetzende Wasserstandsregulierung der Magdeburger Häfen erreicht werden soll. Der Handelshafen fällt aus dieser Wasserstandsregulierung heraus, weil der Hafeneinfahrtkanal und die Öffnung des Hafenbeckens unter der dortigen kleinen Hubbrücke für die neuen Generationen der Binnenschiffe keinen ausreichenden Platz mehr boten und damit auch der finanzielle Aufwand ent-

sprechender Maßnahmen zu hoch geworden wäre. So steht ein zentrumsnahes Areal in unmittelbarer Nähe der Otto-von-Guericke-Universität, des Fraunhofer Institutes und des Max-Planck-Institutes für neue Nutzungen zur Verfügung. Die drei vorgenannten wissenschaftlichen Einrichtungen im Süden des Handelshafens verdeutlichen einen Entwicklungsschwerpunkt für diesen Bereich. Das besondere Ambiente des Handelshafens soll aber auch - wie im städtebaulichen Workshop angelegt - für Freizeit und Tourismus genutzt werden. Das historische Hafenbecken, die schönen Speichergebäude, die teilweise wie ein kleiner Ausschnitt aus der Hamburger Speicherstadt wirken, und die weiteren hafentypischen Anlagen sollen mit diesen neuen Nutzungen verschmolzen werden. Dieser Zielvorgabe sind die Ergebnisse des Workshops in vielfältiger Weise nachgekommen.

Die kreative Herangehensweise der verschiedenen Arbeitsgruppen mit teils internationaler Besetzung bot die Gewähr, dass vielschichtige, interessante und fantasievolle Anregungen in die Arbeiten eingeflossen sind. Die besondere Atmosphäre in den Räumlichkeiten der "Experimentellen Fabrik" unmittelbar in der Nähe des Handelshafens während des Workshops war kennzeichnend für die innovativen Strukturierungsprozesse.





Handelshafen um 1900

So ist es in besonderer Weise gelungen, die räumliche und funktionale Zuordnung verschiedener Entwicklungsschwerpunkte, die Vernetzung von sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und damit städtebaulichen Impulsen aus den unterschiedlich geprägten Stadtbereichen sowie das Aufzeigen und Nutzen von Synergieeffekten herauszuarbeiten.

Die Zielstellung des Workshops, Chancen einer Quartiersentwicklung zu bündeln und in Form von städtebaulichen Konzepten und Entwürfen zu vertiefen, ist dabei in einem hohen Maß gelungen.

Daher gilt es insbesondere, den Teilnehmern am Workshop für ihr Engagement Dank zu sagen. Auf vielfältige Art wird das breite Spektrum der Ansätze ihrer Arbeiten in die Weiterführung des Projektes einfließen. So wird die Realisierung der sich derzeit abzeichnenden konkreten Vorhaben im Bereich des Handelshafens von den Ergebnissen dieses Workshops geprägt. Die Zielstellung aller Arbeiten, Stadt

und Fluss näher zu bringen, wird auf der Grundlage der vorgelegten Arbeiten Wirklichkeit werden.

Ich hoffe, dass dieser Prozess weiterhin so spannend und variantenreich sein wird, wie es der Workshop gewesen ist.

Werner Kaleschky



# VORWORT

**Hermann J. Pitz** Geschäftsführer der KGE Kommunalgrund  
Entwicklungsträger der Landeshauptstadt Magdeburg

## **Der Handelshafen in Magdeburg wird wieder Stadt....**

Unter diesem Motto hat die KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger der Landeshauptstadt Magdeburg vom 11. bis 15. Juni 2001 einen städtebaulichen Workshop zur Erarbeitung von Lösungen für die künftige Entwicklung des Quartiers Alte Neustadt - Handelshafen veranstaltet. Die Aufgabe der KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger ist die Verbesserung der Wohnqualität in der Alten Neustadt und die Sicherung bestehender sowie die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch günstige Bedingungen für Industrie, Gewerbe und im Handelshafen für wissenschaftliche Institutionen. Entstehen soll ein vielfältiges, lebendiges Stadtquartier an Elbe und Hafen, ein Zentrum für Innovation und Wissenstransfer mit Flächen für Wohnen und Dienstleistungen, Freizeit und Tourismus.

Ziel des Wettbewerbs war es, Ideen für die künftige Gestaltung des ca. 30 ha großen Gebiets des Handelshafens und seine Verbindung mit der Alten Neustadt zu entwickeln. Zu berücksichtigen war das für das Förderprogramm der Landesinitiative Urban 21 erstellte Konzept zur Quartiersentwicklung, denn die erfolgte Aufnahme in das Urban 21 - Programm ist ein wichtiger Impuls für die weitere Entwicklung des Gebiets.

Das Werkstattverfahren wurde gewählt, um eine möglichst große Beteiligung der Öffentlichkeit zu erreichen. Ein wesentliches Ziel war, die Bürger über die künftige positive Entwicklung zu informieren und ihnen die Möglichkeiten zu eröffnen, sich in den Planungsprozess einzubringen. Zur gestalterischen Teilnahme am Wettbewerb wurden vier Architektur- und Stadtplanungsbüros und eine studentische Arbeitsgruppe der Fachhochschule Magdeburg eingeladen. Sie haben mit großem Engagement, mit Freude und Begeisterung gearbeitet. Die Ergebnisse sind in der vorliegenden Dokumentation zusammengefasst. Sie zeigt die vom Fachbeirat gelobte herausragende Qualität aller Entwürfe, die in nur vier Tagen - und Nächten - erarbeitet wurden. Es wurden viele neue Ideen geboren und Perspektiven für eine zukunftsweisende Entwicklung aufgezeigt, auch Visionen für Magdeburg als Stadt an der Elbe.



historische Ansicht des Handelshafens

Ich möchte mich bei allen Teilnehmern am Workshop bedanken, die durch ihr Interesse, die geleistete Arbeit oder ihre Unterstützung zu dessen gutem Gelingen beigetragen haben. An erster Stelle möchte ich den mitwirkenden Architekten und Stadtplanern sowie den Mitgliedern der studentischen Arbeitsgruppe für die herausragende Qualität ihrer Entwürfe danken. Mein Dank gilt den Bürgern, die an den Bürgerforen, der Werkstattarbeit und den interessanten Abendveranstaltungen teilgenommen haben, den Vertretern von Politik und Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg, der beteiligten Ministerien, der Universität, der Fachhochschule, der wissenschaftlichen Institute und der Magdeburger Wirtschaft.

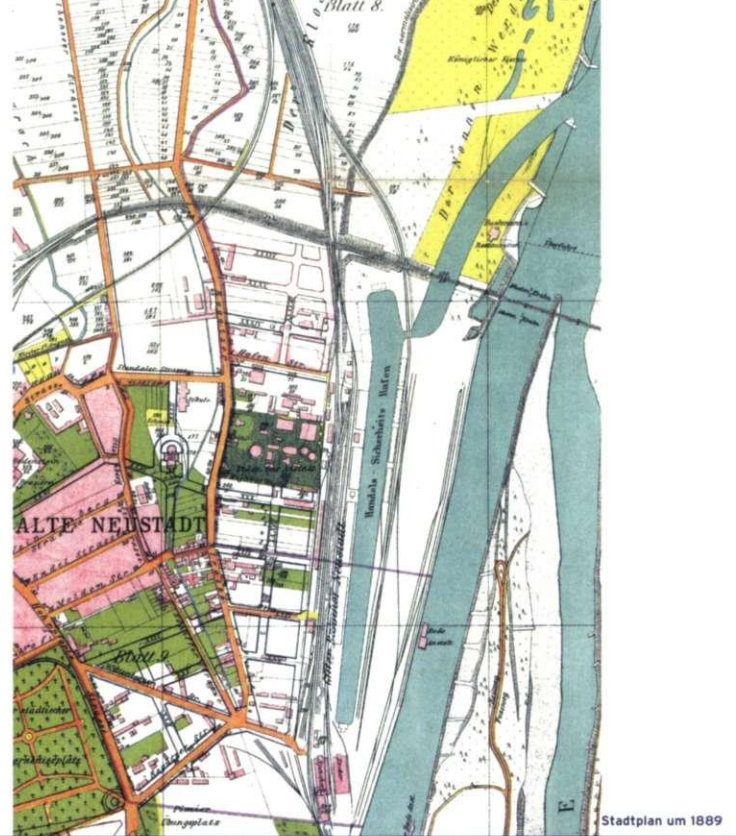
Danken möchte ich dem Fachbeirat, besonders der Expertengruppe, für die umsichtige Lenkung und Wertung des Wettbewerbs, und dem Planungsbüro Faltn•Scheuven-Wachten, Dortmund, mit Herrn Professor Rudolf Scheuven und Herrn Daniel Luchterhandt, die die Werkstatt koordiniert haben und durch ihre hervorragende Organisation zu der guten und kreativen Atmosphäre beigetragen haben, in der sie verlaufen ist.

Mein besonderer Dank gilt der Landeshauptstadt Magdeburg, die es der KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger ermöglicht hat, diesen Ideenwettbewerb durchzuführen, hier besonders Herrn Dr. Dieter Scheidemann, Leiter des Amtes für Baurecht, als dem Koordinator der Entwicklungsmaßnahme.

Schon einmal ist von Magdeburg eine beispielhafte Entwicklung ausgegangen, als nach 1920 unter dem Oberbürgermeister Hermann Beims und dem Stadtbaurat Bruno Taut Magdeburg zur Stadt des neuen Bauens wurde. Mögen die Ergebnisse der städtebaulichen Werkstatt dazu beitragen, Lösungen für zukunftsweisende Entwicklungen zu finden, damit die historische Stellung Magdeburgs gefestigt wird, als Ort von zentraler Bedeutung - in der Mitte Europas.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hermann J. Pitz'. The signature is fluid and cursive, with a large, stylized initial 'H' and 'P'.

Hermann J. Pitz



# AUSGANGSSITUATION

## Rahmenbedingungen und Planungsziele

### • Quartiersentwicklung „Alte Neustadt - Handelshafen“

Die Entwicklung des Quartiers „Alte Neustadt - Handelshafen“ ist Bestandteil der „Entwicklungsmaßnahme Rothensee Zone IV“. Im Rahmen der Durchführung dieser Maßnahme sind bereits in dem Teilgebiet der Alten Neustadt zahlreiche Projekte angestoßen und realisiert worden, die zur Verbesserung der wirtschaftlichen, der Arbeitsmarkt- und der Wohn(umfeld)situation im Stadtteil führen sollen und auch teilweise bereits geführt haben. Sie sollen unter möglichst großer Mitwirkung der Bevölkerung in entscheidendem Maße zur Verbesserung der Lebenssituation in der Alten Neustadt beitragen und auch ein Stück die Planungskultur in der Landeshauptstadt verändern.

Insgesamt wurden und werden daher Projekte verfolgt, die den wirtschaftlichen Wohlstand und die Beschäftigungssituation an diesem Standort stärken. Chancengleichheit, soziale Eingliederung und Entwicklung im Quartier insbesondere von Jugendlichen sollen gefördert, Beiträge zum Schutz der städtischen und globalen Umwelt im Hinblick auf den Ressourcenschutz geleistet werden. Diese Anforderungen sollen zum Bestandteil eines integrierten Quartiersmanagements gemacht werden, bei dem Bürgerinnen und Bürger intensiv in den Planungsprozess eingebunden werden.

Die städtebauliche Neuordnung des Quartiers „Alte Neustadt - Handelshafen“ ist als Projekt in die Landesinitiative URBAN 21 aufgenommen worden. Nunmehr sollten für das Gebiet des Handelshafens, zu dem bisher lediglich auf struktureller Ebene Planungen für die zukünftige Entwicklung vorbereitet worden sind, im Rahmen eines Planungs-

workshops städtebauliche Lösungsvorschläge entworfen werden.

### • Der Handelshafen

Die Geschichte des Handelshafens ist eng verbunden mit der traditionell sehr ausgeprägten Orientierung der Landeshauptstadt Magdeburg auf den Handel und Umschlag von Waren. Bereits im 13. Jahrhundert hatte sich die Stadt an der Elbe als wichtiger Knoten im Verkehrs- und Handelsnetz an der mittleren Elbe zwischen Dresden und Hamburg herausgebildet, der im 19. Jahrhundert mit der Industrialisierung zu neuer Blüte gelangte. Die durch die industrielle Revolution hervorgerufenen Veränderungen in der Warenproduktion zogen auch umfangreiche Innovationen im Transport- und Lagerungswesen nach sich. So entschloss sich die Stadt Magdeburg, mit der Anlage des Zollhafens 1881 sowie des Handelshafens von 1886-1893 auf diese neuen Entwicklungen zu reagieren. Schließlich konnte so die wichtige Position in der Binnenschifffahrt im Wettbewerb mit anderen Städten aufrechterhalten werden.

Der Handelshafen nimmt in dieser Entwicklung eine ganz besondere Stellung ein, nicht nur weil er mit 994 Metern Länge und 45 bzw. 90 Metern Breite zu den größten Hafenbecken gehörte und den mit Abstand größten Warenumschlag an der Mittel-Elbe verzeichnen konnte, sondern weil sich die enge Verknüpfung mit der zeitgleich an Bedeutung gewinnenden Eisenbahn als besonders progressiv herausstellte und die errichteten Lagerhäuser und Silos führend für den damaligen Stand der Technik und zugleich herausragende Beispiele für die Industriearchitektur waren.

Von der Blütezeit des Handelshafens zeugen heute noch zahlreiche Baudenkmale wie etwa der Getreidespeicher GHI oder die Hubbrücke über den Einfahrkanal. Sie sind ein Indiz für die Geschichtsträchtigkeit dieses Ortes, sie bieten für die Neugestaltung des Handelshafens wichtige Ankerpunkte bei der Profilierung dieses neuen Quartiers an der Elbe. Diese historischen Gebäude sind heute weitgehend erhalten und überwiegend auch noch in Nutzung begriffen.

Der technische Wandel in der Binnenschifffahrt und im Warenumsatz hat jedoch bewirkt, dass der Handelshafen den veränderten Anforderungen an einen Hafen nur noch unzureichend standhalten können. Letztlich hat die Entscheidung, im Hafen keine Wasserstandsregulierung zu betreiben, dazu beigetragen, dass der Hafen als Umschlagplatz aufgegeben wurde. So hat der Handelshafen an Bedeutung insofern eingebüßt, als er nur noch ganz selten von Handelsschiffen angelaufen wird und die bestehenden Gewerbebetriebe mit dem Hafen strukturell nicht mehr verbunden sind. Zum derzeitigen Zeitpunkt bestehen etwa 45 Betriebe im Bereich des Handelshafens. Diese sollen im Zusammenhang mit der Entwicklung an einen ebenso vorteilhaften, neuen Standort umgesiedelt werden.

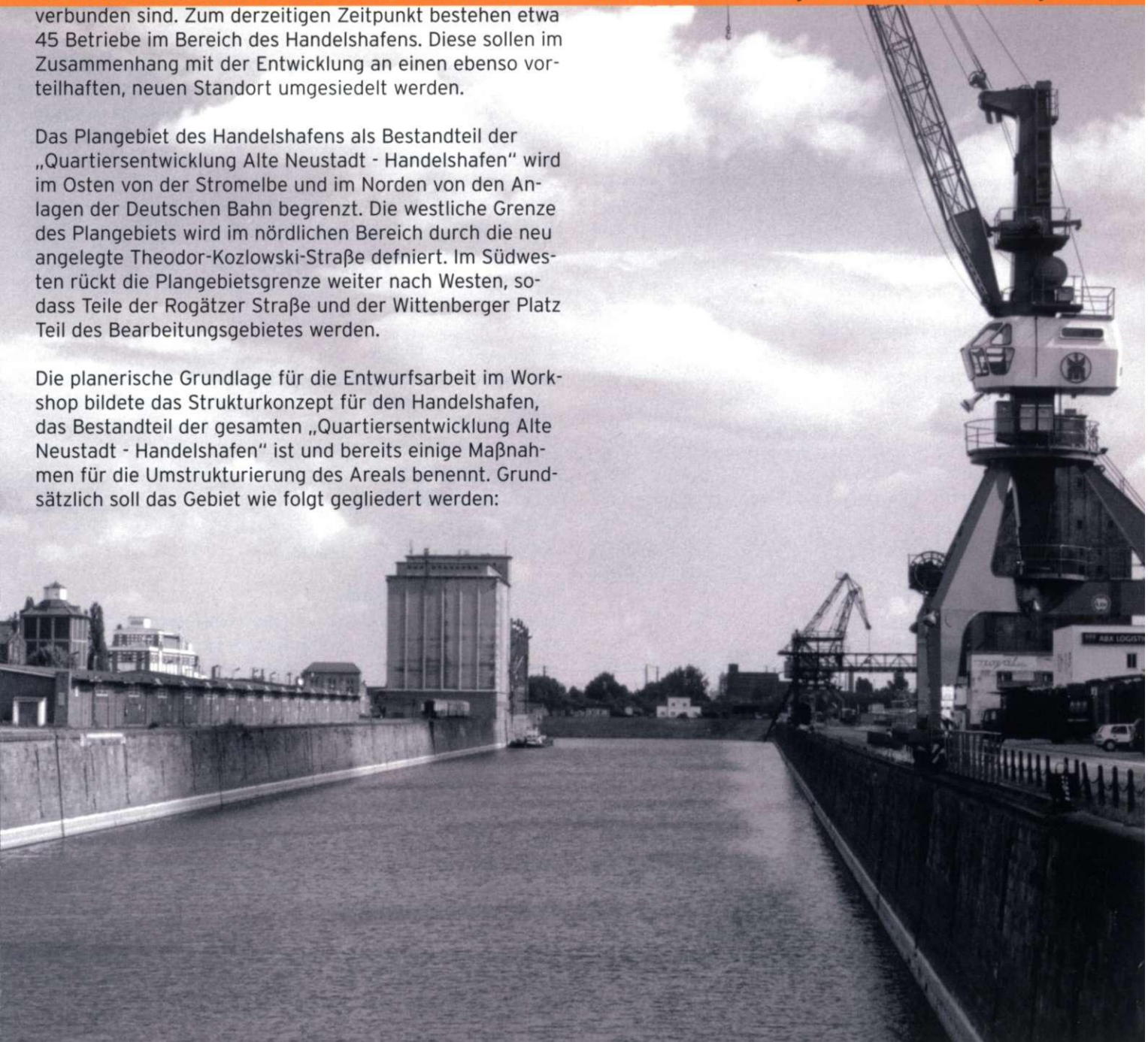
Das Plangebiet des Handelshafens als Bestandteil der „Quartiersentwicklung Alte Neustadt - Handelshafen“ wird im Osten von der Stromelbe und im Norden von den Anlagen der Deutschen Bahn begrenzt. Die westliche Grenze des Plangebiets wird im nördlichen Bereich durch die neu angelegte Theodor-Kozlowski-Straße definiert. Im Südwesten rückt die Plangebietsgrenze weiter nach Westen, so dass Teile der Rogätzer Straße und der Wittenberger Platz Teil des Bearbeitungsgebietes werden.

Die planerische Grundlage für die Entwurfsarbeit im Workshop bildete das Strukturkonzept für den Handelshafen, das Bestandteil der gesamten „Quartiersentwicklung Alte Neustadt - Handelshafen“ ist und bereits einige Maßnahmen für die Umstrukturierung des Areals benennt. Grundsätzlich soll das Gebiet wie folgt gegliedert werden:

## • Der Handelshafen als Standort der Einrichtungen für Innovation und Wissenstransfer

Anknüpfend an die bereits realisierten Neubauten der Fraunhofer Gesellschaft und des Max-Planck-Instituts an der Sandtorstraße soll aufgrund der räumlichen Nähe zur Universität der südliche Teil des Plangebiets als Wissenschaftspark ausgewiesen werden. Hier sollen Ausgründungen aus dem Hochschulbereich und Neuansiedlungen konzentriert angesiedelt werden, deren Unternehmensprofil diese als innovativ kennzeichnet und sie maßgeblich am Wissenstransfer von Forschung zur Praxis mitwirken. Dies betrifft u.a. Unternehmen aus den Branchen Verfahrenstechnik, Medizintechnik und Informationstechnologie. Ganz konkret bestehen Absichten der Fraunhofer Gesellschaft, auf diesen Flächen eine entsprechende Einrichtung anzusiedeln.

Einen wichtigen Stützpfeiler des Wissenschaftsparks bzw. des Handelshafens insgesamt bildet die Umwertung der



# Ausgangssituation



Zuckerspeicher

Speicher GHI im Norden des Plangebietes zur sogenannten „Denkfabrik“. Diese neue Institution soll Betriebsneugründungen im Bereich Innovation und Wissenstransfer aufnehmen und zugleich die Fortbildung im IT-Sektor vorantreiben. Verbunden mit diesen Ansiedlungen ist die umfangreiche Schaffung von Arbeitsplätzen, die eine hohe Qualifizierung voraussetzen und den Abwanderungstendenzen junger, in Magdeburg ausgebildeter Akademiker entgegenwirken sollen. Entgegen der im Entwicklungskonzept vorgesehenen Ansiedlung der Theaterwerkstatt in den Zuckerspeichern A und B sollen nunmehr die Absichten eines Investors aus der IT-Branche Berücksichtigung finden.

## • Dienstleistungen

Zur Vielfalt eines Stadtquartiers gehört selbstverständlich auch eine angemessene Versorgungsinfrastruktur. Für Einzelhandel, Geschäfte, Kneipen und Restaurants bietet sich die Chance, das besondere Ambiente und die Aufenthaltsqualitäten des Hafens zu nutzen und durch das eigene Angebot eigene Akzente für die Lebensqualität im Quartier zu setzen. Hierzu sollen die westlich des Hafenbeckens gelegenen Bereiche, die gegenwärtig von flachen Lagerhallen geprägt sind, genutzt werden.

## • Tourismus und Freizeit

Eingebunden in das „Blaue Band“, das die Städte an der Elbe zwischen Hamburg und Dresden auch touristisch zusammenbringen soll, ist es beabsichtigt, diesen Standort mit touristischen Einrichtungen und Anlagen für den Wassertourismus zu versehen. Dies bedingt die Sanierung des Hafenbeckens und der Kaianlagen.

Gewerbliche Einrichtungen im Freizeitbereich, wie z.B. Sport-, Fitness- und Wellnessangebote vervollständigen das Angebot, das jedem zur Verfügung steht und das sich sehr gut mit den vorgesehenen touristischen Einrichtungen (Hotel) kombinieren lassen. Diese Freizeiteinrichtungen stellen zudem eine nahe gelegene Angebotsverbesserung für die Alte Neustadt dar.

In unmittelbarer Nachbarschaft zur Denkfabrik ist ein Bereich für Museumsanlagen ausgewiesen, in dem historisches Material und Gerät zum Handelshafen ausgestellt werden soll und auch auf diese Art das Erbe dieses Ortes in der Öffentlichkeit wachhalten soll.

Ebenso zum Freizeit- und Erholungsbereich gehört die Anlage großzügiger Freiräume mit Bezügen zum Hafen und zur Elbe, sowie deren Einbindung in die angrenzenden Landschaftsräume der Elbeniederung und der Bundesgartenschau.

## • Wohnen am Hafen

Die exklusive Lage des Standortes an der Elbe sowie der Anspruch eines gemischten und belebten Stadtquartiers erfordert die Unterbringung von Wohnungen in diesem Gebiet. Hierzu sind jene Flächen zwischen Hafenbecken und Stromelbe vorgesehen. Über die Form des Wohnens und seine engen Verflechtungen mit den anderen Nutzungen im Gebiet waren insbesondere im Rahmen des Workshops Ideen und Konzepte zu entwerfen.

## • Der Gebäudebestand

Der Bestand an Gebäuden zeichnet ein typisches und charakteristisches Bild eines städtischen Binnenhafens. Der gesamte Planbereich besitzt daher als Ensemble einen besonderen Wert, den es bei den städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen galt. Denkmalgeschützt sind u.a. die folgenden baulichen Anlagen:

Die **Hubbrücke** ist die älteste von zehn bundesweit existierenden Bauwerken dieser Art. Diese wurde 1894 angelegt, um das Ein- und Auslaufen größerer Schiffe mit der notwendigen Querung des Einfahrkanals durch die Hafenbahn zu vereinfachen. Die 1934 elektrifizierte Brücke kann bis zu 4,65 Meter angehoben werden.

Das Verwaltungsgebäude sowie die **Zuckerspeicher A und B** wurden 1888/89 errichtet und sind die ältesten Hochbauten am Handelshafen. Sie dokumentieren die Bedeutung der

im Magdeburger Raum verbreiteten Zuckerindustrie und sind Ausdruck eines Konkurrenzkampfes mit der Stadt Hamburg um die Erlangung des Zuckermonopols. Als Gebäudeensemble markieren die drei Gebäude auf eindrückliche Weise den Eingangsbereich zum Hafengebiet.

Der **Speicherkomplex GHI** besteht aus drei Speichergebäuden von 1893, wobei der mittlere erst 3 Jahre später eingefügt wurde, um dem erhöhten Speicherbedarf gerecht zu werden. Der Speicherkomplex bildet als Backsteinbau gewissermaßen das Herzstück der Hafenbebauung, an den in den 20er Jahren der Silo West angebaut wurde.

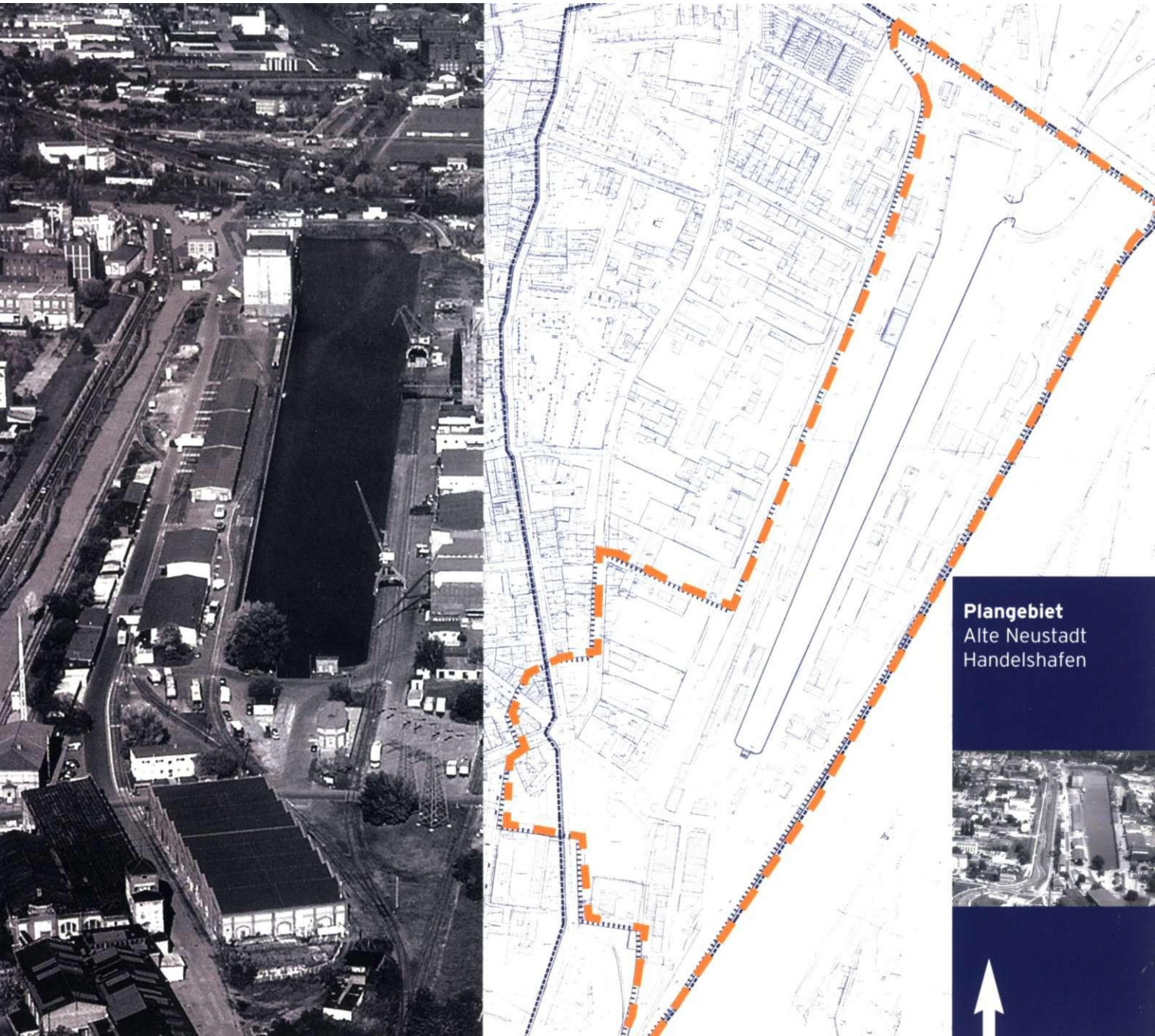
Ein eindrucksvolles Dokument der Hafen- und Handelsgeschichte Magdeburgs ist der **Vollportalwippdrehkran** auf der östlichen Hafenseite. Dieser wurde 1956 errichtet, kann auf separaten Schienen entlang der Kaimauer bewegt werden und von Eisenbahnzügen unterfahren werden.

## • Umspannwerk

Das am Kreuzungsbereich von Sandtorstraße und Wittenberger Straße gelegene Umspannwerk stellt gegenwärtig eine erhebliche Einschränkung für die Umstrukturierung des südlichen Plangebietes dar. Es ist daher beabsichtigt, dass dieser Standort für das Umspannwerk verlegt wird. In dem Zusammenhang würde auch die vom Umspannwerk auf die andere Straßenseite führende 110 kV Hochspannungsleitung in eine unterirdisch verlaufende Leitung umgewandelt werden.

## • Heizwerk

Südlich an das Umspannwerk angrenzend befindet sich ein Heizwerk, dessen charakteristischer Kamin weithin sichtbar ist. Da die Nutzung dieser Anlage seit einiger Zeit obsolet ist, kann diese Fläche einer neuen Nutzung zugeführt werden.



**Plangebiet**  
Alte Neustadt  
Handelshafen



# Ausgangssituation



- **Pumpwerk**

Das am südlichen Ende des Hafenbeckens gelegene Pumpwerk wird auch in Zukunft erforderlich sein und kann daher nicht überplant werden. Ebenso ergeben sich aus den bestehenden Leitungen, südlich des Pumpwerks verlaufend, dergestalt Restriktionen, als auch diese erhalten bleiben müssen und nicht überbaut werden können.

- **Erschließung**

Das Plangebiet schließt sich östlich an die neu angelegte Theodor-Kozlowski-Straße an, die das Gebiet der Alten Neustadt (Rogätzer Straße) vom Durchgangsverkehr zwischen der Innenstadt und dem nördlich gelegenen Hafen in Magdeburg weitgehend befreit. Von dieser Straße geht mit der Wittenberger Straße die Erschließung der östlichen Seite des Hafenbeckens ab. Am nördlichen Ende wird von ihr aus das Gebiet des Kornspeichers angebunden.

Eine Veränderung des Straßenverlaufs der Theodor-Kozlowski-Straße ist auch im Falle eines Wegfalls des Umspannwerkes ausgeschlossen. Das Hafengebiet selbst weist keine öffentlichen Straßen aus. Für diese waren mit dem Entwurf der städtebaulichen Konzeption für den Handelshafen neue Vorschläge zu machen. Das Handelshafen-Areal ist zudem durchzogen mit Gleisanlagen, die noch von dem Warenumschlag zwischen Schiff und Schiene zeugen. Sämtliche Gleisanlagen sind nicht mehr in Betrieb. Jedoch ist, solange das Umspannwerk an dem gegenwärtigen Standort verbleibt, dessen Zufahrtgleis zu erhalten.

Eine Erschließung des Hafengeländes durch den öffentlichen Personennahverkehr besteht nicht. Ein Anschluss an das ÖPNV-Netz wird mit der Umstrukturierung des Geländes zwingend erforderlich sein.

Entlang des Elbufers besteht ein Rad- und Fußweg, der das Gelände der ehemaligen Bundesgartenschau mit der Innenstadt verbindet. Diese wichtige Wegeverbindung muss erhalten bleiben, soll zudem ausgebaut und mit den Fuß- und Radwegen in der Alten Neustadt vernetzt werden.

- **Lärm**

Lärmquellen, die auf das Plangebiet einwirken, sind die Theodor-Kozlowski-Straße im Westen, die insbesondere stark vom Schwerlastverkehr genutzt wird, sowie die Eisenbahnlinie im Norden, in Dammlage zur Elbebrücke geführt. Zudem reichen von den Mühlenwerken Lärmemissionen in den westlichen Teil des Plangebietes hinein. Dieser Zustand ist als nicht veränderbar zu akzeptieren und war in die Planungen entsprechend zu integrieren.

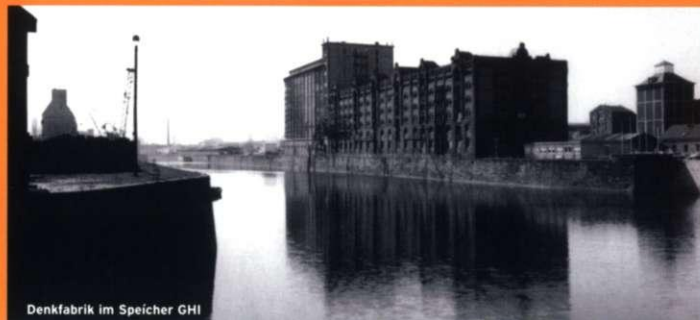
- **Altlasten**

Bei einigen Flächen am Handelshafen ist zunächst von einer Altlastenbelastung auszugehen, die jedoch, sofern diese beseitigt ist, eine künftige Dienstleistungs- und insbesondere Wohnnutzung nicht ausschließt.

- **Eigentumsverhältnisse**

Die Grundstücke am Handelshafen sind überwiegend im Besitz der Landeshauptstadt Magdeburg. Mit allen Nutzern bestehen Pachtverträge, die in absehbarer Zeit auslaufen und somit grundsätzlich eine Neunutzung einzelner Flächen möglich werden würde. Der Entwicklungsträger KGE Kommunalgrund steht in engem Kontakt mit den Pächtern, um gemeinsam eine zufriedenstellende Lösung für alle Parteien zu erzielen. Die Getreidespeicher befinden sich in Privatbesitz und werden gegenwärtig noch für Speicherzwecke genutzt.





## Planungsziele

Bei der Entwicklung des Handelshafens in Magdeburg wurden Entwürfe gefordert, die innovative und funktionsfähige Lösungen bereithalten, die die gewünschte Vielfalt aus Wohnen und Informationstechnologie gezielt vorbereiten und zudem den öffentlichen Raum überzeugend in Szene setzen:

### Neue Adressen ausbilden!

Der Handelshafen muss zu einer exklusiven Adresse in Magdeburg werden, eine Adresse, die allen Bürgerinnen und Bürgern offensteht und sie dazu einlädt, ein Stück Innovation und Fortschritt an diesem Ort zu atmen. Jedoch auch im Hinblick auf die Ansiedlung auswärtiger Investoren und Unternehmen soll der Handelshafen zu einem Ort werden, an dem der Gründergeist spürbar wird. Aus diesem Grunde werden besonders hohe Anforderungen an den Städtebau und in der Folge an die Gestaltkraft der Architektur gestellt. Beide müssen auf ihre Weise die Ziele der gesamten Quartiersentwicklung erfahrbar machen: Innovation, Zukunftsfähigkeit und Geschichtsbewusstsein, Offenheit, Transparenz und Bürgernähe werden zum räumlichen Programm.

Selbstverständlich wird der Standort Handelshafen erst dann eine gute Adresse, wenn sämtliche an diesem Ort zusammengeführten Nutzungen im Zusammenspiel und in der qualitativen Vielfalt das Image dieses Quartiers prägen. Es wird darauf hinzuwirken sein, dass die Bereiche des Wohnens eine ebenso große Anziehungskraft ausstrahlen wie die Sport-, Freizeit- und Tourismusangebote, die in erheblichem Maße auch die Außenwirkung dieses Projektes mitbestimmen.

### Öffentliche Räume qualifizieren!

Die Qualitäten städtischer Räume werden entscheidend über die Gestalt der öffentlichen Räume geprägt. Städtebauliche Lösungsvorschläge, die sich aufgrund noch offener Investorenstrukturen und eines unklaren Realisierungshorizontes nur prinzipiell zur räumlichen Struktur

äußern können, verlangen gewissermaßen als Rückgrad und feste räumliche Größe ein robustes Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raumes. Dieses Freiraumsystem muss zu jeder Zeit der Umstrukturierung des neuen Quartiers Handelshafen funktionsfähig sein und stets auch atmosphärisch überzeugen. Daher ist es für die Entwicklung des Handelshafens unerlässlich, ein Freiraumkonzept in enger Verbindung mit den strategischen Überlegungen zum Städtebau zu entwerfen, das charakteristische, qualitativ hochwertige öffentliche Räume bereitstellt. Diese sind so in die Freiraumstruktur der angrenzenden Gebiete der Alten Neustadt und der Elbeniederung einzubinden, dass das Netz öffentlicher Räume in Magdeburg sinnvoll ergänzt und um das Stück „Hafen“ erweitert wird. Im Sinne eines vielfältigen Stadtquartiers werden unter qualifizierten öffentlichen Räumen sowohl belebte Orte als auch Plätze der Ruhe und der Stille verstanden.

Es ist gewünscht, die bestehenden, für einen Hafen typischen und noch vorhandenen Elemente wie Kräne, Gleise, Pflaster etc. zum Bestandteil des Gestaltungskonzeptes zu machen, damit auch in Zukunft deutlich werden kann, welchen Charakter der Handelshafen in seiner Funktion des Warenumschlages einst gehabt hat.

### Lage am Wasser thematisieren!

Die Landeshauptstadt Magdeburg ist traditionell sehr eng mit den landschaftlichen Räumen an der Elbe verbunden. Die Uferbereiche sind vielfach durch weitläufige Grünanlagen genutzt, an einigen Stellen streckt die Stadt baulich ihre Finger zur Elbe aus, wenngleich manche Bereiche des Ufers durch brachliegende Bahnanlagen unzugänglich sind. Die Stadtsilhouette von Osten gesehen zeigt dennoch sehr deutlich, wie sich hinter den grünen Elbuferbereichen leicht erhöht die Stadt erhebt, aus der sich insbesondere der Dom mit seinen charakteristischen Türmen als Wahrzeichen der Landeshauptstadt hervorhebt.

Mit der Entwicklung des Handelshafens besteht nunmehr die Möglichkeit, städtebaulich und landschaftsplanerisch

# Ausgangssituation



zwei Speichergebäude

der Wasserfront einen eigenständigen Baustein auf der Stadtseite hinzuzufügen, der die Lage Magdeburgs am Wasser im Kontext der vorhandenen charaktervollen und einzigartigen Uferbereiche thematisiert und sich in seiner Gestaltung unverwechselbar in diese Perlenkette entlang der Elbe einfügt. Nicht zuletzt bedeutet auch dies, die Alte Neustadt und den Handelshafen, noch enger als bisher geschehen, an das Gelände der ehemaligen Bundesgartenschau, den Elbauenpark, anzubinden.

Auch für sich genommen sollte auf dem Gelände des Handelshafen „Wasser“ eigenständig thematisiert und gestalterisch in die städtebaulichen Konzeptionen eingebunden werden. Im Rahmen des Workshops war darüber nachzudenken, welcher Umgang mit der Wasserfläche des Hafenbeckens sinnvoll und realisierbar erscheint. Für die Bewohner der Alten Neustadt muss darüber hinaus die Nähe zum Hafen und zur Elbe spürbar und als Bezugspunkt im Lebensalltag aktiviert werden. Zudem war zu thematisieren, in welcher Art und Weise das Hafenbecken auch einer Freizeitnutzung zugänglich gemacht und wie das Becken gestalterisch in den öffentlichen Raum einbezogen werden kann. Die Treppe am südlichen Ende deutet hier bereits Möglichkeiten an.

## **Geschichte abbilden!**

Das Handelshafen-Areal verfügt über eine Vielzahl von kultur- und industriehistorisch interessanten Denkmälern. Lagerhäuser, Krananlagen oder die Hubbrücke seien hier nochmals explizit benannt. Die Geschichte der Einzelobjekte wie die Spuren der Vergangenheit des gesamten Ensembles stellen einen wesentlichen Ausgangspunkt für die städtebaulichen Planungen dar und bieten ein nicht hoch genug einzuschätzendes Identifikationspotenzial für die Neuanordnungen und die Alte Neustadt insgesamt dar. Diese historischen Schichten des Gebietes galt es in die Planungen für die zukünftige Entwicklung zu integrieren. Gerade aus dem Spannungsfeld von alter Substanz und innovativer Ausrichtung des neuen Standortes kann sich ein besonderes Profil des Handelshafens entwickeln.

Ein spezielles Augenmerk war auf die verträgliche Integration der Bestände zu richten. Der Betrieb traditionell ansässiger Unternehmen wie die Kaffee-Rösterei kann trotz ihrer Geruchsemissionen an dem Standort nicht in Frage gestellt werden. Daher war bei der Umstrukturierung die räumliche Struktur an diese Rahmenbedingungen anzupassen.

## **Maßstäblich bauen!**

Die gegenwärtige Bebauungsstruktur beschreibt den klassischen Charakter einer Hafenbebauung: große, aufragende Silos und Lagergebäude stehen neben, langgestreckten, eingeschossigen Lagerhallen. Die neu einzufügende Bebauung sollte auf diese Besonderheiten in der Höhenentwicklung reagieren und zu einem eigenständigen Charakter ausgebildet werden, der jedoch die typische Atmosphäre des Hafens in die Dimensionierung der Räume einfließen lässt. Auch im Hinblick auf die Ausbildung einer Stadtsilhouette wird die Maßstäblichkeit einen besonderen Stellenwert einnehmen.

## **Der Innovation und dem Wissenstransfer neue Räume eröffnen!**

Die Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg und die mit ihr eng kooperierenden Forschungseinrichtungen (Fraunhofer Gesellschaft und Max-Planck-Institut) genießen international hohes Ansehen in Hinblick auf die Ausbildung junger Ingenieure sowie die Forschung und Entwicklung. Mit den Neubauten der Experimentellen Fabrik, der Fraunhofer Gesellschaft sowie des Max-Planck-Instituts wurden an der Sandtorstraße drei ungewöhnliche Gebäude errichtet, die gewissermaßen das Initial für die Entwicklung eines Wissenschaftsparks im südlichen Plangebiet symbolisieren. Zwischen diesen Gebäuden und dem Hafenbecken sollen der Innovation und dem Wissenstransfer neue Spielräume eröffnet werden.

Insbesondere die Forschungseinrichtungen möchten in absehbarer Zeit expandieren, Teilbereiche der Forschungsinstitute beabsichtigen Ausgründungen und benötigen hierfür neue Standorte, die in Tuchfühlung zu der Universität, den Forschungsinstituten und ihren Kooperationspartnern lie-



gen. An diesen Orten sollen die Ergebnisse konkret in die Produktion umgesetzt werden, also im besten Sinne Wissenstransfer betrieben werden. Diese innovations- und zukunftsorientierten Unternehmen stellen spezielle Anforderungen an die Qualitäten des Standortes. Neben der Sicherstellung der funktionalen Verflechtungen mit den Kooperationspartnern in unmittelbarer Umgebung und der innovativen technischen Ausstattung ist diesen potenziellen Investoren ein atmosphärisch überzeugender Ort als Bestandteil ihres Firmenimages von enormer Bedeutung.

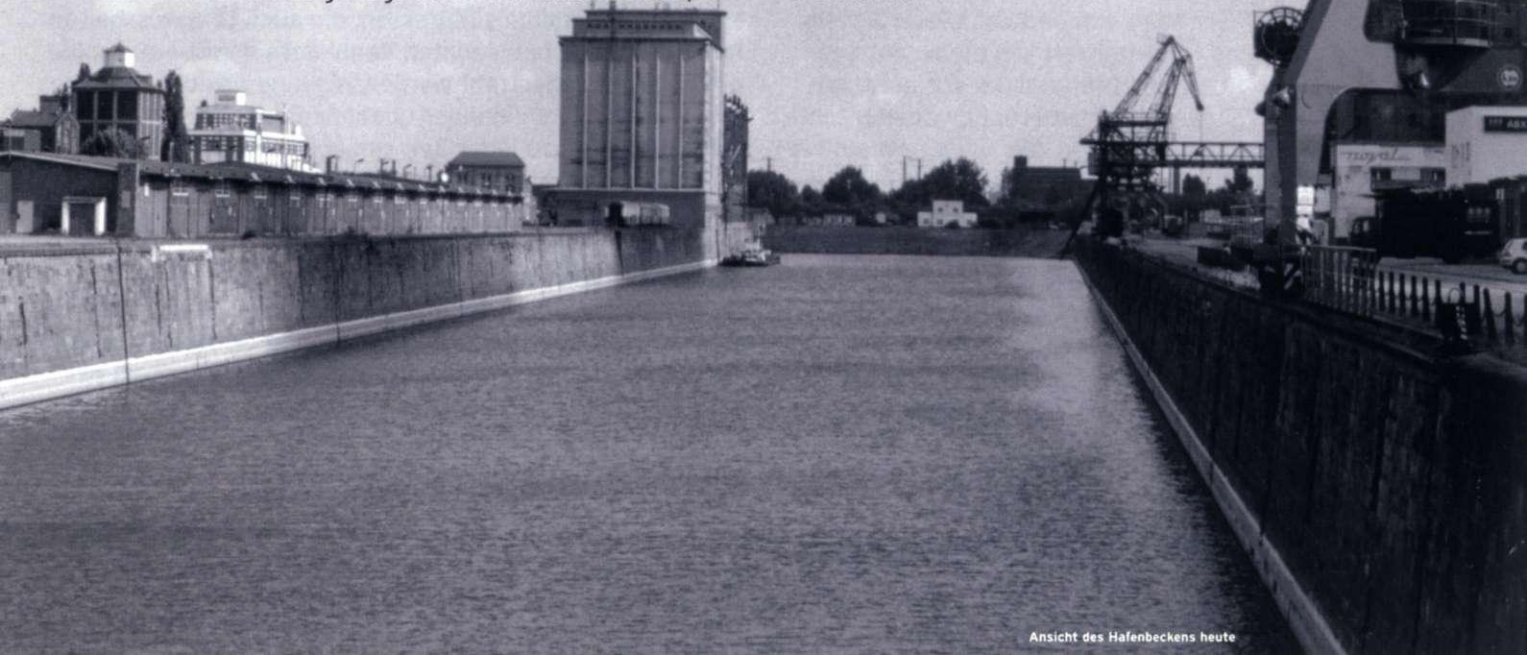
Das städtebauliche Konzept muss dabei so robust sein, dass sich die speziellen und individuellen Anforderungen der Unternehmen dort jederzeit zu einer stadträumlichen Einheit zusammenfügen lassen.

### **Exklusive Wohnqualitäten schaffen!**

Die Qualität eines innovativen Stadtquartiers wird sich stets auch an der Belebtheit, an der Gebrauchsfähigkeit und individuellen Aneignung der öffentlichen Räume messen lassen müssen. Es genügt daher bei weitem nicht,

allein Dienstleistungs- und Forschungseinrichtungen an diesem neuen Standort anzusiedeln, sondern durch die Schaffung von Wohnungen Menschen auch in ihrem Lebensalltag an diesen Ort zu binden und diesen zu beleben.

Mit Bezügen zum Wasser, den historischen Zeugen des Handelshafens und den neuen Firmen-Ansiedlungen gilt es, einen den Besonderheiten dieses Ortes angepassten Wohnstandort zu gestalten, der höchste Wohnqualität in diesem Umfeld garantiert und das Wohnen zwischen Alt und Neu, Landschaft und Stadt, Dienstleistung, Gewerbe und Freizeit positioniert. Anzustreben sind Innovationen in der engen Verflechtung zwischen Wohnen und den Dienstleistungsnutzungen, die ein neues Miteinander von Arbeiten und Wohnen definieren.





## **Übergänge zur Alten Neustadt definieren und gestalten!**

Wenn der Charakter des Handelshafens einerseits maßgeblich von der Einbindung in die Elbniederung bestimmt ist, so sind es andererseits die engen Verknüpfungen mit der Alten Neustadt auf der westlichen und südlichen Seite. Sie stellen die Anbindung des Gebietes an die städtischen Strukturen her. Diese Anbindung gilt es für den Fuß- und Radverkehr auszubauen, um diese Wohnquartiere ebenso wie den Bereich der Universität enger als bisher geschehen mit den landschaftlich reizvollen Freiräumen an der Elbe zu verknüpfen.

Die neu angelegte Theodor-Kozłowski-Straße und der begleitende Grünstreifen markieren zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch eine klare Zäsur zwischen beiden Teilgebieten, die es zu überwinden gilt. Der Ausbildung von Querungsmöglichkeiten kommt daher besondere Bedeutung zu. Diese zu lokalisieren und hochwertig zu gestalten ist eine zentrale Aufgabe bei der Entwicklung einer sicheren und flächendeckenden Anlage des Fuß- und Radverkehrs.

Andererseits ist das Plangebiet von den von dieser Straße ausgehenden Emissionen zu schützen, um die zu entwickelnden Qualitäten nicht durch Lärm und Geruch auch von den westlich angrenzenden Gewerbebetrieben beeinträchtigen zu lassen. Es sind also Lösungen zu suchen, die auf kreative Weise die Anforderungen an Offenheit und Abschluss miteinander verbinden. Mit der Umnutzung des Geländes des Umspannwerkes eröffnet sich zudem eine neue Beziehung zwischen dem Wittenberger Platz und dem Wissenschaftspark.

## **Ruhenden Verkehr organisieren!**

An den Umgang mit dem ruhenden Verkehr werden besonders hohe Anforderungen gestellt. Sofern im Planungsgebiet überwiegend neue, innovative Dienstleistungsunternehmen angesiedelt werden und insgesamt bis zu 1000 neue Arbeitsplätze entstehen sollen, muss hierfür die adäquate Anzahl von Stellplätzen im Plangebiet nachgewiesen werden. Es wird bei der Organisation des ruhenden Verkehrs also darauf ankommen, auch im Sinne des Leitthemas der

Innovation, für dieses Quartier kreative, kostengünstige und dauerhaft tragfähige Parkkonzepte zu entwickeln, die die Qualität der öffentlichen Räume nicht beeinträchtigen und zugleich kurze Wege ermöglichen.

## **Ökologisch denken!**

Den Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung folgend sollten auch am Handelshafen Konzepte entwickelt werden, die in die städtebauliche Planung Fragen etwa der Energieversorgung und des Regenwassermanagements integrieren und zum Gegenstand eines innovativen Planungsansatzes machen. Letztlich sollten auch Aussagen zur Dichte der Bebauung und zum Grad der Flächenversiegelung das ökologische Konzept abrunden.

## **Strategisch Planen!**

In Anbetracht dessen, dass sich selbst ein Standort wie der Handelshafen in Magdeburg nicht in einem Schritt wird realisieren lassen, müssen Strategien entworfen werden, die Aussagen zur zeitlichen Dimension der Planung und deren schrittweisen Realisierbarkeit treffen. Angesichts unvorhersehbarer Ansiedlungsinteressen, die auch Ungewissheiten hinsichtlich der bevorzugten Bauplatzes implizieren, sollte eine Lösung angestrebt werden, die eine flexible, zeitliche Umsetzung in voneinander unabhängigen Einzel-Bausteinen ermöglicht und zu jeder Zeit sinnvolle sowie gestalterisch und atmosphärisch interessante Stadträume entstehen lässt.

## **Aktuelle Planungen beachten!**

Basis für die Durchführung dieses Workshops war das im Rahmen der Quartiersentwicklung „Alte Neustadt - Handelshafen“ der von der Planungsgruppe IKOS im Auftrag der KGE Kommunalgrund entworfene Strukturkonzept für das Teilgebiet des Handelshafens. Die darin getroffenen Festlegungen zur Zonierung der Nutzungen waren verbindlich und konnten nicht verändert werden. Änderungsabsichten an den Rändern einzelner Zonen, die sich aus der städtebaulichen Konzeption ergeben konnten, waren lediglich dann möglich, wenn die Flächenbilanz der vorgesehenen Nutzungen insgesamt unverändert blieb.



# DIE ARBEITEN

## **Arbeitsgruppen**

- 1** Arkkihitoimisto Brunow & Maunula, Helsinki
- 2** Prof. Kees Christiaanse ASTOC, Köln/Rotterdam
- 3** Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf
- 4** Prof. Johannes Kalvelage, Magdeburg mit Prof. Ado Franchini, Mailand
- 5** Studentische Arbeitsgruppe der Fachhochschule Magdeburg



## ARKKITEHITOIMISTO BRUNOW & MAUNULA

**Arkkitehitoimisto Brunow & Maunula, Helsinki**

Prof. Anna Brunow | Carsten Happel | Gretel Hemgard (Landschaftsarchitektur)  
Klaus Overmeyer | Ivo Stotz (cet-o)

Die gegenwärtige Situation Magdeburgs zeigt eine Aushöhlung städtischer Strukturen durch Wohnungsleerstand und Zerfall auf der einen Seite, bei einer gleichzeitigen Suburbanisierung auf der anderen Seite - eng miteinander verbunden. Unsere Analyse zeigt demnach ausgehöhlte Siedlungsstrukturen (vgl. Ementaler Käse) im innerstädtischen Bereich und fleckenartige Neuansiedlungen im Umland. Die schrumpfende Stadt wächst. Aus dieser Analyse beziehen wir unser inhaltliches Verständnis der Situation.





## RAUM FÜR PIONIERE

### Räumliche Analyse

Unser räumliches Verständnis gründen wir auf intensive Beobachtungen vor Ort. Die Natur erobert die Brachflächen des Handelshafens in Form von Ruderalvegetation zurück. Gemeinsam mit den verschiedensten Texturen auf dem Boden (Pflaster, Gleisanlagen) bilden diese ersten Pionierpflanzen auf kargem Untergrund einen „bunten Teppich“.

Die monumentalen, wie aus dem Boden herauswachsenden alten Getreidespeicher sehen wir als kräftige Landmarken zwischen den flachten Strukturen der Lagerhallen.

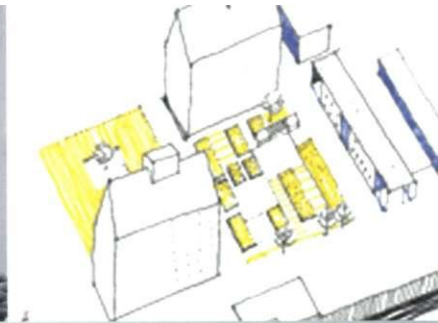
Sinnbildlich auch für die fruchtbaren Böden der Magdeburger Börde, die als die fruchtbarsten Böden Europas gelten. Wir sehen die Speichergebäude und einen Schornstein im Süden des Plangebietes als prägend auch für ein zukünftiges Image des Ortes.

In der Abwicklung des Stadtansicht von Osten über die Elbe gesehen zeigt sich ein rhythmischer Wechsel von einzelnen Hochpunkten. Beginnend mit den Kirchen der Stadt setzt sich dieser Rhythmus im Plangebiet durch die Wahrzeichen der Speichergebäude fort. Die Strukturen der Alten Neustadt zeigen Aushöhlungen durch Leerstand und Zerfall.

### Ziel

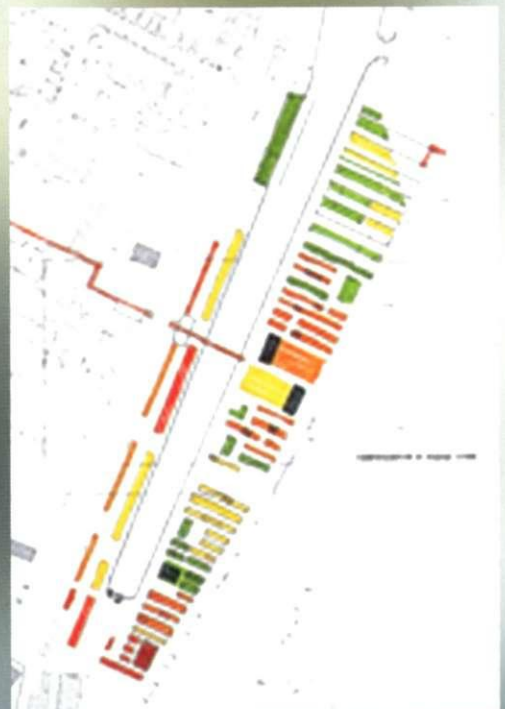
Ziel des vorgeschlagenen Pionierkonzeptes ist, dem langfristigen Zeitraum der Entwicklung gemäß, eine klare landschafts- und raumplanerische Lösung bei größtmöglicher innerer Flexibilität.

Dem Handelshafen wird mit dem Bild des Getreidefeldes (bördegold) ein „altes neues“ Image für verträgliches Wachstum und gleichzeitig ein Gedächtnis für die Geschichte des Ortes eingeschrieben. Hier ist Raum für Pioniere - für experimentelle Wohn- und Arbeitsformen.



## Maßnahmen

1. Phasenweise Entwicklung des neuen Quartiers nach Erschließung des mittleren Kaibeereichs in der Achse zwischen den Kornspeichern für die Öffentlichkeit, unter Berücksichtigung der räumlichen Beziehungen zwischen den „Wahrzeichen“ des Handelshafens, der Ablesbarkeit der ehemaligen Nutzungen des Ortes. Gleichzeitig verbunden mit
2. Entwicklung punktueller Experimentierfelder innerhalb der ausgehöhlten Räume in der Alten Neustadt. Durch diese
3. Gleichzeitigkeit der vorgenannten Maßnahmen eine innere Verbindung und Vernetzung (Image, z.B. Durchmischung von verschiedenen Altersstrukturen usw.) der Alten Neustadt mit dem neuen Stadtquartier an der Elbe.
4. Erhaltung und Kultivierung der Pionierpflanzen. Das Bild des Weizenfeldes als Vision für die Aneignung des Ortes, für Wachstum und gleichzeitig eine neue Adresse. Baufelder und die bunten Felder des Bodens existieren nebeneinander und bilden einen Feldversuch für eine experimentelle Landschaft. Später für eine Stadtlandschaft
5. Festlegung von Höhen und Baulinien als Wachstumseinrichtungen für ein kleinteiliges realteilbares Quartier aus Wohnen und Gewerbe auf der Landzunge. Eine weizenfeldartige Struktur, die weich und durchlässig ist und die Wirkung der monumentalen Speicher noch verstärkt. Wir sehen eine Struktur aus Wohn- und Gewerbeloftstreifen, die vielfältige räumliche und zeitliche Veränderungen zulassen, als besonders günstig im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung dieses Teilgebietes. Unser Arbeitsmodell zeigt vielfältige Innenräume: Einschnitte, Dachgärten, Gassen in dem Feld der Struktur, die die Bedingung der Möglichkeit für experimentelle Architektur in sich trägt.

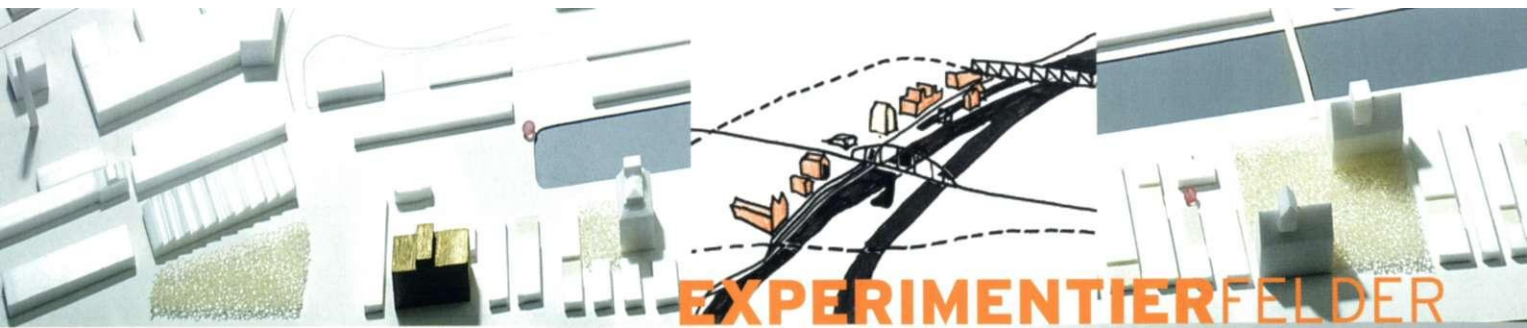




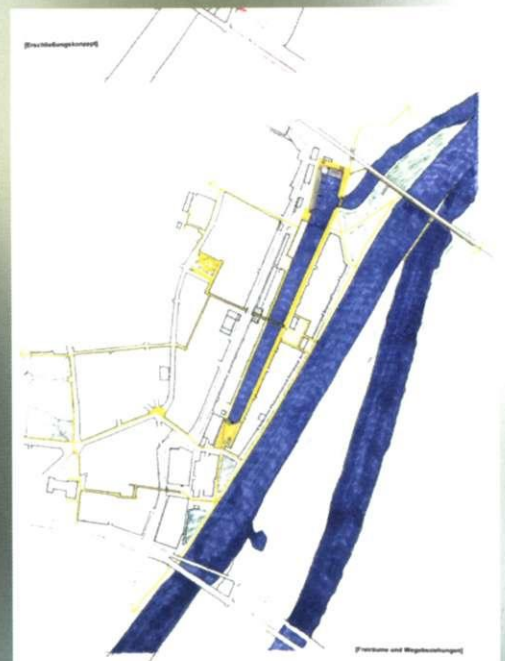
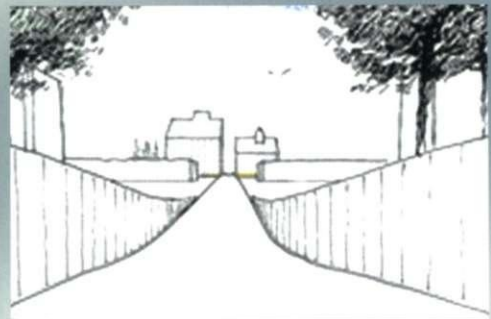


Ein Pionierkonzept fuer den  
Handelshafen Magdeburg

Team Brunow & Maunula, Helsinki  
mit Gretel Hemgörd und cel-o



6. Auf der Westseite des Hafenbassins Beibehaltung ggf. Fortsetzung der bestehenden Lagerhallenstruktur. Schaffung von Einstellräumen und Lager als durchlässiges Stadtmobilienar.
7. Sparsame Maßnahmen zur Entschärfung des Gefahrenmomentes Hafenbeckens durch die der räumlichen Wirkung untergeordneten Elemente, die gleichzeitig die Bewohner und Gewerbetreibenden näher an das Wasser heranbringen: Das könnten leichte Holzstege 2.5m unterhalb der existierenden Kaikante mit entsprechender Tiefe sein.
8. Anbindung der Alten Neustadt durch Brückenkörper über das Hafenbecken im Bereich der alten Kornspeicher, der kontinuierlich in eine offen gestaltete Fußgängerunterführung übergeht.
9. Herstellen eines Platzes am alten Baum am Südenende des Hafenbeckens, der sinnfällig über eine diagonale Achse mit dem Elbuferwanderweg und der Einfahrt zum Quartier verbunden wird.
10. Am nördlichen Ende des Beckens soll eine freiräumliche Nutzung stattfinden. In der nördlichen Tasche des Bassins stellen wir uns Bootsliedgeplätze und Infrastruktur für Freizeit und ein verträgliches Maß an Wassersport vor.



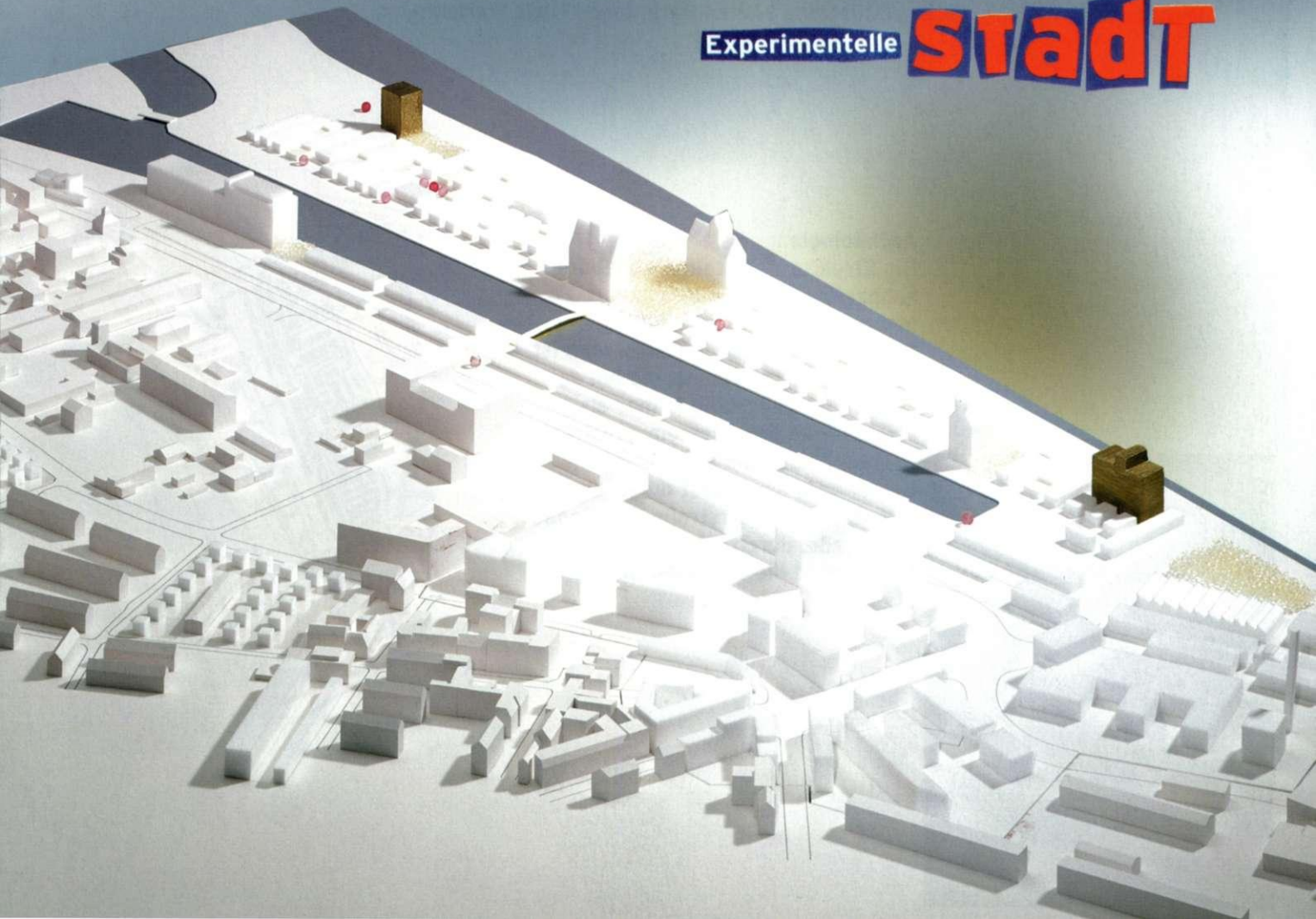
Ausgehend von der gesamtstädtischen Situation Magdeburgs als im Kern schrumpfende und an den Rändern wachsende Stadt wird für das Workshop-Areal ein „Pionierkonzept“ aufgestellt, das dem Leitthema „Bördegold“ folgt. Das Bild eines Getreidefeldes ist hier Symbol für verträgliches Wachstum und Gedächtnis des Ortes. Auf der Basis dieser schönen, da mit der Identität des Ortes arbeitenden Idee stellt diese Arbeit einen überzeugenden Ansatz für die Integration des Handelshafens in die Alte Neustadt und die Anbindung dieses Quartiers an die Elbe dar. Sie setzt sich kritisch mit der Integration der bestehenden Lagergebäude, aber interessanterweise auch der vorgefundenen Vegetation auseinander und setzt diese in herausragender Weise zu einer ganz selbstverständlich wirkenden Inszenierung öffentlicher Räume und Plätze ein. Von zentraler Bedeutung ist in dem Zusammenhang die besonders gelungene Platzsituation zwischen dem Hafenbecken und der Elbe, die von den großen Speichergebäuden bestimmt wird.

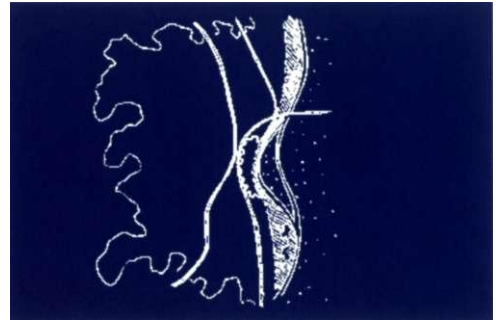
Zu wenig ausgearbeitet sind jedoch insgesamt die Beziehungen und Verbindungen von Alter Neustadt und Handelshafen, sodass die Entwicklung des Hafens zu wenig in die gesamte Alte Neustadt integriert wirkt. Auch flankierend vorgeschlagene Einzelmaßnahmen in der Alten Neustadt vermögen dieses Defizit nicht auszugleichen. Unterstützt wird diese „Abgeschiedenheit“ durch die die Barrierewirkung verstärkenden Parkwälle entlang der Theodor-Kozlowski-Straße, die kritisch beurteilt werden.

Besonders positiv wird die Bebauungsstruktur zwischen Hafenbecken und Elbe angesehen, weil sie in ihrer Dichte und Maßstäblichkeit interessante Stadträume formt, dabei nicht in Konkurrenz zu den Speichergebäuden tritt und hinsichtlich einer Vermarktbarkeit flexible, an diesem Standort realistisch erscheinende Größenordnungen bereithält.

Gleichermaßen interessant wie überzeugend ist im Sinne des „Getreide-Bildes“ auch die zeitliche Dimension einer Entwicklung des Areals, die eine schrittweise Realisierung zulässt und dabei besondere freiraumplanerische Akzente unter Nutzung vorgefundener Qualitäten setzt.

Experimentelle **Stadt**





## PROF. KEES CHRISTIAANSE • ASTOC

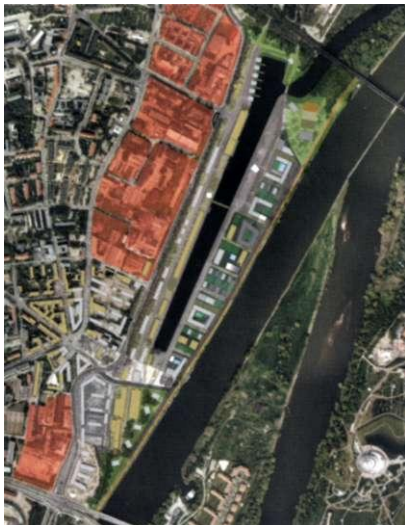
**ASTOC Architects and Planners, Rotterdam | Köln**

Prof. Kees Christiaanse | Prof. Markus Nepl

Ingo Kanehl | Richard Büsching | Mirko Bergmann | Niels Frerichmann

### **Archäologie**

Die Struktur der Stadt Magdeburg kennzeichnet sich durch lineare Zonen parallel zum Verlauf der Elbe. Das Gebiet um den Handelshafen ist Teil einer solchen Zone, die bei der weiteren Entwicklung immer als Flussufer im Bewusstsein gehalten werden muss. Das zu bearbeitende Gebiet wird eingefasst durch die Elbe selbst, die Sandtorstraße und Rogätzer Straße, durch die Bahnlinie im Norden und die Jerusalembrücke im Süden.





Entwicklungskonzept in 6 Phasen

Auf dem Gelände befinden sich viele wertvolle, historische Relikte; nicht nur die bestehenden Gebäude, sondern auch die wertvolle Oberfläche, bestehend aus Kopfsteinpflaster, Schienen, Holzoberflächen, Klinkerbelag, Kaimauern, Stahl- und Eisenkonstruktionen und eine mittlerweile vielfältige Vegetation geben dem Gebiet seinen eigentümlichen Charakter. Diese Oberfläche bildet eine wichtige Grundlage für das Erhalten eines nachhaltigen, historischen Empfindens und kann in transformierter Form eine neue Funktion erhalten. So eignen sich z.B. Schienen als Gerüst für ein hölzernen Boardwalk, Hafenkranne können Ausgangspunkt für Aktivitäten auf dem Wasser sein usw. Die bestehenden Gebäude sind oft wertvoll und sollten so weit wie möglich erhalten, transformiert und in einer Zukunftsvision eine wichtige Rolle spielen.

Zusammen bilden diese Aspekte eine Inventarliste: eine „Schatzkarte“ als Ausgangspunkt der Entwicklung des Handelshafens Madgeburg.



Phase 3



Phase 4



Phase 5



Phase 6



## PROGRAMM FÜR DIE „PROGRAMMLOSE STADT“

### Struktur, die programmlose Stadt

Da es nicht voraus zu sehen ist, wann, in welchem Ausmaß, und in welchem Tempo das Gebiet sich entwickeln wird, ist es notwendig auf der Grundlage der „Schatzkarte“ ein dreidimensionales Strukturkonzept zu bestimmen, das als Leitlinie bei der Feststellung der Grenzen zwischen Bebauung und Freiraum und die funktionelle Differenzierung dienen soll. Diese Struktur besteht aus Linien, die sich auf die Stadt beziehen und aus wichtigen Sequenzen, die in das Gebiet weitergeleitet werden.

Der Wittenberger Platz fungiert als neuer Ankerpunkt und Verbindungsglied zur vorhandenen Stadtstruktur. Er verbindet die Technologie- und Hochschulzone mit der Alten Neustadt und dem Handelshafen. Mit der neuen Trassenführung der Sandtorstrasse muss in diesem Bereich auch eine Neuinterpretation der räumlichen Ordnung erfolgen, um die Entwicklungen im Handelshafen nicht durch eine unwürdige Eingangssituation zu erschweren.

Das Gebiet erhält ein programmatisches Regelwerk welches aus Bebauungsregeln, einer fixierten Freiraumstrategie und einem Verkehrskonzept besteht.

Da man in der gegenwärtigen Stadt nicht vorausplanen kann, wo bestimmte Programme sich ansiedeln werden, und es Unsinn ist, vorschnell städtebauliche Entwurfsideen an neue fantasievolle Programmideen zu koppeln, werden im heutigen Stadium nur grobe Linien festgelegt, woran sich die Bebauung halten muss, z.B. Erdgeschosszone flexibel und öffentlich orientiert, mindestens 30% Wohnen in jedem Bauabschnitt, usw. Außerdem werden Blocktypologien entwickelt, worin unterschiedliche Programmmischungen untergebracht werden können.

### Füllen mit „nichts“

Zuerst wird das Gebiet gefüllt mit „Nichts“, das heißt, das Gebiet wird mit ganz wenig Investitionen aufgewertet. Ungenutzte Flächen werden geräumt und mit Raps oder Weizen bepflanzt; das bestehende Grün wird „domestiziert“, und die wertvollen Flächen „gereinigt“. Allein dadurch entsteht schon eine erhebliche Qualifizierung des Gebietes. Das Gebiet kann sich jetzt allmählich und stufenweise mit weiteren Aktivitäten füllen. Starter - wie die Erweiterungen der Fraunhofer- und Max-Planck-Institute - nehmen strategische Positionen ein; bestehende Gebäude werden auf O-Miete-Basis an Studentearbeitsräume, Theatergruppen oder junge Unternehmensgründer zur Verfügung gestellt. Die bestehenden Gewerbe werden durch die Maßnahmen stimuliert sich selber aufzuwerten. Durch die Strategie ist das Gebiet in jeder Stufe „vollendet“.

Die Gebäude, die erhaltenswert, aber vorübergehend nicht nutzbar sind, werden auf Christo-Art in Tuch mit Werbung und Grafik eingepackt, um auf bessere Zeiten zu warten. Sie spielen so von Anfang an eine ästhetische Rolle im Gebiet.

### Freiraumtypen

Für das Gebiet werden Raumtypen für Freiräume und Baufelder entwickelt. Blocktypen für Programmarten und Gebäudetypen für unterschiedliche Nutzungsarten erstellt. Hierfür werden Bauregeln aufgestellt, welche die Charakteristik des Gebietes steuern, ohne zu spezifisch zu werden.





### Radikale Mischung

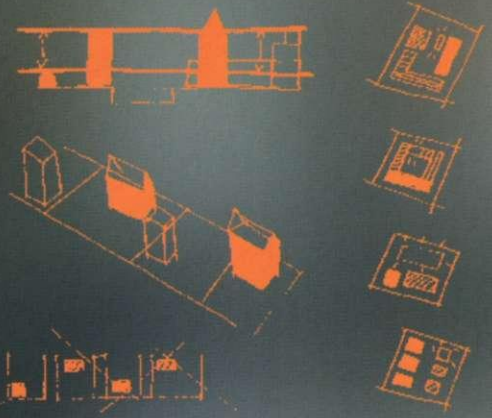
Eine der wichtigsten Themen in der heutigen Stadtentwicklung ist die Reintegration des Wohnens und des Handels in den urbanen Zusammenhang. Einfamilienhäuser wandern in die Peripherie ab und großflächiger Einzelhandel wird an den Stadtrand verbannt. Dadurch treten riesige Flächenverschwendungen und Umweltschäden auf und die Verkehrsbelastung steigt. Projekte in Amsterdam und Rotterdam haben nachgewiesen, dass durch die Realisierung von gezielt großzügigen Einfamilienhäusern in ehemaligen Hafennarealen mit hoher Dichte, die Stadtfucht eingedämmt werden kann und die Stadt einen ausgewogenen Bevölkerungsaufbau und Urbanität zurückbekommt. Insbesondere „erdgebundenes Wohnen“ in hoher Dichte mit flexiblen Erdgeschossen sollten im Handelshafen angestrebt werden.

### Attraktion, bestehend, informell

Für die Entwicklung des Handelshafens ist wichtig, das Gebiet als Sinnbild von Aktivität und Entwicklung in das Bewusstsein der Bevölkerung zu transportieren. Man könnte zum Beispiel mindestens zwei Mal pro Jahr ein Event wie Zirkus, Popkonzert, Bootsrennen oder Fernsehquiz organisieren, wodurch das Gelände als Manifestations-Ort bekannt wird. Hierdurch werden sich beschleunigt semi-permanente Nutzungen in dem Gebiet ansiedeln. Nach einigen Jahren kann die Stadt entscheiden, wie beispielsweise Baltimore, jedes Jahr mindestens eine neue Attraktion zu realisieren. Die Ergebnisse von 20 Jahren kontinuierlicher Arbeit kann man heute dort sehen. Eine andere einfache Maßnahme ist das Anlegen einer Uferpromenade, ein „Boardwalk“ aus Holz oder roten Klinker, immer 5m breit, und immer überall gleich. Es geht nicht buchstäblich um die Übernahme dieser Beispiele, sondern um die strategische Haltung, die dahinter steht. In den nächsten Jahren muss Zug um Zug eine spezifische Strategie für Magdeburg entwickelt werden. Wir wünschen allen Beteiligten viel Geduld und einen langen Atem.

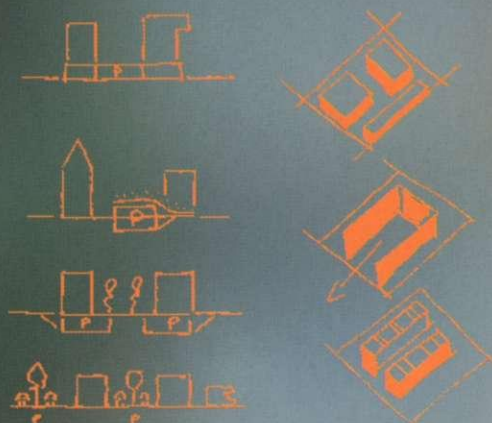
Hochpunktbedingungen

Nutzungsmix



Parken

Konturpräsenz





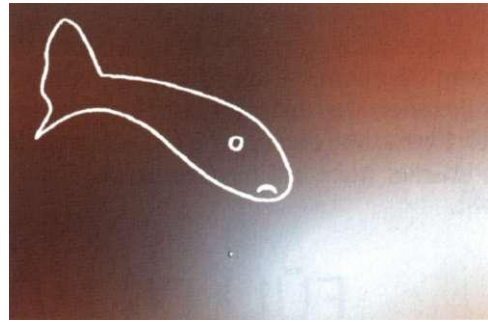
Diese Arbeit überzeugt in erster Linie durch ihren strategischen Ansatz. Ausgehend von der Überlegung, dass die Landeshauptstadt Magdeburg zur Zeit eher durch Schrumpfung als durch Wachstum gekennzeichnet ist, wird eine städtebauliche Struktur entwickelt, die eine schrittweise Entwicklung des Areals ermöglicht. Hierfür werden Spielregeln formuliert, die eine architektonische Vielfalt und gestalterische Qualität einfordern und robuste öffentliche Räume definieren.

Diese Strategie wird als eine dem Standort und unter den gegebenen Rahmenbedingungen adäquate Vorgehensweise angesehen. Der erforderliche Regelkatalog bedarf in der Überarbeitung einer genauen Ausdifferenzierung, die stärker noch auf die Besonderheiten des Ortes eingeht.

Als besonders gelungen wird die Formulierung und Gestaltung des Raumes zwischen Wittenberger Platz und dem Platz am südlichen Hafenende gesehen, die auf hervorragende Weise die Alte Neustadt mit dem neuen Quartier am Handelshafen verbindet. Problematisch wird hingegen die Erschließung des Areals über eine Straße am Elbufer gesehen, die die Qualität dieses Frei-raums erheblich beeinträchtigen würde.

## FÜLLEN MIT „NICHTS“



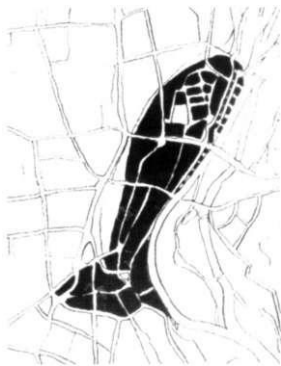


## PROF. FRITSCHI • STAHL • BAUM

**Prof. Nikiaus Fritschi, Benedikt Stahl, Günter Baum,**  
**Architekten und Stadtplaner, Düsseldorf**  
Benedikt Stahl | Lars Wittstock | Andreas Finke

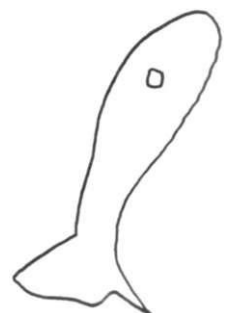
### **Eine Stadt kehrt zurück an den Fluss**

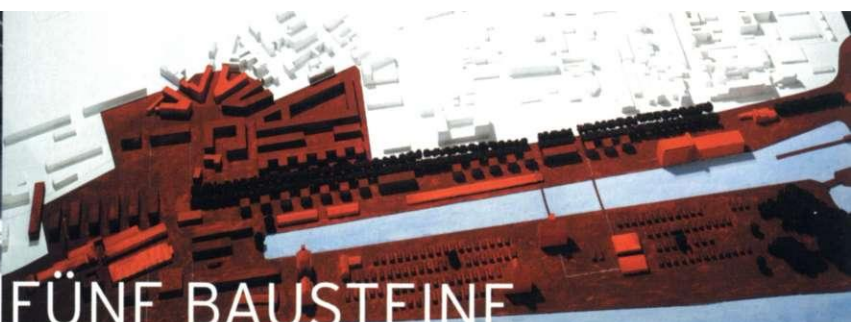
Es scheint als sei es der Stadt im Verlauf ihrer Geschichte nicht gelungen eine freundschaftliche Beziehung zur Elbe zu finden. Breite Straßenschnitten trennen den historischen Stadtkern vom Fluss ab, die Entwicklung urbanen Lebens in dieser Zone wird verhindert. Das Elbufer ist Niemandland und wird hauptsächlich vom Autoverkehr geprägt.



Die Rückeroberung des Elbufers ist für die Attraktivität und die Lebendigkeit Magdeburgs von entscheidender Bedeutung. Eine Vision drängt sich auf: Hier entsteht neues Stadtleben. Elbpromenade, Übergänge, Eingänge, Verbindungen zur Innenstadt, Tieferlegung der Strasse am Schieinufer, Promenadenparks, Sanierung und Nutzung alter Gebäude an der Elbe, spannende Verknüpfungen und neue Räume durch neue Baukörper, Wohnen an der Elbe, Promenadencafes, Restaurants, Spielplätze, Treffpunkte, prägen das neue Gesicht der Stadt.

Die Neustrukturierung des alten Handelshafens ist für die Stadtentwicklung von Magdeburg ein erster und wesentlicher Schritt diese Vision wahr werden zu lassen.





## FÜNF BAUSTEINE

### Alter Handelshafen - Fünf Bausteine

Nach Lage und Nutzung lässt sich das Bebauungskonzept für das Areal rund um den alten Handelshafen in 5 Bereiche gliedern, die als Bausteine zeitlich unabhängig voneinander realisiert werden können.

#### 1. Wittenberger Platz und Sandtorstrasse

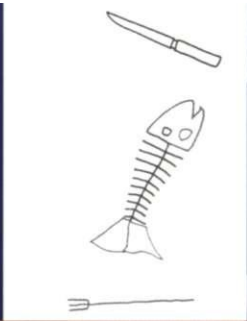
Als Herzstück der Verbindung zwischen Alter Neustadt und Handelshafen Magdeburg erhält der Wittenbergplatz eine besondere Bedeutung.

Der bestehende Platz wird durch eine neue Randbebauung räumlich gefasst und gegliedert. Ein in West-Ost-Richtung grosszügig angelegter überfahrbarer Platzteppich materialisiert den Verknüpfungsgedanken.

Erhaltenswerte bestehende Gebäude werden umgenutzt. Durch neu eingefügte Baukörper entstehen auf dem Band von Wittenberger Platz bis zur Elbe abwechslungsreiche Raumfolgen, deren Lebendigkeit durch unterschiedlichste Nutzungen geprägt wird. Der Platzteppich mündet an der Elbe in eine breite Freitreppe mit Anlegestelle für die Ausflugsschifffahrt.

Südlich des Wittenberger Platzes wird das Areal des heutigen Elektrizitätswerkes als Erweiterungsfläche für das Max-Planck-Institut ausgewiesen. Durch die Überbauung der Sandtorstrasse mit einem Gebäuderiegel entsteht die gewünschte Anbindung an den Universitätscampus. Der zukünftige Institutspark bildet ein grünes Polster zwischen Strasse und Bebauung.





## 2. Blockbebauung zwischen Rogätzer Strasse und Theodor-Kozlowski-Boulevard

Die Blockbebauung wird an der Rogätzer Strasse entsprechend der vorhandenen Blockstruktur der Alten Neustadt geschlossen.

Die Blockinnenbereiche werden durch neu angelegte Wege und Anliegerstrassen erschlossen und mit zusätzlicher Bebauung verdichtet. Als Bindeglied zwischen Dräsecke Platz und Hafensareal entsteht ein neuer Stadtplatz mit Jugendzentrum, Stadtteilcafé und weiteren kommunikativen Nutzungen.

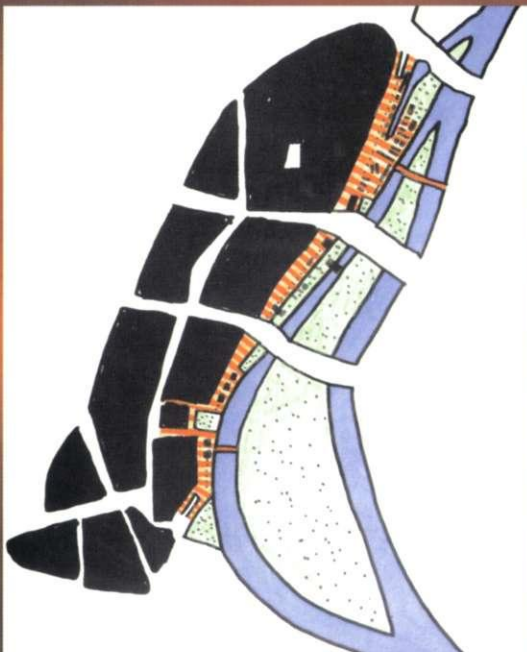
Die bestehende alte Gewerbebebauung wird saniert und je nach Bedarf durch Neubauten ergänzt. Diese Strukturen lassen sich hervorragend als Handwerkerhöfe gewerblich nutzen.

## 3. Theodor-Kozlowski-Boulevard

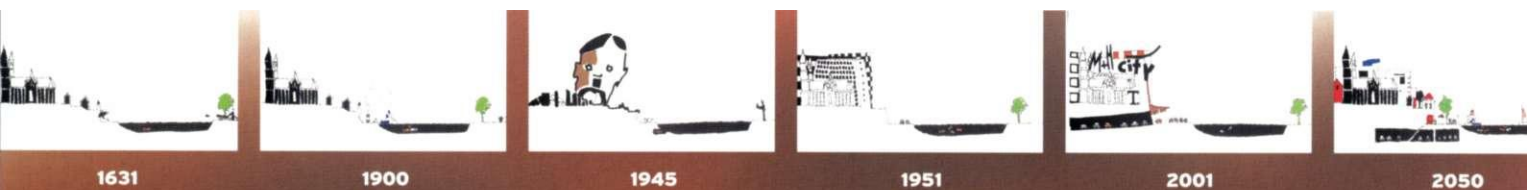
Die ursprünglich 4-spurig geplante Theodor-Kozlowski-Straße wird durch Reduzierung auf zwei Fahrspuren, angemessene Oberflächengestaltung der Randbereiche und eine doppelreihige Baumallee zum Stadtboulevard aufgewertet. Die trennende Wirkung der Straße zwischen Stadt und Hafen lässt sich auf diese Weise erheblich reduzieren.

Die Westseite der Straße wird durch bestehende und neue Bebauung mit überwiegend gewerblichen Nutzungen gefasst. Die Baumasse und Strukturierung entspricht dabei der Anordnung von Punkthäusern auf der gegenüberliegenden Ostseite. Die Punkthäuser werden durch eine durchgehende zweigeschossige Tiefgarage miteinander verbunden und bieten als Übergang von Gewerbe, Wohnen, Freizeit, Einkauf, etc. Raum für vielfältige gemischte Nutzungen.

Rhythmisierte Unterbrechungen dieser Häuserzeile lenken Blickbeziehungen und bilden Raumschneisen als Querverbindungen zwischen Stadt und Hafen. Eine Vielzahl varrierender Platzräume ermöglichen die Entwicklung lebendiger Urbanität.







## ZURÜCK AN DEN FLUSS!

### 4. Hafenbecken

Die imposante Erscheinung des Hafenbeckens prägt in hohem Maße die Identität des gesamten Stadtquartiers. Das Becken mit denkmalgeschützter Kaimauer und südlicher Freitreppe bleibt unverändert erhalten. Lediglich der nördliche Abschnitt wird im Bereich der Böschungen umgebaut. Hier entsteht eine Marina mit Steg für Freizeit- und Sportboote. Eine breite Freitreppe ermöglicht den Zugang bis ans Wasser.

Die im IKOS-Konzept vorgeschlagenen Nutzungen der westlichen Randbebauung als Markthallen bzw. Denkmalfabrik werden aufgegriffen. Schmale Geh- und Radstege als Querspangen zwischen Elbufer und Alter Neustadt spannen sich über das Hafenbecken.

Der südliche Abschluss mit bestehenden Gebäuden, Bäumen und Freitreppe zum Wasser wird als neuer Hafenplatz durch zusätzliche Bebauung räumlich gefasst.

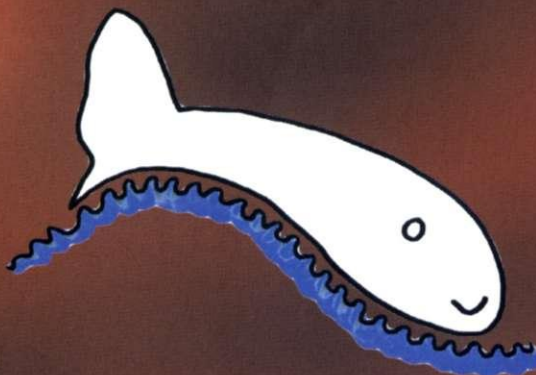
### 5. Bereich zwischen Hafenbecken und Elbe

Zwischen östlicher Kaimauer und Elbufer wird ein gleichmäßig strukturierter 4-zeiliger Gebäudeteppich aus 2 bis 3-geschossigen Einzelhausbebauungen mit reiner Wohnnutzung vorgesehen.

Diese Anordnung steht im Kontrast zu den prägnanten Speichergebäuden und Industriehallen, die eine Reihe von wohnverträglichen Mischnutzungen wie z.B. Hotel, Lofts, Restaurants, Jugendclubs etc. aufnehmen können.

Wohnplätze unterschiedlicher Grösse gliedern die Wohnbebauung. An ihrem nördlichen Abschluss verzahnen sich die Hauszeilen mit einem neu angelegten Spiel- und Freizeitpark.

Am Elbufer wird in Nord/Süd-Richtung eine landschaftlich geprägte Uferpromenade ausgebaut. Eine neue Fussgängerbrücke überquert die Elbe und verbindet den Hafen mit dem Elbauen-Park.



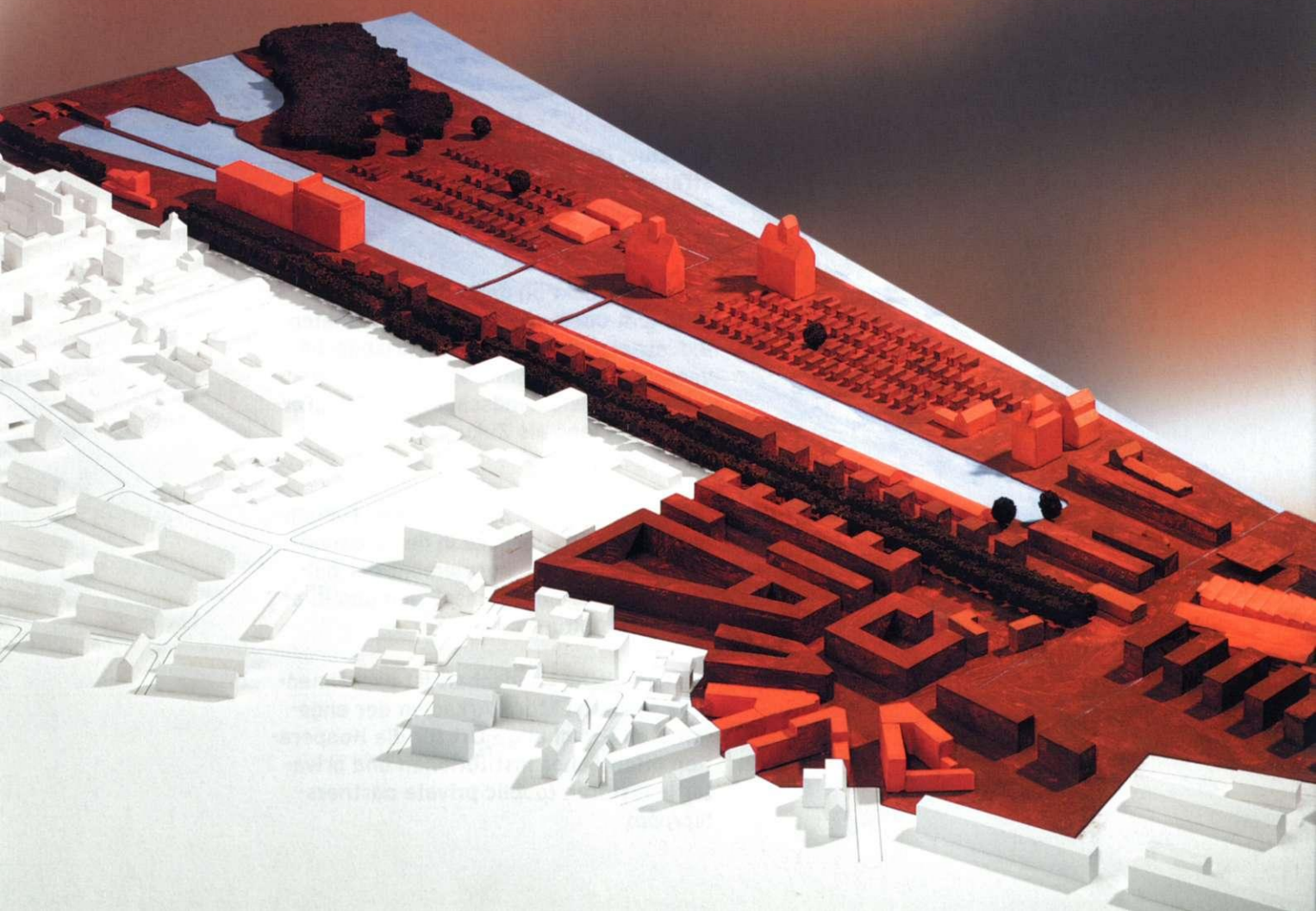
Die herausragende Qualität dieser Arbeit wird in der engen Vernetzung von Alter Neustadt und Handelshafen über den Ausbau von Wegverbindungen und Plätzen, die sich durch die differenzierte Gestaltung auszeichnen. Die Ausbildung der Theodor-Kozlowski-Straße zu einem „Boulevard“ erscheint als guter Umgang mit den „problematischen Dimensionen“ und der trennenden Wirkung dieser Straße.

Richtig im Hinblick auf Stadtraumqualität und Vermarktbarkeit ist in diesem Bereich zudem die Dimensionierung der ergänzend eingefügten Neubauten. Der Bebauungsvorschlag für den Bereich zwischen Hafenbecken und Elbe als Teppich von Einzelhausbebauung baut hier zwar

einen interessanten Kontrast zu den prägnanten Speichergebäuden auf, die Struktur fällt jedoch insgesamt, auch unter Vermarktungsgesichtspunkten, zu kleinteilig aus. Dennoch bietet die Struktur des Erschließungs- und Wegenetzes sowie die Ausbildung eines Platzes in Höhe der Speichergebäude auch in diesem Bereich ein hohes Maß an gestalterischer Qualität mit entsprechendem Übergang zur Alten Neustadt.

Die Notwendigkeit einer engen Verbindung zwischen Wittenberger Platz und dem Platz am südlichem Hafende wird in ihrer Bedeutung erkannt und herausgestellt, eine differenzierte räumliche Durcharbeitung wird jedoch für dieses Teilgebiet als erforderlich angesehen.

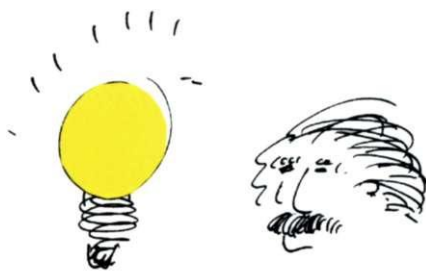
## DER **FISCH** IST FRÖHLICH, ER IST ZURÜCK **AM WASSER**





# PROF. JOHANNES KALVELAGE MIT PROF. ADO FRANCHINI

**Büro Prof. Johannes Kalvelage, Magdeburg mit Prof. Ado Franchini, Mailand**  
Prof. Johannes Kalvelage | Prof. Ado Franchini  
Hauke Schmidt | Nicole Gerisch | Jan Przerwa | Federico Schilling



„Hafen der  
Ideen“

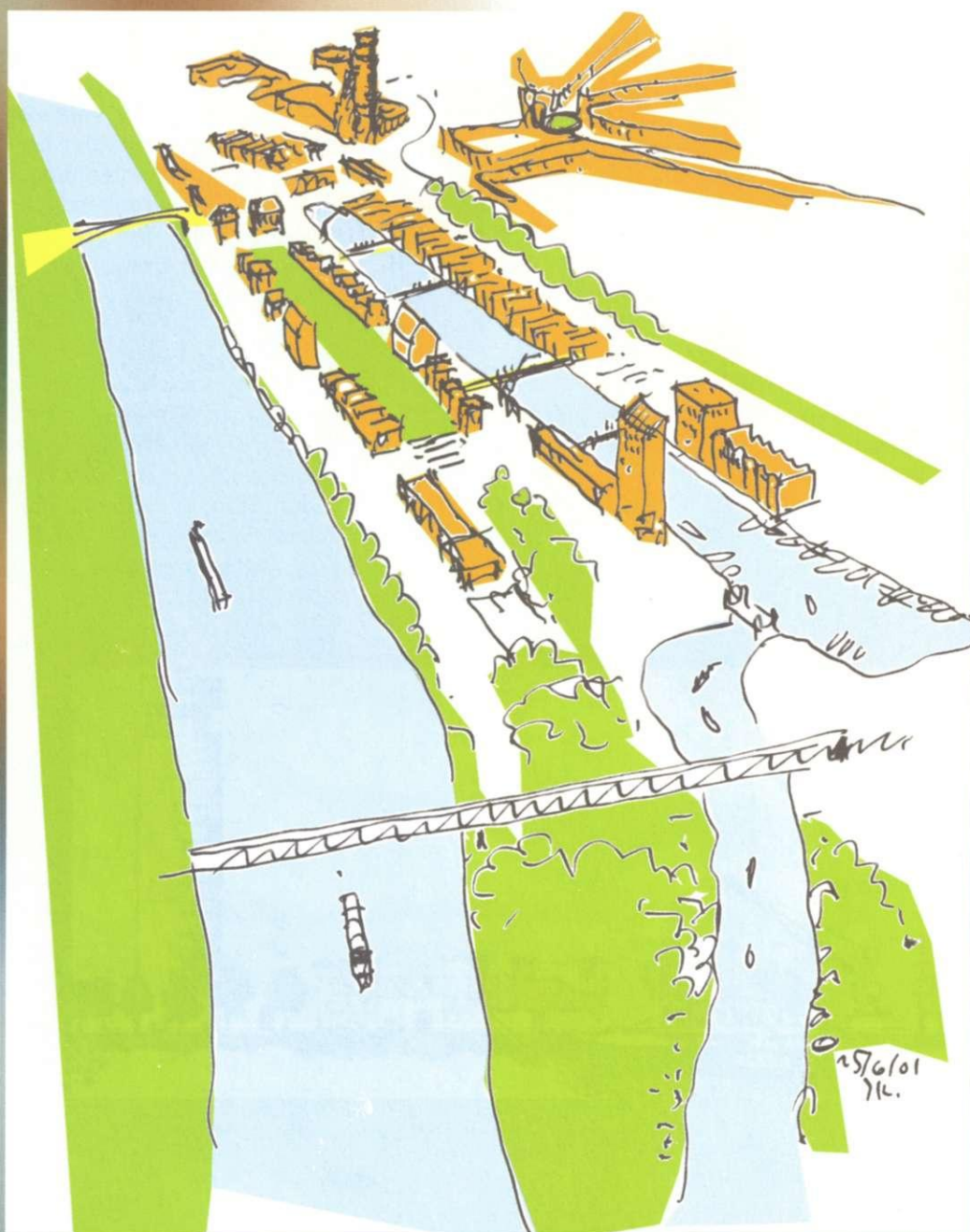
Die Elbe, jahrhundertlang auf ihre geostrategische Funktion reduziert, wird zum „Blauen Band“, mit dem die Stadt sich schmückt.

Die Stadt rückt an den Fluss. Die Alte Neustadt überspringt den Handelshafen. Industrielandschaft und Naturlandschaft verschmelzen zu einer künstlichen Landschaft (artificial landscape), die den „Forschungshafen“ als Zukunftsprojekt der Stadt generiert.

Der Hafen als Brückenkopf einer Fußgänger- und Fahrradbrücke in den Elbauenpark wird Verbindungselement der beiden Magdeburger Hochschulen und ihrer Campusstrukturen.

Die künstliche Landschaft ist experimentelle Stadtstruktur - Arkadien der angewandten Forschung - Ort für die Kooperation öffentlicher Institutionen und privater Investoren (public private partnership/ppp)





25/6/01  
JK.



#### Neues Wohnen am Fluss

Zwischen Handelshafen und Herrenkrugbrücke stehen mit dem ehemaligen BUGA-Parkplatz mindergenutzte Flächen für innovative Wohnkonzepte in erstklassiger Lage zur Verfügung.

#### Wasserstandsregulierung

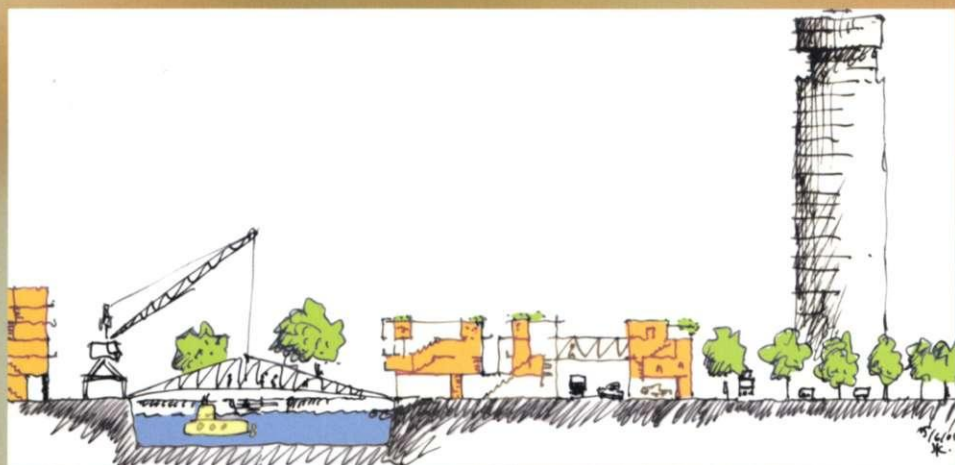
Der niedrige Pegel verleiht dem Hafen eine investitionsschädliche Melancholie. Es wird empfohlen, den Wasserstand im Hafen zu regulieren und soweit wie möglich anzuheben. Schon allein der mittlere Hochwasserstand (44,50 ü. N.N.) würde die Attraktivität der Hafenanlage wesentlich erhöhen. Der Bau einer kleinen Schleusenanlage im Vorhafen kann in einem optimistischen Nutzungsszenario eine Schlüsselrolle spielen.

#### Suburbia

Der Wittenberger Platz ist dort, wo sich früher das Sand-Tor befand. Er soll daher Sand-Tor-Platz heißen. Hier wird die Stadt zur Vorstadt. Von der Rogätzer Straße bis zum Elbufer besteht ein stadtstruktureller Zusammenhang. Die Brücken über das Hafenbecken ergeben sich wie von selbst als notwendige Wege. Die Theodor-Kozlowski-Str. wird „Vorstadtboulevard“, großzügig wie der Hafen, künstliches Strukturelement, leicht zu überqueren.

#### Genius Loci

Strategische Stadtentwicklungskonzepte sind gut - wenn sich in Ihnen die unveränderlichen Eigenschaften des Ortes niederschlagen. Hohe Silos werfen lange Schatten, und die östliche Hafenseite liegt abends in der Sonne. Die Theodor-Kozlowski-Str. ist laut und die Elbe leise - hier ist Stadt und dort Natur.



### Legende

- Gelblich-Beige: Gebäude Bestand
- Orange: Gebäude Planung
- Rot: Hochhäuser Planung
- Gelb: Brücken/ Treppen
- Grün: Landschaft
- Hellgrün: Künstliche Landschaft
- Blau: Wasserflächen
- Strich: Stadtstruktur
- Doppelstrich: Straßenbahn
- Quadrat: Straßenbahnhaltestelle

# Lageplan 1:1000

### Projekte

- 1 - S-Bahnhof
- 2 - Dienstleistungen
- 3 - Jugendherberge/  
Yachtdub
- 4 - Kiosk
- 5 - Fahrradmuseum
- 6 - Schleuse alternativ  
Toranlage
- 7 - Skate Park
- 8 - Boulevard
- 9 - think tank 1
- 10 - think tank 2
- 11 - think tank 3
- 12 - Sportinstitut Uni
- 13 - Gründerviertel
- 14 - Gründerzentrum mit  
Reihenhäusern 3. OG
- 15 - Speicher 1
- 16 - Speicher 2
- 17 - IT-Firmen
- 18 - Wasserregallerung
- 19 - Silo 1
- 20 - Silo 2
- 21 - Fraunhofer Institut
- 22 - Sandtorplatz
- 23 - Dienstleistungen
- 24 - Stadtlodge
- 25 - Uni- Erweiterung
- 26 - IT- Institut Uni
- 27 - Hochhaus "Langer Max"
- 28 - IT- Institut
- 29 - IT- Riegel
- 30 - Max- Planck-  
Erweiterung
- 31 - Neu Brücke
- 32 - Cafe - Biergarten



W städtebaulicher  
**WORKSHOP**

Prof. Johannes Kalvelage mit Prof. Ado Franchini



HIER IST STADT - DORT NATUR



Diese Arbeit bietet eine Vielzahl interessanter Entwurfsansätze, die sinnfällig das bestehende „Historische“ mit dem Neuen verbinden. Hervorstechend und mittelfristig notwendigerweise umzusetzen ist der Vorschlag, durch einen neuen Brückenschlag über die Elbe die Universität mit der Fachhochschule auf der östlichen Elbseite zu verbinden und auf diese Art und Weise eine wichtige Fuß- und Radwegeverbindung zwischen beiden Uferseiten herzustellen.

Interessant ist der Ansatz, den Eingangsbereich zum Quartier an der Sandtorstraße/Theodor-Kozlowski-Straße durch die Ausbildung von Toren und punktuell durch Hochhäuser zu definieren. Diese können eine kreative Ergänzung zu den dominanten Speicherhäusern im Plangebiet ergeben. Dennoch erscheint diese Lösung auch im Verhältnis zu den Dimensionen der Alten Neustadt etwas zu hoch gegriffen und in ihrer Geste unverhältnismäßig zu den räumlichen Strukturen, zu ihren Möglichkeiten einer zusammenführenden Wirkung, aber auch den ökonomischen Optionen des Areals.

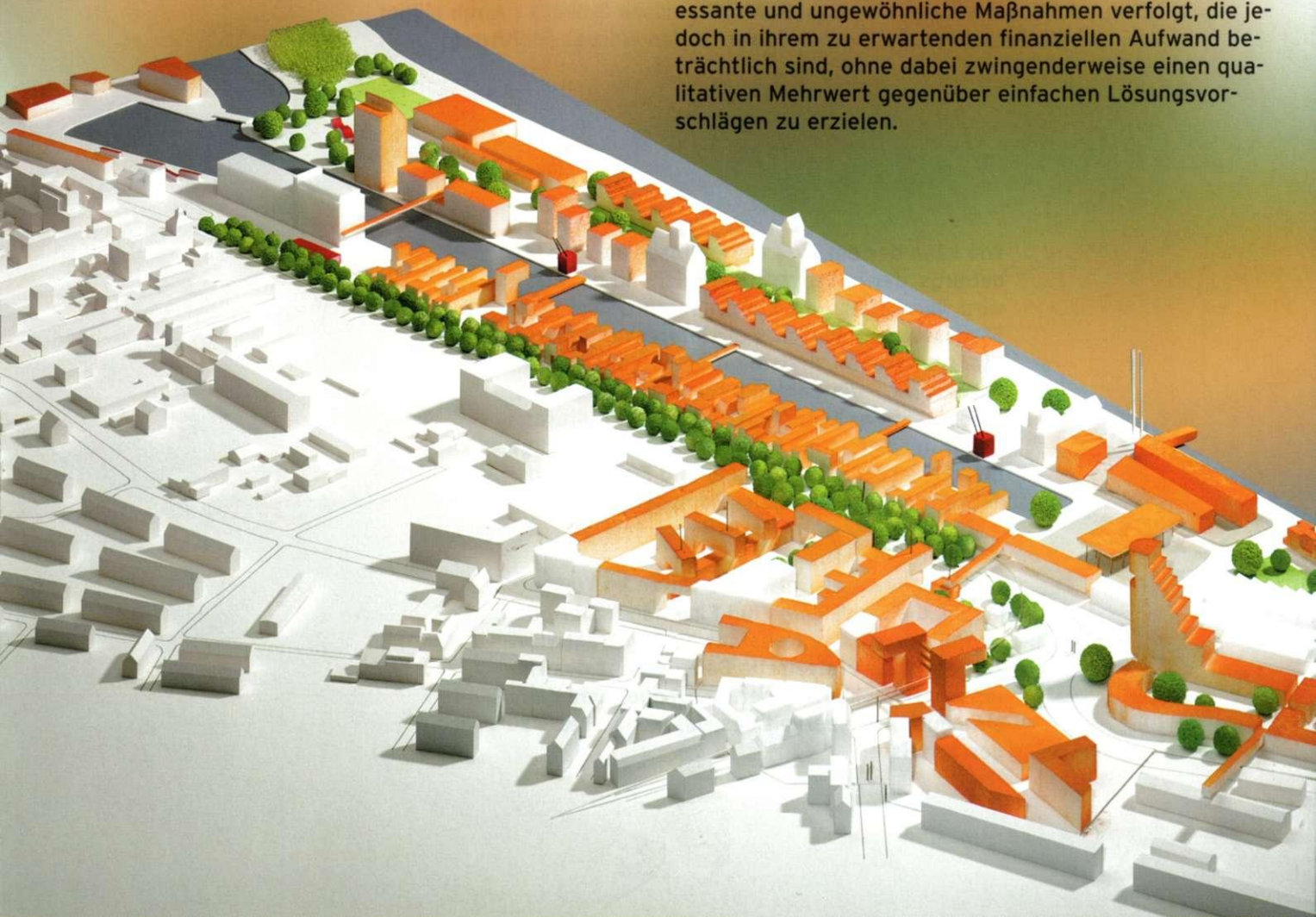
Mit dem Anheben des Wasserstandes im Hafenbecken wird von den Entwurfsverfassern der Versuch unternom-

men, die Stadt angesichts der 7,50 m hohen Kaimauern auch tatsächlich näher an der Wasser zu bekommen und dieses noch bewusster in den Stadtraum zu integrieren, wengleich damit der charakteristische Eindruck eines markanten, steinernen und langgestreckten Hafenbeckens spürbar verändert werden würde.

Einen besonders interessanten Ansatz verfolgt die Arbeit bei der Neustrukturierung der Halbinsel zwischen Hafen und Elbe, indem ein zu Hafen und Elbe abgeschotterter und erhöht liegender grüner Hof von zwei Gebäuderiegeln gebildet wird. Richtig erscheint die sich daraus ergebende Orientierung der öffentlichen Räume zum Hafenbecken und zur Elbe. Die unter dem Hof liegende Versorgungsinfrastruktur der Gebäude bietet eine gute Entflechtung von ruhendem/Anlieferverkehr und den ruhigen Freiräumen im Quartier. Unrealistisch ist jedoch die öffentliche Erschließung durch den geforderten Neubau des Fraunhofer-Instituts sowie die eingeschränkten Möglichkeiten einer schrittweisen Realisierung des Hofes, wengleich die Mischungsoptionen als gut angesehen werden.

Als gute Idee, die zur Verbesserung des ÖPNV in diesem Gebiet beiträgt, wird die Fortführung der Straßenbahn aus der Alten Neustadt über die Theodor-Kozlowski-Straße zurück in die Alte Neustadt angesehen.

Insgesamt betrachtet werden mit der Arbeit sehr interessante und ungewöhnliche Maßnahmen verfolgt, die jedoch in ihrem zu erwartenden finanziellen Aufwand beträchtlich sind, ohne dabei zwingenderweise einen qualitativen Mehrwert gegenüber einfachen Lösungsvorschlägen zu erzielen.





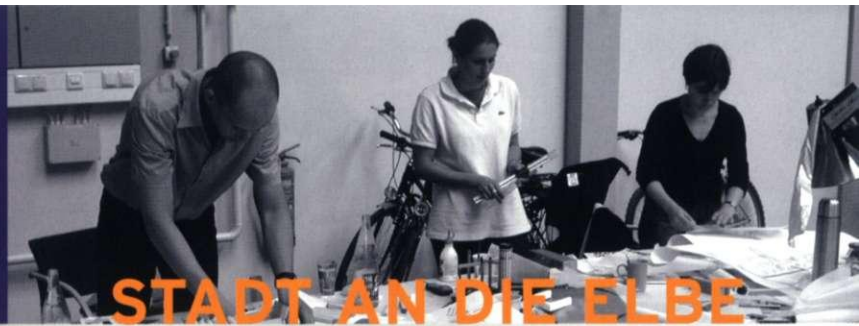
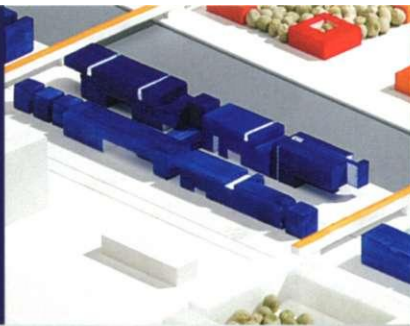
## STUDENTISCHE ARBEITSGRUPPE

### Studentische Arbeitsgruppe der Fachhochschule Magdeburg

Ulf Schulze | Claudia Maier | Michael Bohn | Franziska Gollnick | Antje Müller  
Jördis Petzold | Lars Dietrich | Prof. Stefan Worbes (Beratung)

Wie kann der einstige Warenumsschlagplatz Magdeburgs, der heute nur unzureichend genutzt wird, wieder zu einem besonderen Gebiet in der Stadt werden? Es sollte ein interessantes Stück Stadt entstehen, in dem unterschiedliche Nutzungen wie - ein Zentrum für Wissenstransfer, Innovation und Dienstleistungen, ein Kulturangebot mit Cafés und Restaurants als lebendige Elemente sowie Wohnräume und Freizeitmöglichkeiten eine gelungene Komposition darstellen.

Die Ziele unseres Entwurfes waren im Wesentlichen, die Stadt dem Fluß Elbe näherzubringen, dem Stadtteil Alte Neustadt neue Attraktivität zu geben, die historische Bausubstanz des Hafens zu respektieren, herauszuheben und damit eine gute Ablesbarkeit des Hafencharakters zu gewährleisten.



## STADT AN DIE ELBE

In dieser Arbeit haben wir Bereiche geschaffen, die sich in drei Hauptnutzungen gliedern:

### erstens

Das Denken und die Wissenschaft im südlichen Teil des Hafens ist geprägt durch das Technikum des Fraunhofer- Instituts, das sich zur Elbe hin erstreckt und dem Publikumsverkehr Einblicke durch die transparente Gebäudehülle ermöglicht. Dadurch entsteht eine interessante und gewollte Platzsituation mit Eingang am südlichen Ende des Hafenbeckens, die durch Traditionsfeste und andere öffentliche Events geprägt sein könnte.

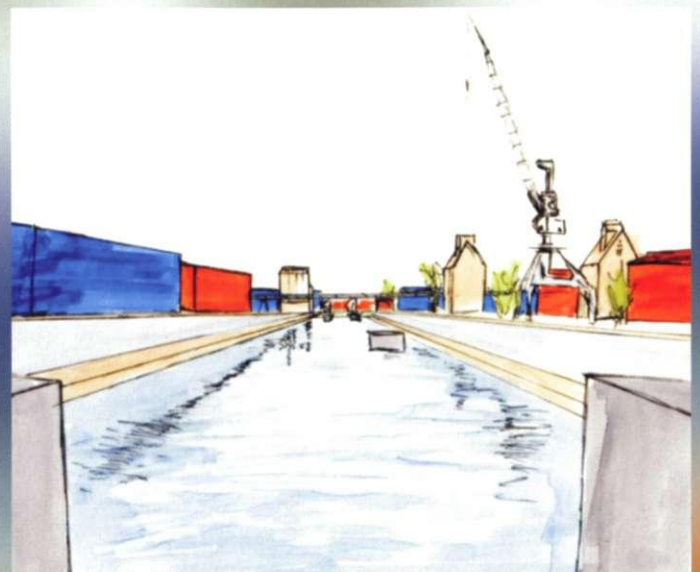
Eine direkte Verbindung der Institutsgebäude in der Sandtorstraße mit dem Technikum würde mit einer Brücke, die bis zur Elbe reicht, geschaffen.

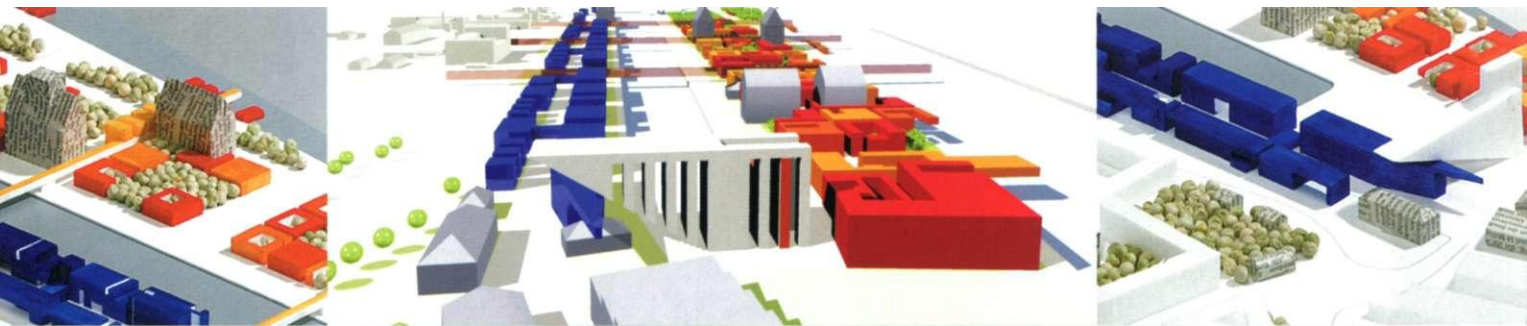
### zweitens

Die Bebauung mit kleinteiligen, kommerziell genutzten Gebäuden entlang der Th.-Kozlowski-Str., in denen Dienstleistungsbetriebe und Firmen der IT -Branche ansässig sind. Weiterhin besteht die Möglichkeiten der Erweiterung und Zusammenarbeit mit der Fraunhofer Gesellschaft und dem Max-Planck Institut.

Hier kommt es zum Wissenstransfer zwischen der Wissenschaft und den Dienstleistungsbetrieben. Mit dieser der Bebauung entlang des Hafenbeckens, schaffen wir eine klare Raumkante zur Betonung.

In den zur Straße orientierten Gebäuden könnten sich verschiedene Geschäfte, in den zur Hafenseite gelegenen Gebäuden, Cafes und kleine Restaurants etablieren. Hier kann man den Ausblick über das Hafenbecken und den unverwechselbaren Charme des Hafens erleben.





## **drittens**

Im östlichen Bereich, der Elbe zugewandt, ist eine Wohnbebauung vorgesehen. Es sind auf einem Raster basierend, verschiedene Wohntypen gedacht, die von kostengünstigem Wohnungsbau über qualitativ hochwertige Penthousewohnungen, speziell auch im sanierten Speicher, schwimmenden Apartments unmittelbar am Ufer der Elbe, bis hin zu temporärem Wohnen für Institutsmitarbeiter reichen.

Die Aneinanderreihung von verschiedenen Systemen im Raster (Bebauung und Grünflächen) bietet die Möglichkeit der Subtraktion und der Addition des jeweiligen Systems, ohne dabei die Funktion des Ganzen zu beeinflussen. Deshalb ist dieses System ideal für die Erstellung in einzelnen Bauabschnitten und kann nachträglich durch die Bedürfnisse der Menschen erweitert werden. In diesem Raster sind private Bereiche und halböffentliche Bereiche vorgesehen. Weiterhin soll der Rad- und Fußgängerweg an der Elbe als öffentlicher Raum erhalten bleiben.

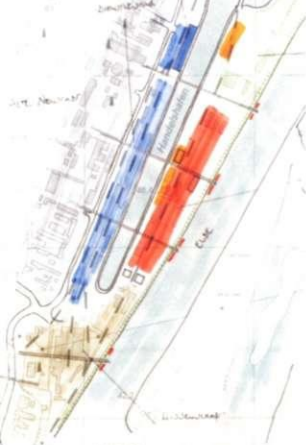
Dabei haben wir bewusst nur eine maximal dreigeschossige Bebauung vorgesehen, um Respekt vor der alten Bausubstanz zu zeigen und die Speichergebäude herauszuheben.

Die Bebauung nimmt vom Süden her ab und geht allmählich in den, im Norden anschließenden Freizeit und Grünbereich über.

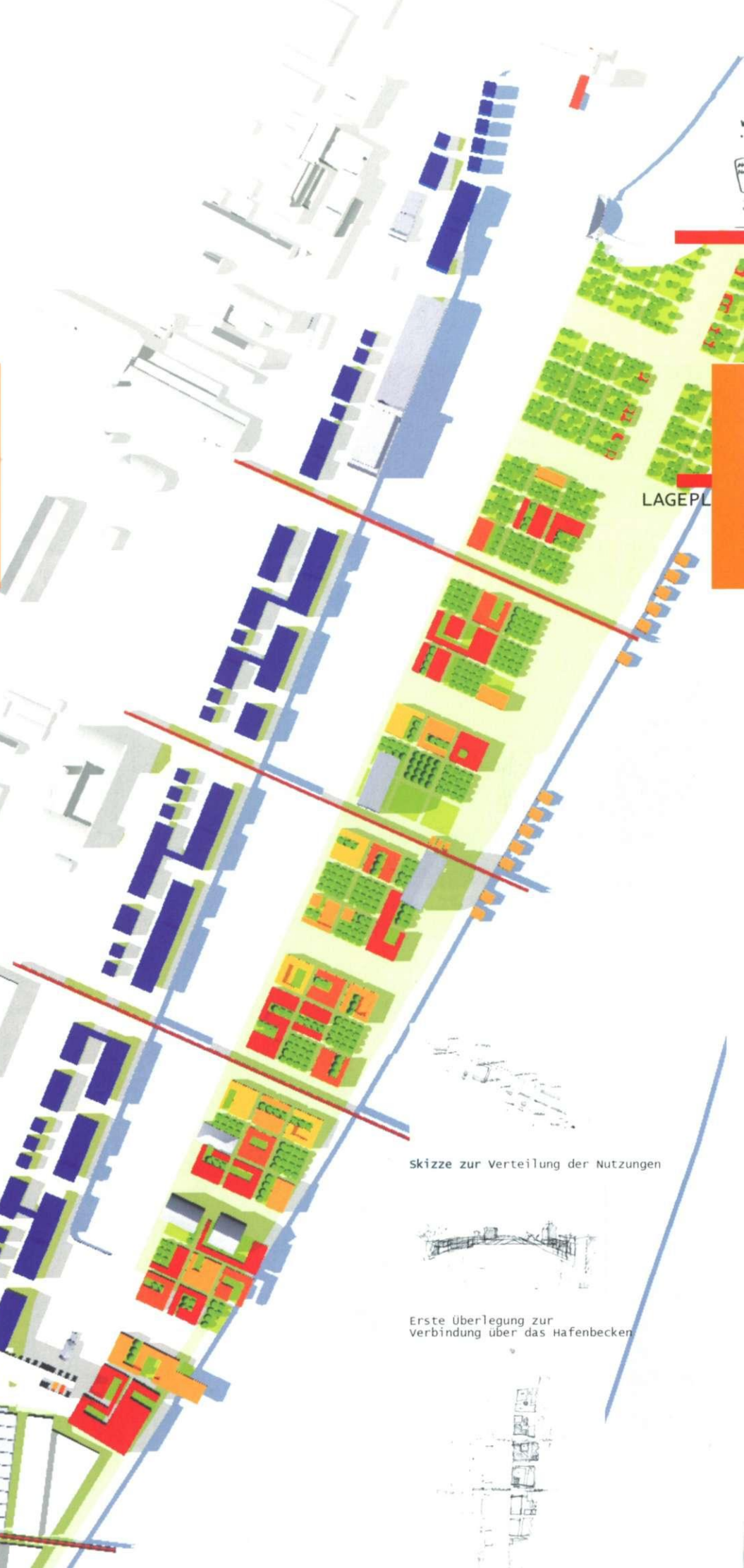
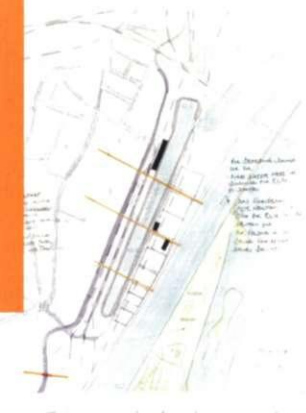
Am nördlichen Ausgang des Hafenbeckens befindet sich eine Anlegestelle für Sport und Segelboote. In der direkt am Hafenbecken gelegenen Marina bietet sich für Wassersportler und Touristen die Möglichkeit in einem gepflegten Ambiente zu speisen und zu übernachten.

Die Elemente der Verbindung von Stadt und Fluss bilden die drei Brücken. Sie dienen als Schnittstelle der einzelnen Bereiche, als Geste der Verbindung zum Fluss. Die Stadt kann durch Einbeziehung der Elbe in weitere Planungen ihre Attraktivität in den nächsten Jahren erhöhen, hier sehen wir ein Entwicklungspotenzial für die Stadt Magdeburg.





Überlegungen zur Entwicklung des Wohngebietes



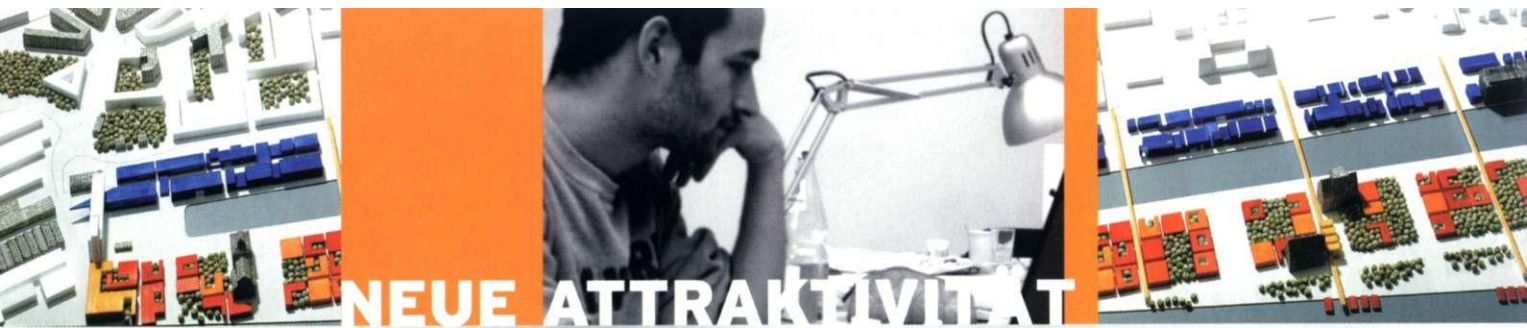
LAGEPL

Skizze zur Verteilung der Nutzungen



Erste Überlegung zur Verbindung über das Hafenbecken





Diese Arbeit bietet insgesamt höchst interessante Ansätze zur Entwicklung des Handelshafens und insbesondere dessen Anknüpfung an die Alte Neustadt. Dieses alte Quartier wieder eng an die Elbe heranzuführen und in ein engmaschiges Netz von Rad- und Fußwegen zu integrieren, wird durch drei Brückenschläge über das Hafenbecken eindrucksvoll untermauert. Verbesserungswürdig ist die Verbindung zwischen Wittenberger Platz und Elbe. Dieser fehlt es insgesamt an Klarheit und Stringenz in der Definition der räumlichen Strukturen und wirkt in ihrer Ausformung insgesamt etwas zu diffus.

Der Entwurf bietet insgesamt eine robuste Bebauungsstruktur, die zur Theodor-Kozlowski-Straße eine klare Kante ausbildet und damit sinnvollerweise abschottend gegenüber den Emissionen wirkt. Die baulichen Dimensionen bestehender Lagerhallen werden aufgenommen und durch kompakte Baukörper ergänzt,

wenngleich die Dimensionierung der neuen Gebäude als zu massiv angesehen wird.

Dies ist auf der östlichen Seite des Hafenbeckens weit- aus besser gelungen: vorgeschlagen werden drei identisch große, quadratisch angelegte Baufelder, die sich nach Norden hin allmählich in Grünstrukturen auflösen (können). Sie werden von einfach gestalteten Freiräumen begrenzt und gewährleisten so die Durchlässigkeit zwischen Hafenbecken und Elbe und insofern insgesamt zur Alten Neustadt.

Die bestehenden Speichergebäude können problemlos in diese Struktur integriert werden. Ebenso können in das sich in kleine einzelne Grundstücke auflösende Baufeld Baukörper unterschiedlicher Dimensionierung ebenso eingefügt werden wie die Anlage kleiner Parks oder Gärten. Insgesamt erfüllt also dieses Konzept jene geforderte Flexibilität bei einer zeitlichen und baulichen Entwicklung. Es ist ausdrücklich lobend herauszustellen, dass ungeachtet der Architektur-Qualität bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen stets hohe städtebauliche und freiraumplanerische Qualitäten zu erwarten sind. Die in dem Modell angedeuteten Größenordnungen von Bebauung und Freiraum erscheinen zudem als gute Richtschnur für die Maßstäblichkeit einer Entwicklung des Handelshafens und könnten als Grundlage für die Ausarbeitung eines zur Absicherung architektonischer Qualitäten erforderlichen Regelwerkes dienen.





# EMPFEHLUNGEN DES FACHBEIRATES

Im Anschluss an die Vorstellungen der Arbeiten durch die Teams im Rahmen des Bürgerforums am 15. Juni 2001 tritt der Fachbeirat zusammen und kommt nach ausführlicher und intensiver Diskussion der im Rahmen des Workshops entwickelten Entwürfe zu folgenden Ergebnissen und Empfehlungen für die weitere städtebauliche Entwicklung des Handelshafens Magdeburg.

Der Fachbeirat stellt heraus, dass folgende Ziele entscheidend für eine qualitätsvolle Entwicklung des Handelshafens stehen:

1. die Anbindung des Handelshafens an die Alte Neustadt bzw. die Heranführung der Alten Neustadt an die Elbe,
2. die Qualifizierung und Gestaltung der öffentlichen (Frei-)Räume,
3. Flexibilität bei der Entwicklung der baulichen Strukturen,
4. Verträglichkeit der vorgesehenen Nutzungen untereinander,
5. Erhalt und Integration der alten Bausubstanz in die neuen Strukturen,
6. Ökonomisch realistische Baustrukturen (Kleinteiligkeit) unter besonderer Berücksichtigung der Förderfähigkeit der Einzelvorhaben.

Der Fachbeirat zeigte sich beeindruckt von der innerhalb einer Woche geleisteten Arbeit und lobte die insgesamt herausragende Qualität aller Entwürfe.

## Allgemeine Empfehlungen

Nach der Auffassung des Fachbeirates werden die oben genannten Ziele am eindeutigsten und von überaus hoher Qualität von der Arbeit des Büros Prof. Fritschi • Stahl • Baum aus Düsseldorf erfüllt. Herausgestellt wird die herausragende Qualität der öffentlichen Räume in ihrer Raumbildung und Gestaltung sowie der Ansatz und im Stadtraum nachvollziehbaren engen Verzahnung von Alter Neustadt und dem Planungsgebiet Handelshafen. Wie bei keiner anderen Arbeit werden von dem Düsseldorfer Büro gute Vorschläge zur Überwindung der Barriere Theodor-Kozlowski-Straße entwickelt, die in das Quartier der Alten Neustadt hineinreichen. An der Dimensionierung einer Neubebauung entlang der Theodor-Kozlowski-Straße in Form von Punkthäusern wird die kleinteilige, sensible Struktur ebenso gelobt wie die realistischen Möglichkeiten einer Vermarktung von Gewerbeflächen dieser Größenordnung (150-500 qm). Nach Auffassung des Fachbeirates ist diese Arbeit am besten als Grundlage für die weiteren städtebaulichen Planungen zur Entwicklung des Handelshafens geeignet.

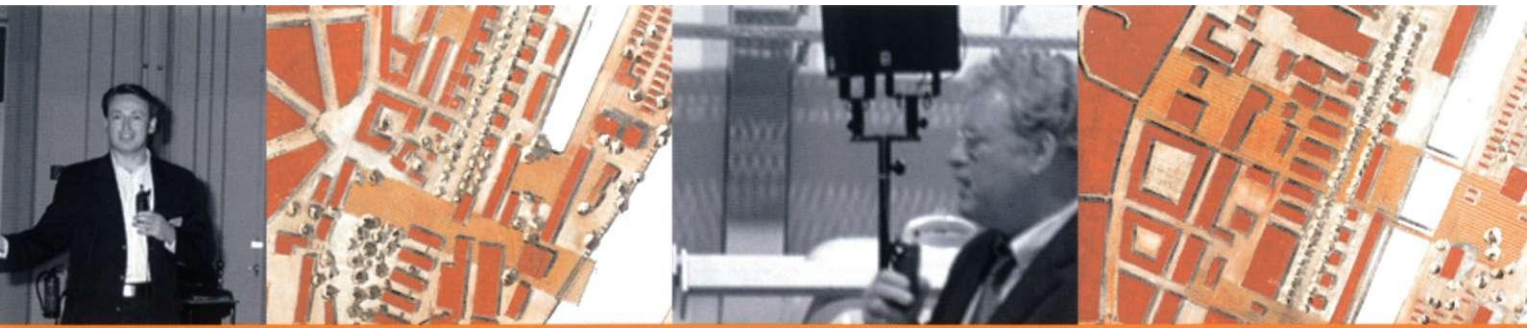
Der Fachbeirat schlägt daher vor, den Entwurf des Büros Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf, zur Planungsgrundlage für die städtebauliche Entwicklung des Handelshafens zu machen. Ergänzend sollen Teillösungen aus den anderen Arbeiten im weiteren Planungsprozess Berücksichtigung finden.

Bei der Gestaltung des Bereiches zwischen dem Wittenberger Platz und dem Elbufer soll die ebenso sparsame,

## Mitglieder des Fachbeirates

Herr Beigeordneter Kaleschky, Baudezernent der Landeshauptstadt Magdeburg | Herr Olbricht, Stadtplanungsamt | Frau Stadträtin Frömmert | Herr Stadtrat Wähnelt | Herr Stadtrat Westphal  
Prof. Holger Haag, Heidelberg | Prof. Heinz Nagler, Cottbus | Wolfgang Schultes, Berlin/Bad Segeberg  
Frau Günther, Universität Magdeburg | Herr Dr. Maier, Max-Planck-Institut | Herr Kaiser, Fraunhofer Gesellschaft  
Hermann J. Pitz, Geschäftsführer der KGE Kommunalgrund | Gerd-Friedrich Huck, KGE Kommunalgrund, Projektleiter | Herr Hesse und Frau Schophaus, Planungsgruppe IKOS, Beauftragte der KGE Kommunalgrund

**Moderation:** Prof. Rudolf Scheuvsens, Faltin • Scheuvsens • Wachten, Dortmund



von Freiflächen geprägte wie stadträumlich überzeugende Lösung des Büros Prof. Kees Christiaanse/ASTOC, Köln/Rotterdam weiterverfolgt werden. Diese Arbeit bildet für diesen Bereich eine „grüne Spange“ aus, die sich aus der Alten Neustadt zur Elbe erstreckt, sehr reduziert gestaltet ist und mit einer klaren Gebäudekante nach Norden abschließt und den Eingang zum Quartier deutlich macht.

Als visionäre und wünschenswerte Idee wird der von dem Büro Prof. Kalvelage, Magdeburg mit Ado Franchini, Mailand, vorgesehene Brückenschlag vom Handelshafen zum Herrenkrug als weitere wichtige Fußwegeverbindung mit der östlichen Elbseite beurteilt und soll daher in den Planungen weiterverfolgt werden.

Auch im Hinblick auf eine Entwicklung der Hafeninsel weist der Entwurf des Büros Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf, mit einer kleinteiligen Bebauung von Einfamilienhäusern eine zurückhaltende Lösung auf, die zwar zwischen Hafenbecken und Elbe spannungsreiche Räume zwischen den alten Speichergebäuden entstehen lässt, aber dem Wunsch nach einer kompakten, eher städtisch orientierten Struktur nur bedingt nachkommt.

Für den Bereich der Hafeninsel wird in dem Vorschlag der studentischen Arbeitsgruppe der städtebaulich überzeugendste Lösungsansatz gesehen, der mit ganz einfachen, klar definierten und in der Größenordnung dem Ort angemessenen Baufeldern zukünftig vielfältige Realisierungsoptionen wahrt und zugleich stadträumliche Qualitäten dauerhaft sichert. Bei der Erschließung des Gebietes wird besonderer Wert auf eine gewünschte hafenseitige Orientierung gelegt.

Zugleich ermöglicht diese Struktur jenen strategischen Ansatz einer flexiblen Entwicklung unter Beachtung eines aufzustellenden Regelkataloges, wie er vom Büro Prof.

Kees Christiaanse/ASTOC, Köln/Rotterdam, vorgeschlagen wurde. Bei der Einarbeitung von Lösungsvorschlägen für die östliche Hafenseite sind die Regeln für die Entwicklung von Freiraum, Stadtraum und Nutzungsverteilung dezidiert auszuarbeiten.

Hierbei wird vom Fachbeirat mit Nachdruck dafür plädiert, bei der Entwicklung des Handelshafens, jedoch im Besonderen für den Bereich zwischen Hafen und Elbe besonderes Augenmerk auf die Vermarktbarkeit der Flächen zu richten und auf ein positives Investitionsklima Hand in Hand mit einer strukturellen Weiterentwicklung der Alten Neustadt hinzuwirken. Interessante Ansätze für die Ausbildung des Handelshafens zu einer besonderen Adresse der Landeshauptstadt Magdeburg haben alle Arbeiten geboten, nicht zuletzt deshalb, weil alle fünf Teams sich intensiv mit dem Erhalt der vorhandenen Bausubstanz auseinandergesetzt haben.

Mit der Entscheidung, auf der Basis des Entwurfes des Büros Prof. Fritschi • Stahl • Baum an der Entwicklung des Handelshafens weiterzuarbeiten, wird es nach Ansicht des Fachbeirates jedoch am besten gelingen, über ein hochwertiges „Grundgerüst“ öffentlicher Räume, in dem schrittweise neue Entwicklungen realisiert werden können, den Handelshafen zu einem Ort der Forschung und des Wissenstransfers sowie zum hochwertigen Standort für Gewerbe und diesem zuzuordnendes Wohnen sowie Freizeit zu entwickeln.

Die Ergebnisse des Workshops sollten nunmehr abschließend in einem Plan zeichnerisch zusammengefasst und dokumentiert werden. Dieser Plan sollte den weiteren städtebaulichen Planungen im Handelshafen Magdeburg als Orientierung für eine zukunftsgerichtete, flexible und schrittweise Entwicklung dienen.



# ZEICHNERISCHES PROTOKOLL

**Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf** Benedikt Stahl | Lars Wittstock **(Plan)**  
**Faltin • Scheuvs • Wachten, Dortmund** Daniel Luchterhandt **(Erläuterungen)**

Das Zusammenführen unterschiedlicher Entwurfsansätze in einen gemeinsamen Plan als zeichnerisches Protokoll der Entwurfswerkstatt erfordert die Modifizierung einzelner Bereiche. Grundsätzlich bleiben im Protokoll sämtliche die vom Fachbeirat zur Weiterentwicklung empfohlenen Bausteine der einzelnen Büros erhalten. Notwendig werden im Kern lediglich Überarbeitungen der Übergangsbereiche zwischen den einzelnen Bausteinen, ohne jedoch die Prinzipien der Entwürfe im Grundsatz zu verändern.

## 1. Westliche Hafenseite

Die Vorschläge des Büros Prof. Fritschi • Stahl • Baum, Düsseldorf, zur Bebauung der westlichen Hafenseite werden weiterverfolgt. Eine punktuelle Bebauung entlang der Theodor-Kozłowski-Straße charakterisiert diesen Teilbereich ebenso wie die großzügigen, im öffentlichen Raum gestalterisch hervorgehobenen Bänder, die die Alte Neustadt mit der Hafeninsel und der Elbe verbinden. Entsprechend der Vorgaben des Strukturkonzeptes für die Alte Neustadt/Handelshafen sind in diesem Teilbereich gewerbliche und kulturelle (Museum) Nutzungen vorgesehen. Hinsichtlich der Verknüpfung von Alter Neustadt und Elbe wird dieser Entwurf im südlichen Teilbereich zwischen Wittenberger Platz und Elbe verändert.

## 2. Spange zwischen Wittenberger Platz und Elbe

Entsprechend den Empfehlungen des Fachbeirates, für diesen Teilbereich das Konzept des Büros Prof. Kees Christiaanse • ASTOC, Köln/Rotterdam zu verfolgen, soll diese Spange zwischen dem Wittenberger Platz und der Elbe nunmehr wie folgt ausgestaltet sein:

Die „unvollständige“ Bebauung des Wittenberger Platzes wird auf dessen westlicher Seite wieder vervollständigt. Der Bereich zwischen diesem Platz und der Elbe hingegen wird weitgehend als zusammenhängender städtischer Freiraum definiert, in dem eingestreut einzelne Gebäude stehen können. Dieser Freiraum wird teilweise als kleiner Park, überwiegend jedoch als steinerne Platzfläche ausgebildet, über die die verkehrliche Erschließung des Handelshafenareals organisiert wird. Diese gestalterischen Überlegungen zu Straßen, Wegen und Plätzen sind auf die bestehenden Straßenplanungen für das Gelände abgestimmt.

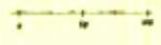
Begrenzt wird „die Spange“ durch die bestehenden Gebäude, die stellenweise um einige Neubauten ergänzt werden, um den Park-/bzw. Platzcharakter besonders hervorzuheben. Besonders hervorstechend ist jener Gebäudekomplex, der, direkt an der Elbe gelegen, das südliche Ende der Hafenhalbinsel markiert. Die bestehenden Leitungen und Kanäle berücksichtigend und die historischen Gleisanlagen in das Gebäude optional integrierend bietet die Gebäudeform eine Orientierung hinsichtlich der Gebäudeausrichtung auf dem Grundstück. Dieser Bau soll den östlichen Abschluss jenes Hafenplatzes definieren,



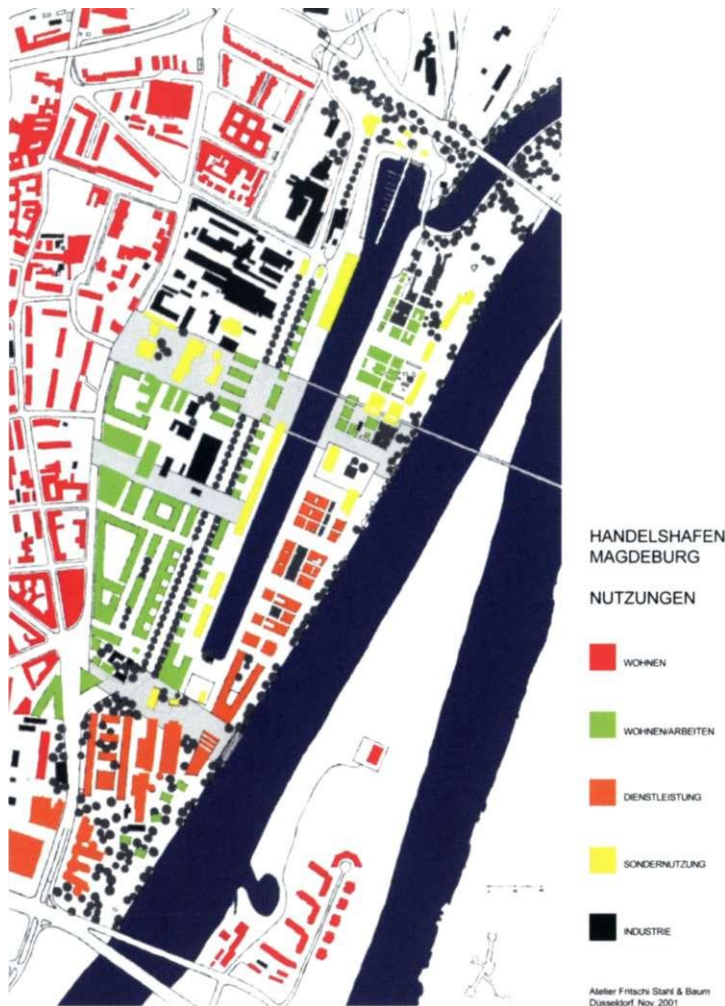
HANDELSHAFFEN  
MAGDEBURG  
PROTOKOLLPLAN

- NEUPLANUNG
- BESTAND
- GRÜNFLÄCHEN
- BEFESTIGT
- WASSER

Atelier Fritsch Stern & Baum  
Dessau/urf, Nov. 2001



# Zeichnerisches Protokoll



der am südlichen Ende des Hafenbeckens entwickelt werden soll.

Der Hafenplatz ist zunächst als freier, offener Platz konzipiert, der zu den westlichen und östlichen Seiten durch Neubauten gefasst wird. Die westliche Bebauung bildet zugleich den Auftakt einer „rhythmischen“ Struktur, die entlang der westlichen Hafenseite entwickelt wird. Das südliche Platzen kann durch die Errichtung eines „freischwebenden“ Daches einen besonderen Abschluss erfahren.

### 3. Hafenhalsinsel

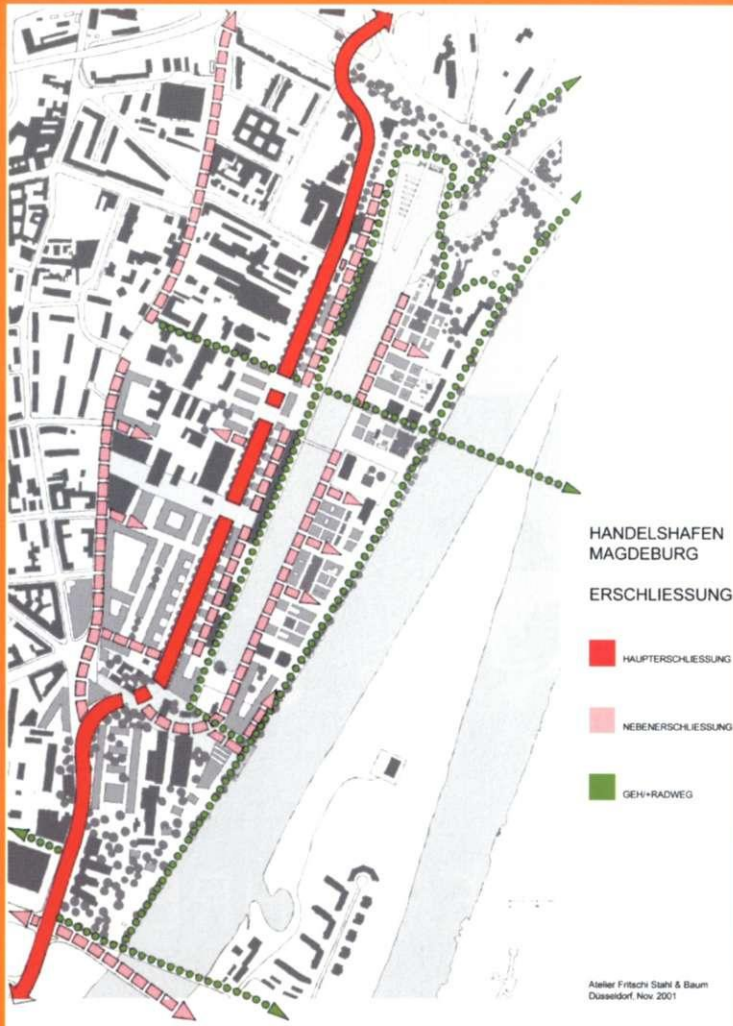
Die Bebauung der Hafenhalsinsel folgt prinzipiell den Entwurfsansätzen der Studentischen Arbeitsgruppe, Magdeburg, indem einzelne eigenständige Baufelder eine einfache und klare Bebauungsstruktur definieren. Der internen Gliederung der Baufelder liegt eine Rasterstruktur zu Grunde, die die Erschließung sowie die einzelnen Felder bestimmt, die bebaut werden oder als Freiräume genutzt werden können.

Hervorgerufen durch Veränderungen der Bebauungsstruktur am südlichen Ende der Hafenhalsinsel, den Brückenschlägen über das Hafenbecken zur Alten Neustadt, die durch den Entwurf des Büros Fritsch, Stahl und Baum vorgegeben waren, jedoch auch durch die problematische Umsetzbarkeit der ursprünglichen Rasterstruktur, mussten in diesem Teilbereich Modifikationen vorgenommen werden. Das Raster wird dergestalt verändert, dass die internen Erschließungswege mit 5 Metern doppelt so breit sind wie zunächst vorgesehen, ohne dabei den Vorschlag, mehrere große Baufelder zu erhalten, zu verändern.

Darüber hinaus erstreckt sich das Raster über die gesamte Insel, was es ermöglicht, bei der Realisierung auch verändernd auf die Größe der Baufelder einzuwirken. Der beabsichtigte Charakter der Inselbebauung wird damit insgesamt nicht beeinträchtigt. Die alten Speichergebäude werden in die neuen Strukturen integriert.

Letztendlich wird die Veränderung der Rastergröße durch die beabsichtigte Nutzungsstruktur notwendig: die anzu-





siedelnden Unternehmen im südlichen Bereich des Hafenthalbinsel verlangen flexibel zugeschnittene Grundstückseinheiten besonderer Größe, die nunmehr mit der entwickelten zur Verfügung gestellt werden.

Die angestrebte Nutzung erfordert in diesem Bereich gleichermaßen eine hohe städtebauliche Dichte wie eine auf die Speichergebäude und die Planungen des südlichen Bereiches reagierende Höhenentwicklung.

Die Erschließung der Hafenthalbinsel erfolgt von Süden entlang des Hafenbeckens. Dezidierte Erschließungslösungen, die sich in das Grundprinzip einordnen, sind für die Baufelder im Rahmen einer nachfolgenden Bebauungsplanung zu erarbeiten.

Erschließungs- und Nutzungskonzept stellen die wesentlichen Prinzipien bei der Entwicklung der Hafenthalbinsel dar.



# DAS WORKSHOP-VERFAHREN

**Auslober** KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger der Landeshauptstadt Magdeburg  
**Koordination** Faltin • Scheuven • Wachten, Dortmund  
**in Kooperation mit der** Bürogemeinschaft Oeltjen & Schäfer, Magdeburg  
**Workshop im Internet** [www.handelshafen-magdeburg.de](http://www.handelshafen-magdeburg.de)

Die Bearbeitung der Entwurfsaufgabe erfolgte im Rahmen einer fünftägigen Planungswerkstatt vor Ort in Magdeburg. Im Dialog mit den ansässigen Firmen, mit Vertretern der Universität und der benachbarten Forschungsinstitute, den Bürger-(vertretern) der angrenzenden Umgebung, den Vertretern der politischen Gremien und der Verwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg, der beteiligten Landesministerien und der KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger der Landeshauptstadt Magdeburg werden die bestehenden Überlegungen zur Entwicklung des Handelshafens konkretisiert.

Ein solcher Workshop lebt von der Konkurrenz um Ideen, von der Kooperation und dem Dialog im Finden von städtebaulichen Lösungsansätzen. Über die Qualitäten von Workshopgesprächen hinaus wurden im Rahmen dieser Entwurfswerkstatt die formulierten Ideen und Ergebnisse der Diskussionen unmittelbar räumlich umgesetzt und auf verständliche Art und Weise visualisiert. Die öffentlichen Bürgerforen und Erfahrungsberichte mit Hafensarealen aus Düsseldorf und Hamburg als Diskussionsplattformen boten die Möglichkeit zum

Austausch von Wünschen, Zielen und Planungsabsichten. Sie initiierten einen wichtigen Meinungsaustausch über die Inhalte der anstehenden Realisierungsschritte.

Die Entwürfe der Planungsteams wurden von einem Fachbeirat aus externen Experten und lokalen Akteuren begutachtet. Dieser leitete aus den vorgestellten Entwürfen Empfehlungen für die weitere Entwicklung des Städtebaus, des Freiraums und für die Prinzipien der räumlichen Gestaltung ab. Er gab Hilfestellung bei der Gestaltung des weiteren Planungsprozesses und Hinweise für die Implementierung der entwickelten Lösungsvorschläge in die Bauleitplanung.



Ankündigungsplakat mit dem Auslobungstext

**Der Veranstaltungsort**  
Experimentelle Fabrik Magdeburg

**Das Werkstattprogramm**

**11. Juni 2001 Bürgerforum**  
Begrüßung *Hermann J. Pitz, KGE Kommunalgrund*  
Eröffnung *Beigeordneter Werner Kaleschky*

Entwicklungsmaßnahme Rothensee Zone IV  
Alte Neustadt - Handelshafen  
*Gerd-Friedrich Huck, KGE Kommunalgrund*  
*Wilfried Hesse, Planungsgruppe IKOS*

Workshop: Ziele, Aufgaben, Verfahren  
*Prof. Rudolf Scheuvsen FSW, Dortmund*

Informationen über geplante Ansiedlungsabsichten

Rückfragen und Diskussion  
*Moderation Prof. Rudolf Scheuvsen, FSW Dortmund*



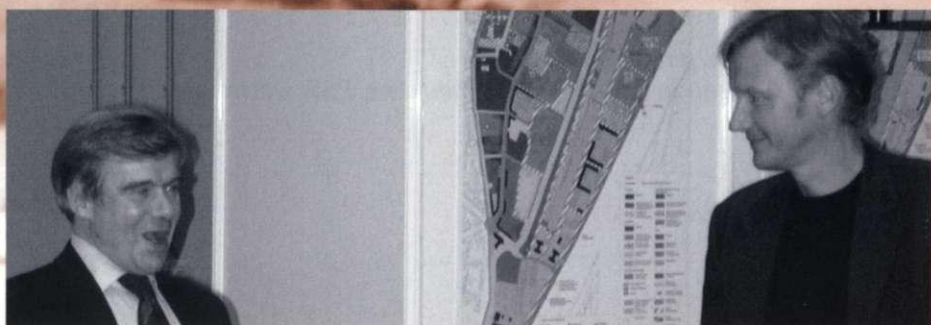
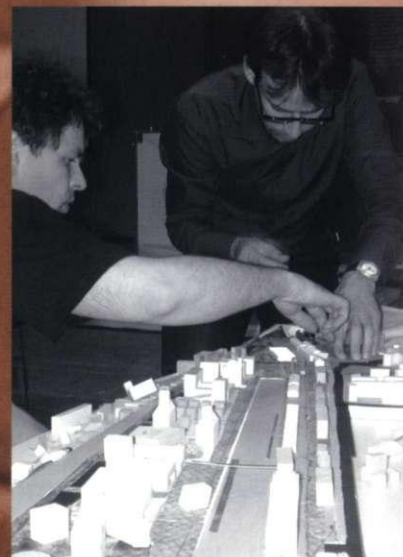
# Impressionen vom Workshop vor Ort

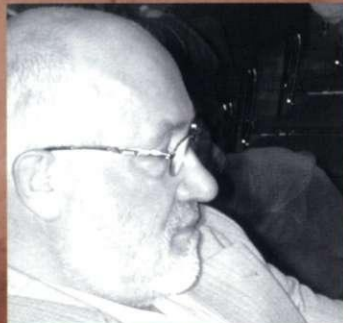


**12. Juni 2001** Werkstattarbeit  
19.00 Uhr | **Zwischenpräsentation** erster Ideen

**13. Juni 2001** Werkstattarbeit  
19.00 Uhr | Hafenbericht 1  
**HafenCity Hamburg** | Uwe Bodemann, Hamburg

**14. Juni 2001** Werkstattarbeit  
19.00 Uhr | Hafenbericht 2  
**Medienhafen Düsseldorf** Richard Erben, Düsseldorf





# Impressionen vom Workshop vor Ort



## 15. Juni 2001 Bürgerforum Abschlusspräsentation der Entwürfe zum Handelshafen

Begrüßung *Hermann J. Pitz, KGE Kommunalgrund*  
Vorstellung der Arbeiten

*Prof. Fritschi Stahl & Baum, Düsseldorf*

*Prof. Kees Christiaanse ASTOC, Köln/Rotterdam*

*Arkkitehtioimisto Brunow & Maunula, Helsinki*

*Studentische Arbeitsgruppe, Magdeburg*

*Prof. Johannes Kalvelage, Magdeburg mit Prof. Ado Franchini, Mailand*

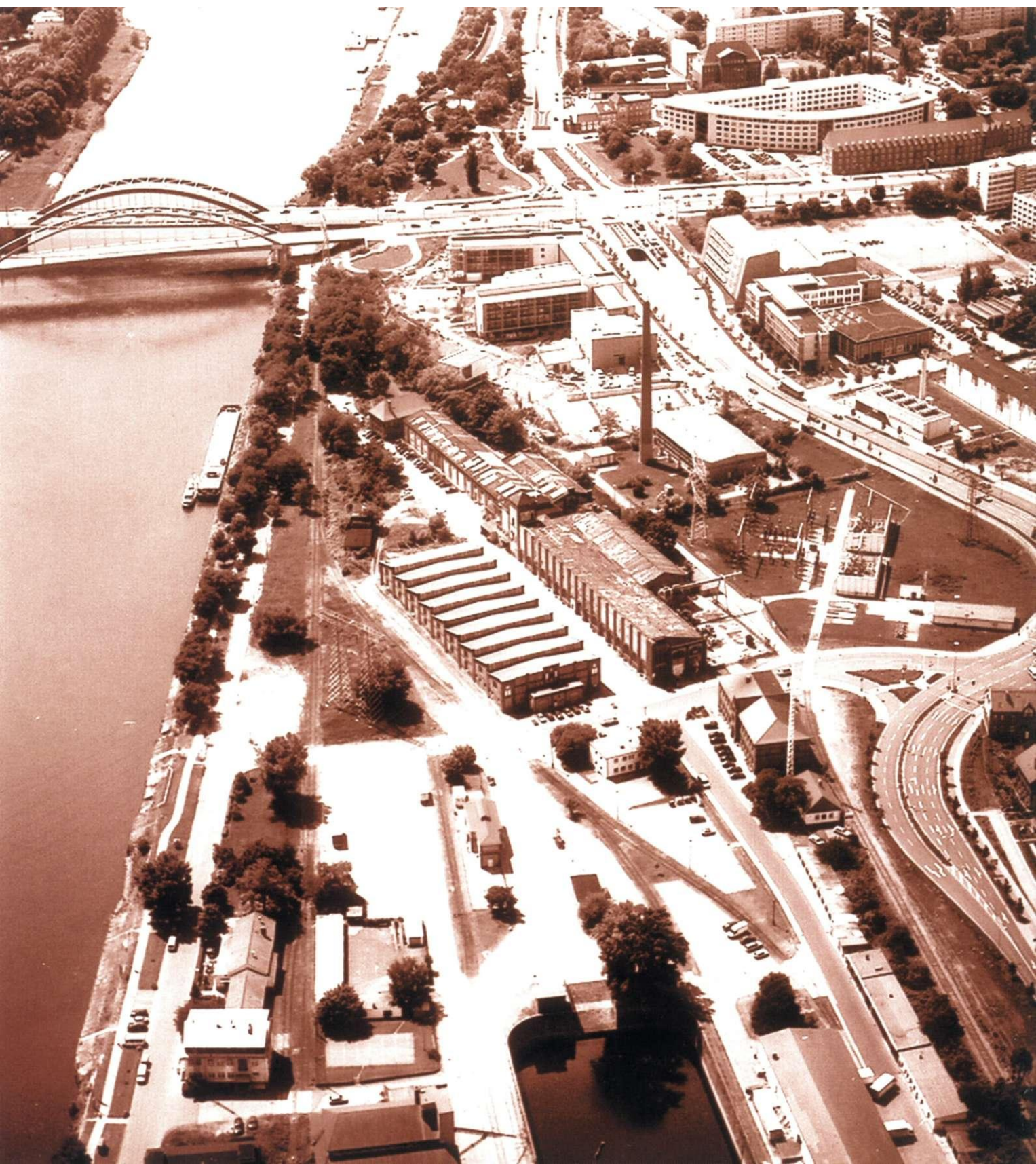
öffentliche Diskussion der Arbeiten

Moderation *Prof. Rudolf Scheuvs, FSW Dortmund*

im Anschluss Sitzung des Fachbeirates

Bekanntgabe der Empfehlungen des Fachbeirates









**Herausgeber**

Landeshauptstadt Magdeburg  
Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll  
39090 Magdeburg

**Veranstalter**

KGE Kommunalgrund als Entwicklungsträger  
der Landeshauptstadt Magdeburg  
Hermann J. Pitz, Geschäftsführer  
Julius-Bremer-Straße 8  
39104 Magdeburg

**Koordination des Workshops**

Faltin • Scheuven • Wachten  
Prof. Rudolf Scheuven | Daniel Luchterhandt  
Friedenstraße 18  
44139 Dortmund

**in Kooperation mit**

Bürogemeinschaft Oeltjen und Schäfer  
Günter Oeltjen | Dirk Schäfer  
Schenkendorfstraße 10  
39108 Magdeburg

**Redaktion und Gestaltung** Daniel Luchterhandt

**Druck** Toennes Satz und Druck, Erkrath

**Plan- und Modellfotografien** Photoprop, Wuppertal  
**Fotos Workshop und Plangebiet** FSW Dortmund

**Bildnachweis**

Seite 2: Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt, B.  
Kapelle, 2001  
Seite 4: Liebl+Kranz. Fotografie GbR, Magdeburg 2001  
Seite 9: Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtarchiv  
Seite 10: Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt  
Seite 15: Ulrich Wüst, Berlin 1998  
Seite 61: Liebl+Kranz. Fotografie GbR, Magdeburg 2001

