

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg



Magdeburgs Innenstadt lebt

Die Bebauung des Zentralen Platzes
im Stadtzentrum von Magdeburg



70
1998

Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
 Heike Albrecht
 Christa Anger
 Peter Anger
 Birgit Arend
 Heidrun Bartel
 Roswitha Baumgart
 Monika Bohnert
 Sylvia Böttger
 Antje Brockopp
 Wolfgang Buchholz
 Britta Buschermöhle
 Klaus Danneberg
 Renate Dilz
 Sybille Dirschka
 Wilma Ebeling
 Ulrich Ernst
 Michael Ertl
 Klaus Eschke
 Jutta Fittkau
 Hannelore Friedrich
 Hans Gottschalk
 Margot Gottschalk
 Jürgen Gippert
 Katrin Grögor
 Marlies Grunert
 Andrea Hartkopf
 Anette Heinicke
 Ingrid Heptner
 Stephan Herrmann
 Thomas Herrmann
 Sabine Hlous
 Wilfried Hoffmann
 Wolfgang Jäger
 Heinz Jasniak
 Heinz Karl
 Krista Kinkeldey
 Hannelore Kirstein
 Jutta Klose
 Claudia Klostermann
 Helga Körner
 Brigitte Koch
 Dr. Günther Korbel
 Christa Kummer
 Peter Krämer
 Thomas Lemm
 Gisela Lenze
 Marlies Lochau
 Konrad Meng
 Angelika Meyer
 Heike Moreth
 Ute Neumann
 Bernd Niebur
 Doris Nikoll
 Corina Nürnberg
 Heinz-Joachim Olbricht
 Dr. Carola Perlich
 Dr. Eckhart W. Peters
 Dirk Polzin
 Liane Radike
 Ronald Redeker
 Jörg Rehbaum
 Karin Richter
 Dirk Rock
 Burkhard Rönick
 Jens Rückriem
 Karin Schadenberg
 Hannelore Schettler
 Gabriele Schmidt
 Monika Schubert
 Helga Schröter
 Klaus Schulz
 Anja Schulze
 Hans-Joachim Schulze
 Hannelore Seeger
 Rudolf Sendt
 Siegrid Szabó

Heike Thomale
 Judith Ulbricht
 Edgar Voigtländer
 Wolfgang Warnke
 Rolf Weinreich
 Martina Welle
 Astrid Wende
 Dietrich Weyland
 Hubert Wiesmann
 Christine Wolf
 Burkhard Wrede-Pummerer
 Marietta Zimmermann

Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

1990 Workshop •
 Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
 1/93 Strukturplan
 2/93 Verkehrliches Leitbild
 3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -
 ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
 5/93 Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher
 Rahmenplan
 5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
 6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz
 Magdeburg •
 7/93 Workshop • Nördlicher Städteingang •
 8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
 9/93 Radverkehrskonzeption
 10/93 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
 11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
 12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
 13/94 Hermann-Beims-Siedlung
 14/94 Siedlung Cracau I
 15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
 16/95 Gartenstadtkolonie Reform
 17/94 Schlachthofquartier
 18/I/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
 Sozio-urbane Untersuchungen
 18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
 Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt
 18/III/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
 Zur Baugeschichte in der Sudenburg
 19/94 Die Anger-Siedlung
 20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation
 21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
 22/94 Die Curie-Siedlung in Neustadt
 23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
 24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
 25/95 Stadtteilentwicklung Rothensee
 26/95 Gartenstadt Hopfengarten
 27/95 Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
 28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
 29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt
 Magdeburg •
 30/95 Südwestliche Stadterweiterung
 31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
 32/II/95 Stadtfeld Nord
 32/II/95 Stadtfeld Süd
 33/95 Magdeburger Märktekonzept
 34/98 Städtebau in Magdeburg 1945-90
 35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen
 36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
 37/95 Siedlung Fermersleben
 38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen
 Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben
 39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -
 Weimarer Republik
 39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne
 41/95 Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt
 42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
 43/I/II/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
 44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -
 ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
 45/95 Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt
 Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaften
 im Wandel
 47/95 Workshop • Universitätsplatz •
 48/I/II/95 Symposium BRUNO TAUT
 49/95 Gutachterverfahren Elbe-Bahnhof
 50/95 Stadtteilentwicklung Cracau-Prester
 51/95 Gründerzeitliche Villen Magdeburgs
 52/95 Vom Luftbild zur Biotopkartierung
 53/96 Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf
 54/96 Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg
 56/97 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
 Die Sanierung des Volksbades Buckau
 59/97 Stadtteilentwicklung Diesdorf
 61/97 Dorferneuerungsplan Randau
 64/97 Verkehrskonzeption „Innenstadt“
 67/98 Dorferneuerungsplan Pechau
 73/98 Städtebaulicher Denkmalschutz

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Magdeburgs Innenstadt lebt

Die Bebauung des Zentralen Platzes
im Stadtzentrum von Magdeburg



INHALTSVERZEICHNIS	Seite	Seite
Vorwort des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt (Dr. W. Polte)	3	ANHANG 137
Öffentlich-private Partnerschaft - eine gute Verbindung (Dr. H. Kraft)	4	Die archäologischen Ausgrabungen am Zentralen Platz Magdeburg (Dr. C. Schulz) 137
Einige Gedanken zum Zentralen Platz (Dr. E. W. Peters)	5	
1. Umgestaltung der zerstörten Altstadt im Bereich des Ulrichplatzes (H. Heinemann, Dr. G. Korbel)	12	
2. Der Sommer 1990 - Erster Einstieg in die Städtebaudiskussion einer Neugestaltung des Stadtzentrums	33	
A. Elbraum und Stadtlandschaft in Magdeburg (R. Weinreich)	35	
B. Altstadt und Kerngebiet Stadtzentrum - Ein Beitrag zur Stadtentwicklung (Dr. K. Kirsch)	36	
3. Ringen um die Vitalisierung der Innenstadt - Rechtliche Voraussetzungen zur Neubebauung des Areals im Rahmen des Investitionsvorranggesetzes (K. Schulz)	39	
4. Die Bauvorhaben östlich und westlich des Breiten Weges (Dr. G. Korbel, H. Gosau, R. Just)	46	
A. Das Allee-Center	46	
B. Das Ulrichshaus	52	
5. Die städtebaulichen Verträge (E. Philipp)	64	
6. Um- und Neugestaltung der Verkehrsanlagen (H.-J. Schulze)	66	
7. Umgestaltungsmaßnahmen des Grünflächenamtes im Bereich des Ulrichplatzes im Zuge der Neubebauung (P. Wißner)	68	
8. Die archäologische Dokumentation	70	
A. Der geschichtliche Hintergrund (Dr. G. Korbel)	70	
B. Zur Geschichte der Altstadt im Bereich des Ulrichplatzes bis 1945 (H. Menzel)	109	
C. Archäologische Ausgrabungen (Dr. G. Korbel)	120	
9. Visionen einer neu gestalteten Innenstadt zwischen Hauptbahnhof und Elbe nach Abschluß der Baumaßnahmen (H.-J. Olbricht)	126	

Liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger,

zwischen Elbe und Hauptbahnhof, im Winkel von Johanniskirche, Rathaus und dem Kloster Unser Lieben Frauen, im Kreuz von Ernst-Reuter-Allee, Breitem Weg und Otto-von-Guericke-Straße schlägt das Herz der Landeshauptstadt. Hier begann vor rund 1050 Jahren mit Otto I. der Aufstieg der Stadt am Strom. Magdeburgs Stadtgeschichte ist voller Spannung und Leben. Die Menschen darin haben es eingerichtet in ihrer Stadt, sie urban gemacht, sie gestaltet und bewohnt. Dies war und ist ein andauernder Prozeß.

Bereits 1990 - gleich nach den politischen Veränderungen - begannen Stadtplaner, Architekten und Kommunalpolitiker, sich Gedanken zur Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums zu machen. Die Neubebauung der Plätze in der Innenstadt, entlang der Ernst-Reuter-Allee, wurde zur vordringlichen Aufgabe. Nur so war die Aufnahme und Wiederbelebung historischer Straßenführungen möglich.

Mit der Eröffnung des Allee-Centers ist die Vitalisierung der Innenstadt ein gewaltiges Stück vorangeschritten. In nur acht Jahren - einer für Stadtgestaltung und -bebauung rasant kurzen Zeit - hat sich das Gesicht der City gewandelt.

Die Investoren des Allee-Centers sind auf die Stadt Magdeburg und vor allem auf die Bürgerinnen und Bürger zugegangen.

Stadträte planten und entschieden mit, Ämter beschleunigten das Bauvorhaben, Archäologen erforschten gemeinsam mit den Tiefbauern den Baugrund, Anwohner wurden zum Abendessen eingeladen und Magdeburger Knirpse bemalten Bauzäune. Das gelungene städtebauliche Miteinander von Dom und Allee-Center, von Mittelalter und „Neuem Bauen“ ist architektonisches Symbol für die gute Nachbarschaft.

„Baustellentourismus“ heißt eine neue Wochenendbeschäftigung vieler Elbestädter. Sie kamen zu den Führungen durch das neu entstehende Allee-Center, schauen am Nordbrückenzug nach dem Baufortschritt und informieren sich über das Geschehen auf dem Buga-Gelände. Sie möchten wissen, was in ihrer Stadt geschieht. Die vorliegende Publikation bündelt die Geschichte der Innenstadt und ihre Bebauung und trägt somit zum Informationsangebot bei.



Vor allem weckt sie die Freude auf die neue City, über deren Gestaltung Sie, liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger, immer wieder selbstbewußt diskutieren. Bei aller Kritik sollten wir auch gemeinsam feststellen: „Magdeburgs Innenstadt lebt“.

Dr. Willi Polte
Oberbürgermeister



Öffentlich-private Partnerschaft - eine gute Verbindung

Vor Ihnen, liebe Leser, liegt eine Broschüre, die die sehr kurze Entstehungsgeschichte des Allee-Centers von der Projektierung bis zur Eröffnung (am 30. September diesen Jahres) wiedergibt. Sie werden daraus ersehen, daß die öffentlich-private Partnerschaft zwischen den vielen beteiligten Ämtern der Landeshauptstadt sowie den privaten Investoren, der unteren Denkmalschutzbehörde, Rodamco und ECE-Gruppe, ein voller Erfolg war. Zwar wurde um so manches Detail gerungen, aber der kurze Zeitraum von 20 Monaten Projektentwicklung, der zwischen dem Zuschlag des Stadtrates und der Erteilung der Baugenehmigung lag, belegt diesen Erfolg eindrucksvoll.

Entscheidende Bedeutung für die schnelle Entwicklung von der Vorstellung unseres Konzeptes im April 1995 bis zur Fertigstellung des Allee-Centers im September 1998 hatte der zeitweilige beratende Sonderausschuß des Stadtrates, der für die Vorbereitung der Baumaßnahmen eingesetzt worden war. Dieser Ausschuß hatte das Projekt zügig begleitet, kurzfristige Entscheidungen ermöglicht und dem Planungskonzept für das Center schon am 31. Januar 1996 zugestimmt. Wir bedanken uns für seine Mitwirkung.

Zu besonderem Dank sind wir, die Bauherren, der Stadt Magdeburg verpflichtet. Die Stadtväter haben besonders kreativ und erfinderisch unter Beteiligung der Bürger in Architekten Wettbewerben und Arbeitsgruppen nach Lösungen für die Gesamtstruktur des Zentralen Platzes gesucht, um diesem Platz, der ja wirklich ein ganz zentraler Platz in dieser Stadt ist, Gesicht und Charakter zu geben. Wir haben die daraus resultierenden Ideen bereitwillig aufgegriffen. So sind Blickbeziehungen z. B. auf den Dom nicht verbaut worden.

Auch die Gestaltung des Allee-Centers haben wir in jeder Phase mit der Stadt abstimmen können. Gemeinsam haben wir das städtebauliche Konzept für den Zentralen Platz weiterentwickelt und ein Verkehrskonzept entworfen. Dadurch konnte in Magdeburg, wie Oberbürgermeister Dr. Willi Polte einmal sagte, ein „großer Schritt der Innenstadtentwicklung“ realisiert werden. Jetzt bieten im Allee-Center über 100 Fachgeschäfte vieler Branchen ein interessantes Einkaufserlebnis. 23 exklusive Wohnungen mit Blick über die Elbe sind in das Projekt integriert worden. 7.000 m² Büroflächen bieten Raum für verschiedene Dienstleistungsbetriebe. Der Einzelhandel in der Innenstadt hat neue Impulse erhalten, Kaufkraft kann ins Stadtzentrum zurückgeholt werden.

Schließlich soll die positive Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Archäologie sowie der oberen Denkmalschutzbehörde (Regierungspräsidium) nicht unerwähnt bleiben. Es war nötig, auf dem zu bebauenden Grundstück archäologische Grabungen durchzuführen. Abschnittsweise sind die Grabungen realisiert worden. Auf diese Weise konnten Archäologen und Tiefbauer gleichzeitig auf dem Grundstück tätig sein, und das Projekt konnte trotz der Grabungen vorangerieben werden.

Ich bin sicher, Sie empfinden wie ich: Das Allee-Center ist eine Bereicherung des Magdeburger Stadtbildes an sensibler, hochzentraler Stelle. Jetzt bleibt mir nur noch, Ihnen, liebe Leser, zu wünschen, daß Sie Ihr neues Allee-Center oft nutzen werden - zum Bumeln, zum Einkaufen, zum Verweilen.

Dr. Heinrich Kraft
Vorsitzender der Geschäftsführung
ECE Projektmanagement G.m.b.H.



Das entrümmerte Stadtzentrum nach der Zerstörung 1945 (Blick auf die Johanniskirche)



Dokumentation des Wiederaufbaues Magdeburgs 1965

Einige Gedanken zum Zentralen Platz

Heute - über fünfzig Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges - ist Magdeburg noch immer von der fast totalen Zerstörung der Innenstadt gezeichnet.

Die Spuren sind deutlich nachvollziehbar, die Spolien - wiederverwendete Bauteile - und jedes Öffnen der Erde, jede Baugrube lassen einen Blick in die dramatische Geschichte der Stadt zu. Welch' Schicksale sind mit den unterirdischen Trümmern verbunden, welch' Leiden hat der Zweite Weltkrieg ausgelöst und welch' Unheil hat das Deutsche Volk zur Zeit des „tausendjährigen Reiches“ angerichtet.

Die Geschichte der Stadt Magdeburg - der Wiederaufbau - ist verknüpft mit der Geschichte vieler europäi-

scher Städte. So ist 1952 für Magdeburg in Verbindung mit einem Volkswirtschaftsplan ein Aufbauplan unter Mithilfe aller Bevölkerungskreise aufgestellt und von der Stadtverordnetenversammlung politisch beschlossen worden (s. Magdeburg ruft auch Dich, 1952, S. 10/11):

Wir wollen, aber unter Mithilfe der gesamten Bevölkerung Magdeburgs, noch mehr, schneller und besser aufbauen! In Betriebs- und Einwohnerversammlungen wurden Verpflichtungen von der Bevölkerung übernommen, 100 000 cbm Trümmerschutt durch freiwillige Mitarbeit zu beseitigen. Aus den dadurch eingesparten Mitteln sollen zusätzlich neue, schöne Wohnungen und Jugendheime gebaut werden ...



Magdeburgs Innenstadt vom Bahnhof bis zur Elbe (1940)



Magdeburgs Innenstadt nach der Zerstörung 1945, es standen nur noch die schwarz ausgelegten Häuser

In den fünfziger Jahren halfen alle - Kinder und Frauen, jung und alt, Werktätige und Rentner, Vertriebene und Heimkehrer - die Trümmer der Stadt zu beseitigen. Der Wiederaufbau begann und unzählige Zeugnisse belegen, was die Magdeburger in dieser Zeit geleistet haben, einerseits als Verpflichtung gegenüber der Sowjetunion und andererseits als Wiederbelebung des städtischen Organismus. Der Organismus Stadt ist nicht allein durch die Architektur und den Stadtgrundriß bestimmt, sondern der Mensch steht im Mittelpunkt, das Zusammenspiel aller sozialen, wirtschaftlichen und politischen Kräfte bestimmen die Vitalität der Stadt.

Die heutigen dynamischen Veränderungen in den neuen Bundesländern sind von einem energischen Druck politischer, sozialer und wirtschaftlicher Interessen bestimmt. Damit setzt eine Entwicklung ein, die oft neben den positiven Veränderungen mit dem Verlust der Eigenart bestimmter Städte - wie in den alten Bundesländern - verbunden ist. Das trifft nicht nur für das Zentrum Magdeburgs zu, sondern auch für die dörflichen Strukturen, für die Kulturlandschaften in den Stadtrandbereichen - im Weichbild der Stadt - mit einem hohen Anteil an natürlichen Landschaftsteilen. Ein Ende dieser Entwicklung ist nicht abzusehen.



Magdeburgs Innenstadt • Wiederaufbau Stand 1975



Magdeburgs Innenstadt • Wiederaufbau Stand 1998

Die städtebaulichen Leitbilder nach dem Zweiten Weltkrieg (siehe auch die 16 Grundsätze zum Wiederaufbau der Städte in der DDR) und das Verlassen der historischen Stadtgrundrisse, der oftmals fehlende Erwerb der Grundstücke, haben jedoch Probleme neu geschaffen, die heute oftmals eine fast nicht zu überwindende Hürde darstellen. Die Wiedervereinigung hat diesen Konflikt nicht gelöst, der heute immer wieder wie mit einem unsichtbaren Netz den Aufschwung der ehemals zerstörten Innenstädte zum Boden zieht. So wie im Untergrund die Mauern der Häuser, die Keller noch vorhanden

sind, so sind in den Grundbüchern noch die rechtlichen Eigentümer vor der Zerstörung der Stadt vorhanden.

Oftmals handelt es sich nicht nur um einen Altanspruchsteller, sondern um ganze Erbgemeinschaften, die manchmal weltweit gestreut, im Streit untereinander oder gar nicht erkannt handeln: Ein unsichtbares Gitter von rechtlichen Ansprüchen, von ungeteilten Hofgrundstücken, vermessenen Parzellen, das jede erhoffte und gewünschte dynamische Entwicklung der Stadt lähmt.

Stich von Wilhelm Giese (1914): Blick über die Strombrücke auf St. Johannis



Die rechtliche Prüfung, das notwendige Verwaltungshandeln bis hin zur Zuordnung und zur Aufteilung, zur Vermessung und „neuen“ Besitzeinweisung nimmt Zeit in Anspruch, die auf wenig Verständnis in der Bevölkerung stößt, zumal oft die komplexen Zusammenhänge nicht bekannt sind, zum Beispiel hat es am Bahnhofsvorplatz über 150 und am Zentralen Platz über 250 Alteigentümeransprüche gegeben, die in einem rechtlich einwandfreien Investitionsvorrangverfahren überwunden und geeint werden müssen.

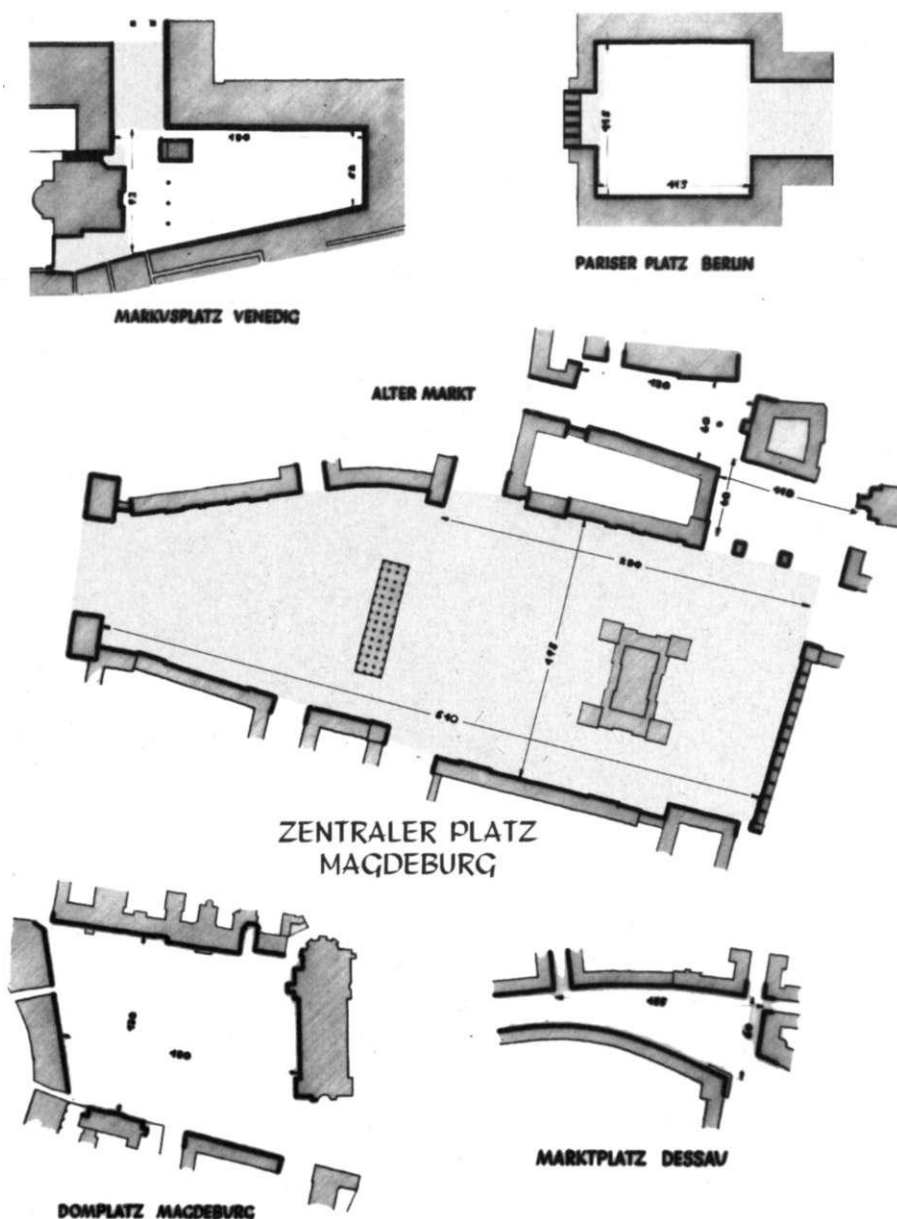
Ein Ankauf auf freiwilliger Basis und das Zusammenführen oft unterschiedlicher Interessen ist bei den bestehenden rechtlichen Verhältnissen in der Innenstadt bisher immer gescheitert.

Ganz anders ist die Entwicklung in den Vorstädten Magdeburgs, Neue Neustadt und Sudenburg oder zum Beispiel in Stadtfeld. Hier war die Zerstörung nicht so groß, hier sind nach wie vor geklärte Eigentumsverhältnisse, die kurzfristige Entwicklung ermöglichen. Somit erweitert sich das Spannungsfeld zwischen der teilweisen Blockierung in der Innenstadt und den Planungen am Stadtrand auch auf die teilweise positiv dynamische Entwicklung der Vorstädte.

Für eine kurze Erholungsphase vom Einkaufsbummel oder um einen Kaffee zu genießen, bieten das Restaurant „Alex“ oder das „Café Pfeiffer“ am Ulrichshaus beste Möglichkeiten.

Umgeben vom bunten Treiben im Zentrum Magdeburgs kann man hier in aller Ruhe entspannen, den

*Zentraler Platz Magdeburg
im Vergleich
mit Plätzen anderer Städte*



Blick über den im Stil der Zeit gekleideten Magdeburger gleiten lassen und vielleicht die neu gestaltete Grünfläche mit der Baum- und Blütenpracht bewundern. Das Rauschen des Wassers des Springbrunnens läßt den „Kaufstreiß“ für einige Zeit vergessen, um dann die Orientierung auf weitere Vorhaben in der Innenstadt wiederzufinden. Auch am Abend ist der Ulrichplatz zentraler Treffpunkt für lustige, unterhaltsame und auch gemütliche Stunden mit Freunden - manchmal etwas laut für die Anwohner, aber das gehört auch zur neuen Urbanität Magdeburgs dazu.

Mit der Fertigstellung des Allee-Centers wird das Stadtbild als einheitliches, betrachtungswürdiges Ganzes gefaßt. Es ist ein Genuß, neben den modernen architektonischen Bauten den Blick über das Elbufer bis hin zum naturbezogenen Rotehornpark schweifen zu lassen.

Das „Grüne Magdeburg“ hat sich am Zentralen Platz halten können, nicht nur wegen der vielen neuen

Bäume - Platanen und Linden - sondern auch mit den terrassierten Plätzen an der Großen Klosterstraße, die bis an die Elbe heranführen und mitunter durch kunstvolle Skulpturen einen außergewöhnlichen Blickfang darstellen oder eben die bereits erwähnte Grünfläche zu Füßen des Ulrichshauses.

Eine besondere Bedeutung hat der Bahnhofsvorplatz, der durch Platanen und den ergänzenden Blumenkübeln gekennzeichnet ist. Der Platz wird im wesentlichen durch die Plastik von Timm Ulrichs bestimmt - einer Erdachse im Maßstab 1:1.000000. Die Achse aus schwarzem Granit ragt rund sechs Meter über den Platz mit einem Durchmesser von 50 Zentimetern. Eine Kreis-Scheibe aus rotem Granit bildet die „Äquator-Ebene“, die einmal am Tag um die eigene Achse rotiert und zugleich das Zifferblatt einer Uhr ist. Durch eine Glasscheibe dringt die Erdachse für den Betrachter sichtbar in das Erdinnere. Mit dieser monumentalen Plastik wird ein ortsspezifischer Bezugspunkt für Magdeburg geschaffen und auch eine globale Standortbestimmung des Platzes vorgenommen.

Dr. Eckhart W. Peters

Ansichten des Brunnens am Ulrichshaus





Der neu gestaltete Zentrale Platz (Ulrichplatz) westlich des Ulrichshauses



1. UMGESTALTUNG DER ZERSTÖRTEN ALTSTADT IM BEREICH DES ULRICHPLATZES NACH 1945

Das entsetzliche Ausmaß der Zerstörung des Zentrums von Magdeburg mußte es zunächst fraglich erscheinen lassen, ob aus diesem Chaos je wieder neues Leben erweckt werden könne. Aber bereits 1946 regte sich, nach Überwindung der anfänglichen Lethargie, der Aufbauwille. Die ersten Wiederaufbauplanungen liefen an.

Es gab in Magdeburg eine über den Zusammenbruch hinwegreichende Planungskontinuität. Das Stadtplanungsamt existierte mit veränderter personeller Besetzung weiter. Auch lagen Planungen aus der Zeit vor dem Kriege vor, an die in der einen oder anderen Weise angeknüpft werden konnte, sofern sie nicht ideologisch einseitig ausgerichtet waren. So wurden in die Planungen solche Bauten im Stil des Nationalsozialismus, wie sie im Stadtpark geplant waren, nicht mit einbezogen.

Städtebauliche Planungen, die bereits bis in die 20er Jahre zurückreichen, sind:

1. Der Neubau eines Rathauses

Schon Ende des 19. Jahrhunderts wurden Projekte für den Umbau des Alten Rathauses ausgearbeitet. Ein Neubau war nicht möglich, da die Stadt nicht über die Grundstücke in der Altstadt verfügte. Nach Abbruch der Zitadelle am Ostufer der Elbe erwarb die Stadt diese Flächen, um hier ein kommunales Zentrum mit dem Neuen Rathaus zu errichten. Von dieser Stelle aus sollte ein Blick auf die turmreiche Silhouette der Altstadt erschlossen werden. Diese Planungen wurden erarbeitet von den damaligen Stadtbauräten Otto Peters, Bruno Taut und Johannes Göderitz.

2. Der Ost-West-Durchbruch in der Altstadt von Magdeburg

Die Stadt hatte sich seit Jahrhunderten entlang der Elbe entwickelt. Eine Querverbindung von der Elbe zum westlichen Stadttor war nicht vorhanden. Schon Otto von Guericke hat in seinem Vermessungsplan, den er für den Wiederaufbau der Stadt nach der totalen Zerstörung 1631 angefertigt hatte, diesen Ost-West-Durchbruch eingetragen. Eine Realisierung war wegen der wirtschaftlichen Zwänge nicht möglich. Ende des 19. Jahrhunderts begann die Stadt erneut mit der Planung des Ost-West-Durchbruches. Für

Die zerstörte Altstadt - Blick auf die Johanniskirche



diese Straße war auch der Bau einer neuen Strombrücke geplant. Mit dem Brückenbau wurde in den 30er Jahren begonnen. Im 2. Weltkrieg wurden die Bauarbeiten eingestellt.

3. Die Elbuferpromenade

Durch den Bau der Bahnanlagen entlang der Elbe wurde die Altstadt vom Strom getrennt. Durch eine Elbuferpromenade sollte den Bürgern die Elbe wieder erlebbar gemacht werden.

Diese drei Planungsziele wurden bei den ersten städtebaulichen Entwürfen für den Wiederaufbau des Stadtzentrums von Magdeburg übernommen. Infolge der totalen Zerstörung des Kernbereiches des Zentrums bestand nun die Möglichkeit, das kommunale Zentrum mit dem Neuen Rathaus hier zu errichten. Die ersten städtebaulichen Wettbewerbe wurden 1946 und 1949 ausgeschrieben. Die eingereichten Entwürfe zeigten die unterschiedlichsten Lösungsvorschläge für den Standort des kommunalen Zentrums. Standortvarianten waren: Gelände zwischen der Otto-von-Guericke-Straße und dem Hauptbahnhof, am Breiten Weg und am Elbufer im Bereich der Johanniskirche.

Auf der Basis dieser Wettbewerbsentwürfe entwickelte das Stadtplanungsamt 1950 einen Aufbauplan, der den Zentralen Platz am Breiten Weg vorsah. Der Standort für das Neue Rathaus mit einem Turm wurde dort ausgewiesen, wo jetzt der Block A (Cafe Prag) steht. Auch ein neues Opernhaus sollte an diesem Rathausplatz unmittelbar am Geländeabbruch zum Elbufer errichtet werden. Die zerstörte Ulrichkirche war bereits damals nicht mehr Bestandteil der Planung (siehe S. 17). Dieser Aufbauplan wurde am 1.3.1950 von der Stadtverordnetenversammlung bestätigt.

Vor der Gründung der DDR konnten die Kommunen selbst über ihre Aufbaupläne entscheiden. Mit der Gründung der DDR bestand die Möglichkeit nicht mehr. Die vollständige Entmachtung der Planungshoheit der Kommunen begann 1951 mit dem Beschluß über die Bildung der Deutschen Bauakademie.

Bei einem Besuch Walter Ulbrichts 1950 in Magdeburg kritisierte er den Magdeburger Aufbauplan und erklärte: *„... die Aufgaben für den Wiederaufbau der zerstörten Stadt müsse aus der lokalen Sphäre auf die höhere Ebene der Nation gehoben werden.“* Grundlage waren dafür die 16 Grundsätze für den Städtebau,

Beräumung des Trümmerschutts nach 1945



die vom Ministerrat der DDR beschlossen wurden. Diese Grundsätze beinhalteten die neuen städtebaulichen Zielstellungen für den Wiederaufbau der zerstörten Stadtzentren. Verantwortlich für die Kontrolle der Stadtplanung in Magdeburg wurde Prof. Collein, Vizepräsident der Bauakademie.

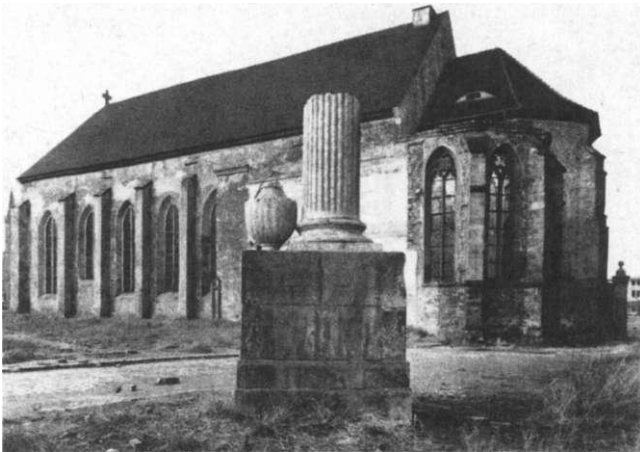
Nach der Durchsicht des 1. Aufbauplanes von 1950 kritisierte auch Prof. Collein diesen Plan so: *„...die Hauptschwäche des vorliegenden Vorschlages lag darin, daß die Möglichkeit, den Zentralen Platz in eine interessante Beziehung zum Elbstrom zu bringen, nicht ausgenutzt war. Das parallel zum Ufer gestellte Opernhaus mit dem Bühnenturm bot keinen schönen Anblick vom Fluß und von der Brücke. Auch der geplante Rathausturm am Breiten Weg war keine Bereicherung der Silhouette. Die reizvolle historische Marktsituation (Alter Markt, Rathaus und Johanniskirche) ist nur als eine museale Einzelheit behandelt worden und es wurde kein Versuch gemacht, eine räumliche Beziehung zwischen dem neuen Zentralen Platz und dem historischen Raum herzustellen.“* Daraufhin wurde beschlossen, den Plan für den Aufbau des Zentralen Platzes zu überarbeiten. Grundlage

dafür war eine Ideenskizze, die Prof. Collein entworfen hatte. Diese Skizze enthielt folgende Grundsätze: Eine große Raumachse soll die vier wichtigsten Parallelen unterschiedlichsten Charakters verbinden: den Fluß samt Ufer, den Breiten Weg als Hauptgeschäftsstraße, die Otto-von-Guericke-Straße als bedeutender Verkehrsträger und die Bahntrasse mit dem vorgelagerten Bahnhofsvorplatz. Dominierend in diesem Raum und ihn allseitig beherrschend wurde ein Neues Rathaus gestellt. Dieses Hochhaus soll, ähnlich wie der Dom, in die Nähe des Geländeabbruches gesetzt werden. Damit soll eindeutig das neue gesellschaftliche Zentrum im Stadtbild zum Ausdruck kommen.

Die Ulrichkirche und die bereits wieder aufgebaute Heiliggeistkirche waren in diesem Plan nicht mehr enthalten. Anfang des Jahres 1954 veranstaltete das Ministerium für Bauwesen der DDR einen Wettbewerb, zu dem eingeladen waren: Meisterwerkstatt Professor Hopp, Hochschule für Architektur und Bauwesen, Weimar, Entwurfsbüro Rostock, Büro des Stadtarchitekten, Magdeburg. Dieser Wettbewerb blieb in der Tat für alle Beteiligten erfolglos, denn als Ergebnis

Blick auf die Ulrichkirche inmitten der zerstörten Altstadt





Die wiederaufgebaute Heiliggeistkirche am Zentralen Platz

brachte er nur das, was in dem vorliegenden Bebauungsplan schon vorhanden war. Grundlage für die weitere Planung wurde der Wettbewerbsentwurf des Büros des Chefarchitekten aus Magdeburg, der nur geringe Änderungen zu der bereits vorliegenden Planung zeigte (s. u.).

Bauten im Stil der 'Nationalen Tradition' am Zentralen Platz - ein Kalk, ein Stein...



In der Zeit der Ausarbeitung der Bebauungsvorschläge für den Zentralen Platz wurden bereits die Projekte für die drei Blöcke auf der Nordseite der Wilhelm-Pieck-Allee (heute Ernst-Reuter-Straße) ausgearbeitet. Auch während der Projektierung dieser Bauten fanden zahlreiche Diskussionen zur Gestaltung der Fassaden statt. Bis 1953 wurden die ersten Neubauten am Breiten Weg noch ohne die Nachahmung historischer Stilformen errichtet. Für die Gebäude am Zentralen Platz reichte das nicht aus. Die Fassaden wurden unter Verwendung ‚traditioneller Architekturformen‘ und verzierender Schmuckelemente nach dem Beispiel sowjetischer Bauten gestaltet. Darüber gab es heftige Diskussionen unter den Architekten, die diese Gestaltungsvorschläge ablehnten.

Das Auf und Ab der Projektierung fand kein Ende. Insgesamt mußten die Gestaltungsvorschläge für die Fassaden zwölfmal der Deutschen Bauakademie vorgelegt werden, bis die Projekte bestätigt wurden. In dieser Bauära sind nur fünf Wohnblocks fertiggestellt worden. Die Bauzeit betrug fünf Jahre.

Die Kritik, die Chruschtschow 1954 an die Architekten auf der Allunionskonferenz in Moskau richtete, begann mit den Worten: ‚Teure Genossen Architekten, allzu teure Genossen Architekten‘. Diese kritische Haltung fand auch ihren Niederschlag in Magdeburg. Gefordert wurde von den Bauschaffenden schneller, billiger und industriell zu bauen. Zuerst setzte sich dieser Wandel in der DDR nur zögernd durch. Einen Vorstoß wagten die Magdeburger Architekten, indem sie einen Wettbewerb ausschrieben mit dem Ziel, den Rest des Zentralen Platzes unter den neuen Bedingungen fertigzustellen. Von der Bauakademie wurden diese Entwürfe verworfen. Die bestätigte städtebauliche Lösung für den Zentralen Platz in Magdeburg mußte unbedingt beibehalten werden. Die noch zu errichtenden drei Blocks auf der Südseite des Platzes sollten aber wesentlich ‚sparsamer‘ ausgeführt werden. Diese Entscheidung ist noch deutlich ablesbar an den Fassaden dieser drei Blocks.

Nach der 2. Baukonferenz der DDR im Jahre 1959 begann eine neue Etappe beim Wiederaufbau des Zentrums. Diese Baukonferenz stellte eine Zäsur innerhalb dieser Aufbauphase dar, von der der Aufbau Magdeburgs und allen anderen Städte radikal beeinflußt wurde. Für die weitere Bebauung des Zentralen Platzes wurde erneut ein Wettbewerb ausgeschrieben. Die städtebauliche Lösung wurde vorgegeben, es wurden nur Aussagen zur Gestaltung des Hochhauses und des Elbufers verlangt. Das Ergebnis war unbefriedigend: Die Bautätigkeit verlagerte sich vom Zentralen Platz auf die übrigen Teile des Zentrums, wie z. B. den Aufbau des Wohngebietes Jakobstraße, den Neubau des Nordabschnittes des Breiten Weges sowie die Gestal-

tion der Elbuferpromenade. Zudem konzentrierte die Stadt jetzt stärker die Mittel auf den Wohnungsbau und den Bau von Schulen, Kindergärten, Kaufhallen und anderes.

Am 22. April 1968 beschloß das Politbüro eine neue Etappe für den Aufbau des Stadtzentrums in Magdeburg mit der Zielstellung, den Zentralen Platz bis 1975 fertigzustellen. In dem Bauprogramm wurde angegeben, ‚in der Stadt Magdeburg, der Stadt des Maschinenbaus, muß in der Planung des Stadtzentrums die Einheit der wissenschaftlich, technischen Revolution und der sozialistischen Kulturrevolution zum Ausdruck kommen.‘ Zur Verwirklichung dieses politischen Auftrages wurde das Haus des Maschinenbaus entworfen. Es sollte ein Hochhaus sein, in der Grundform einer Schraube und mit neuem Inhalt, nicht mehr Volkshaus, sondern Zentrum der Forschung und der Leitung des Maschinenbaus. Der Standort auf dem Zentralen Platz wurde beibehalten. Das Hochhaus wurde in Ungarn projektiert. Ein Wettbewerb für die bildkünstlerische Gestaltung des Zentralen Platzes wurde ausgeschrieben.

Nach dem Rücktritt Ulbrichts stagnierte der Aufbau des Zentralen Platzes. Die Planungen wurden abge-

brochen. Collein selbst zog auf dem VI. Bundeskongreß des BDA-DDR einen Schlußstrich unter die gigantischen Planungen für den Aufbau der Zentralen Plätze in den Großstädten der DDR. Zum neuen Schwerpunkt wurde das Wohnungsbauprogramm mit der Zielstellung, die Wohnungsfrage bis zum Jahre 1990 zu lösen. Neue Wohngebiete entstanden in Magdeburg am Rande der Stadt. Auf dem Zentralen Platz wurde eine provisorische Grünfläche mit Parkplätzen angelegt. Weitere Planungen für den Aufbau des Zentralen Platzes erfolgten dann nicht mehr. H. Heinemann

Gedanken Professor E. Colleins zu den städtebaulichen Problemen beim Neuaufbau Magdeburgs im Jahre 1954 (Dr. Korbel - Ergänzung zu dem obigen Beitrag von H. Heinemann)

Zu den städtebaulichen Planungsproblemen nahm Professor Edmund Collein, seinerzeit Vizepräsident der Deutschen Bauakademie, in der Zeitschrift ‚Deutsche Architektur‘ (S.154-160, 1954) Stellung. Er wies darauf hin, daß Magdeburg durch den ‚anglo-amerikanischen Bombenterror‘ ein unübersehbarer Schaden zugefügt wurde. Trotz der immensen Schäden mußte aber gerade in Hinblick auf die Neuplanung der Stadt der historische Grundriß des Stadtkerns als bedeuten-

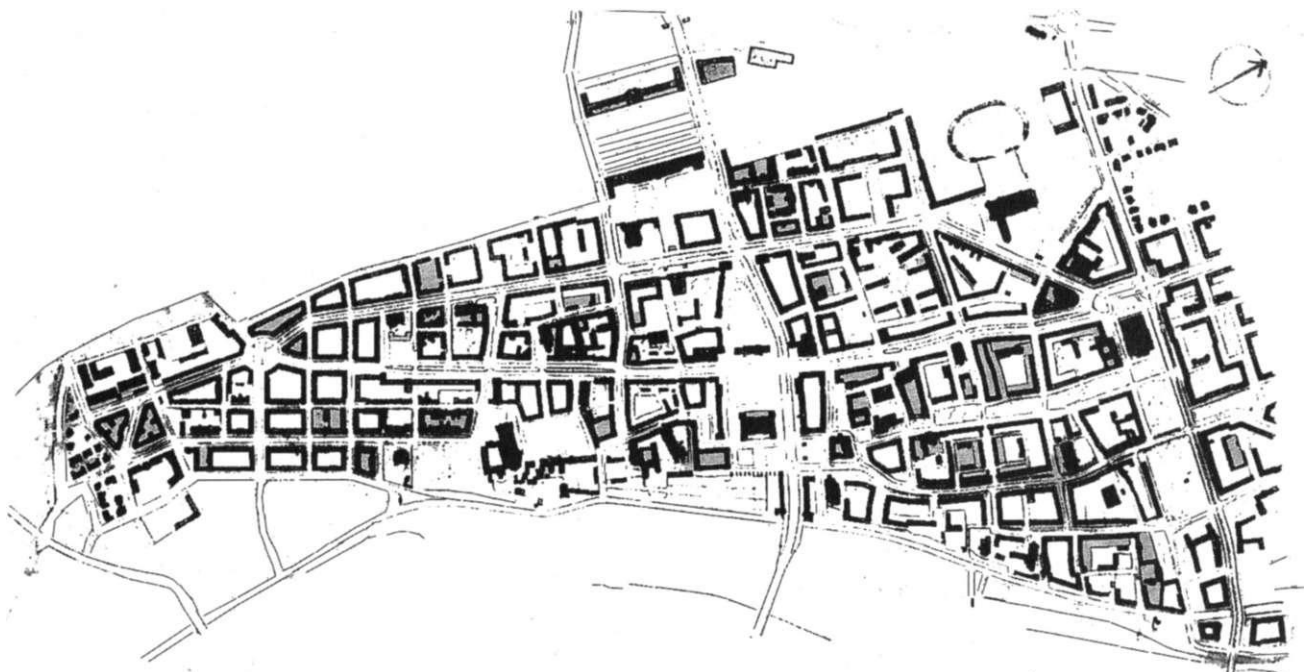
Die Altstadt Magdeburgs vor den Zerstörungen des 2. Weltkriegs

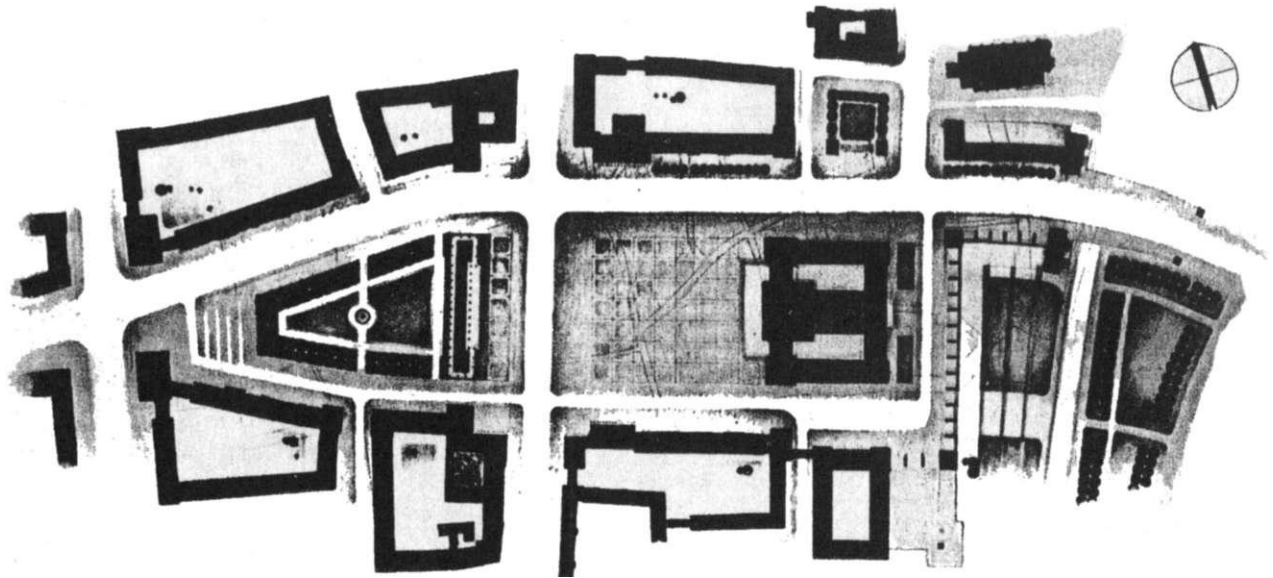




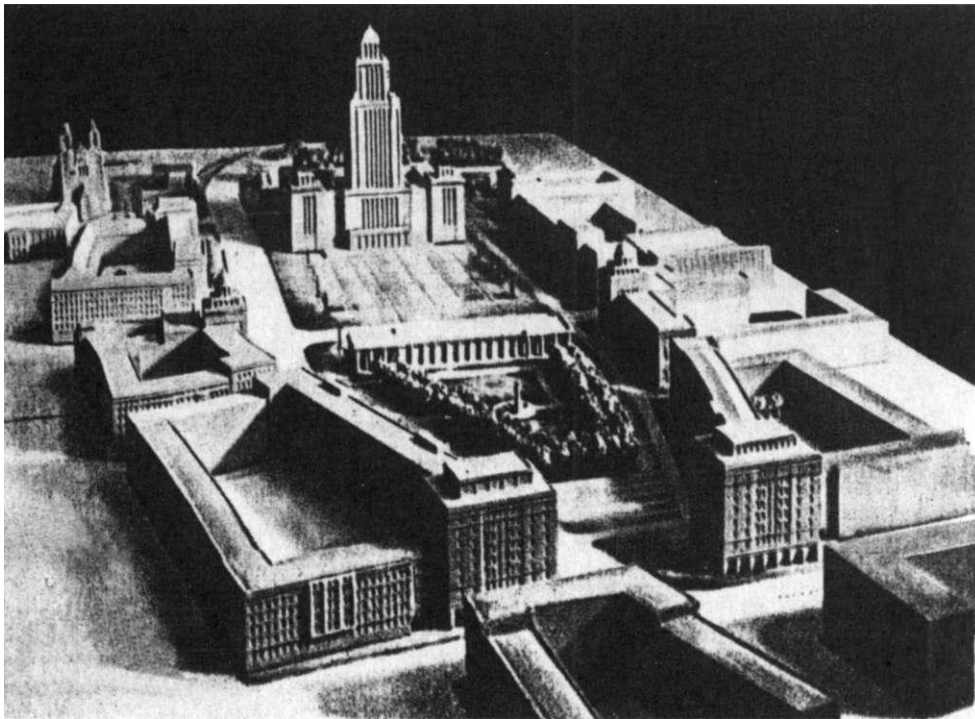
Aufbauplan der zerstörten Altstadt aus dem Jahre 1951. Collein schreibt: Der Ost-West-Achse mit Zentralem Platz liegt noch keine überzeugende städtebauliche Idee zugrunde. Es fehlt noch eine neue Dominante.

Der Plan der ehemaligen Altstadt im Jahre 1954 mit der Platzfolge und dem Hochhaus ('Volkshaus') zwischen Elbe und Zentralem Platz



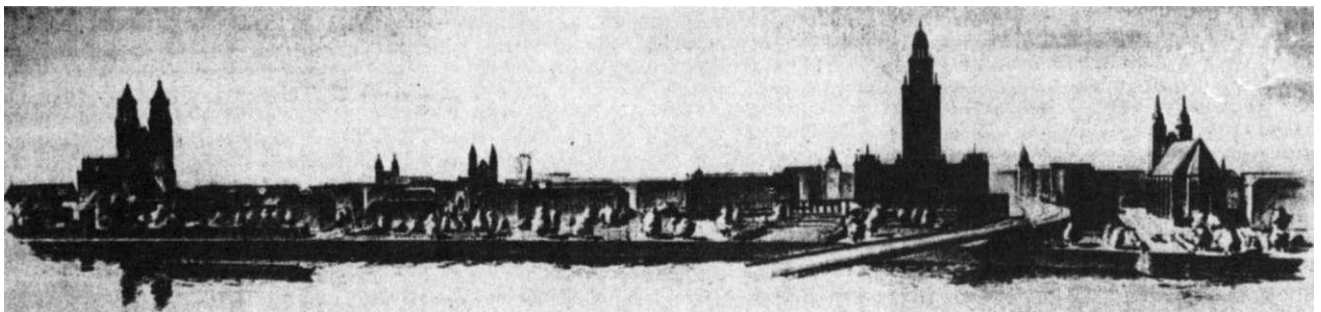


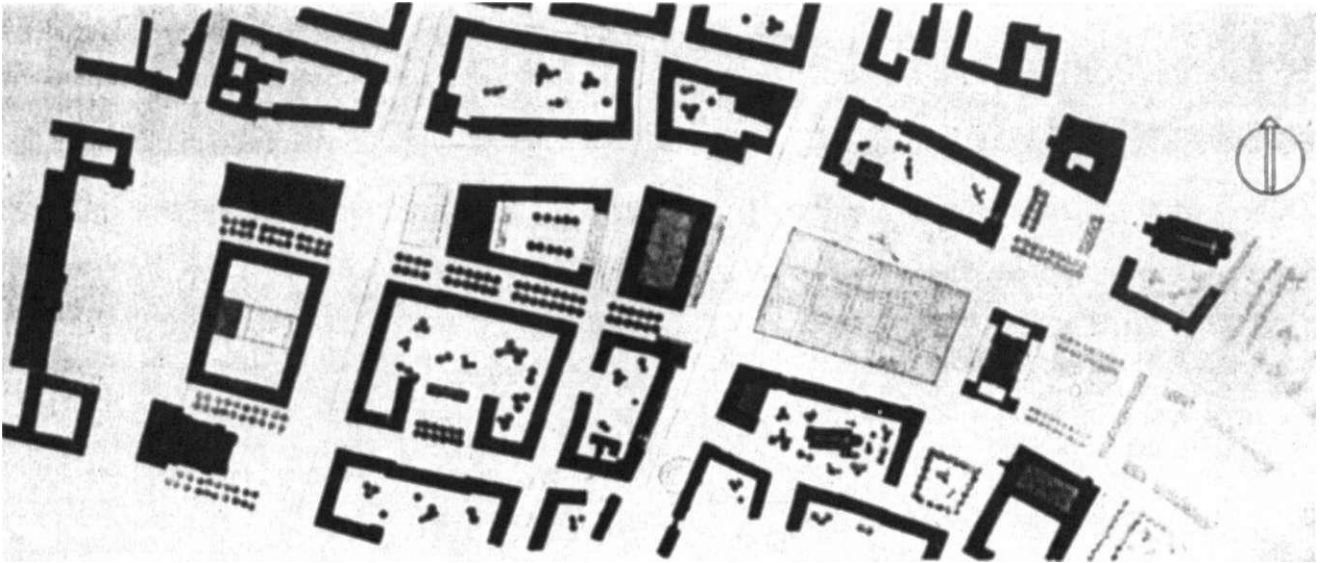
Der preisgekrönte Wettbewerbsentwurf des 'Chefarchitekten von Magdeburg' Kramer - die Stellung des Hochhauses bedeutete nach Meinung Prof. Colleins eine Verschlechterung gegenüber der ursprünglichen Fassung



Kramers Wettbewerbsentwurf - Modellansicht von Westen

Kramers Wettbewerbsentwurf - Silhouette der Stadt von der Elbseite aus gesehen (das Hochhaus hatte höher zu sein als die Domtürme!)





Wettbewerbsentwurf der Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar: Der Lageplan zeigt die weitgehenden Veränderungen gegenüber der gegebenen Konzeption. Die erzwungene Symmetrie der Räume um das Hochhaus berücksichtigte nicht die historische Substanz, die mit der Johanniskirche und dem alten Rathaus sehr stark mitspricht.

des kulturelles Erbe angesehen werden. Schwerpunkte dieses historischen Grundrisses sind der Domplatz und der Alte Markt und als dessen Schwerlinien die parallel zur Elbe verlaufenden Hauptstraßenzüge. Von diesem Grundgefüge gingen auch die stadtplanerischen Arbeiten seit 1945 aus, doch wurde die Städtebau-künstlerische Seite noch etwas ‚zaghafte angepackt‘. Trotz guter Vorschläge, zu denen vor allem die Bereinigung der Flußufer durch eine Uferstraße und die Hinkehrung der Stadt zum Fluß zu rechnen sind, wurde in verschiedenen Wettbewerben keine überzeugende Lösung für das Herzstück des Zentrums (Zentraler Platz) gefunden.

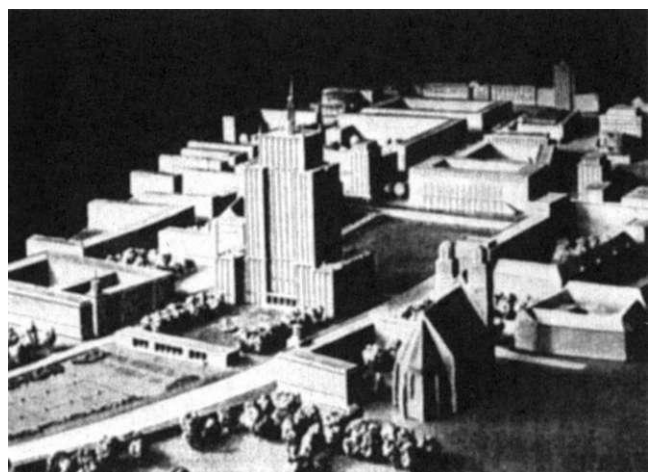
Collein führt weiterhin aus, daß erst mit dem Beginn des Neuaufbaues der Stadtzentren der sog. Schwerpunktstädte auch die Planung Magdeburgs in ein entscheidendes Kriterium trat. Gleichzeitig wird bemängelt, daß die Hauptschwäche der früheren Entwürfe darin lag, daß die Möglichkeit, den Zentralen Platz in eine interessante Beziehung zum Elbstrom zu bringen, nicht ausgenutzt war. So hätte das parallel zum Ufer gestellte Opernhaus mit dem Bühnenturm keinen schönen Anblick vom Fluß und von der Brücke geboten. Aber auch der geplante Rathhausturm am Breiten Weg war keine Bereicherung der Silhouette. Collein wagt den kühnen Vergleich, daß der Rathhausturm weder in seinen Ausmaßen noch in seiner Form auch nur annähernd die hohe künstlerische Qualität des Domes erreichen würde!

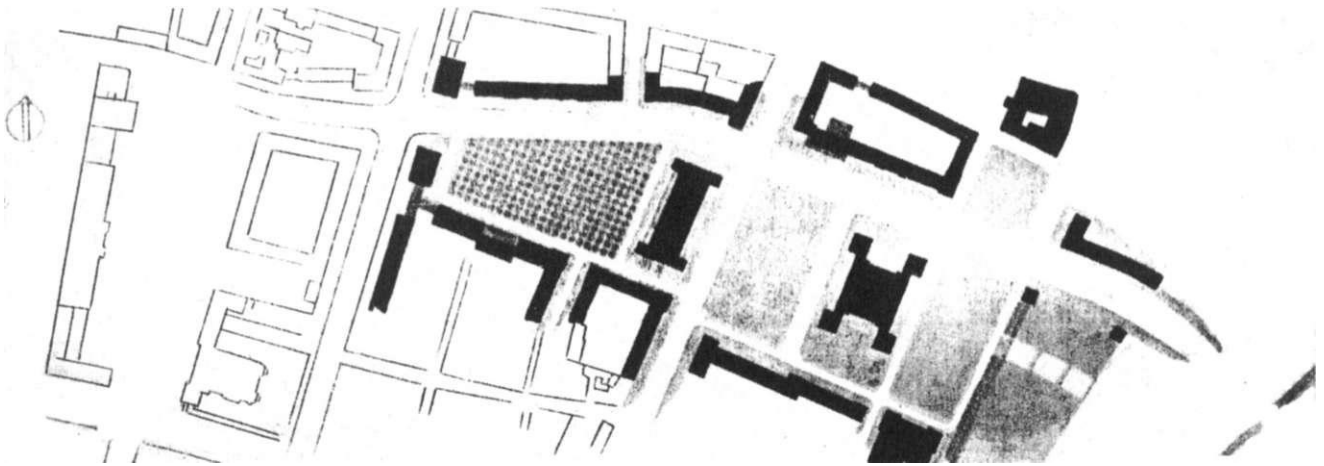
Collein unterbreitete aus diesem Grunde eine Ideen-skizze, wonach Magdeburg als Stadt an der Elbe im Stadtkern eine großzügige Raumfolge vom Flußufer bis zum Bahnhofsvorplatz zu geben wäre, um damit

ein großstädtisches Ensemble zu schaffen, das die Ideen der sozialistischen Gesellschaftsordnung zum Ausdruck bringen könne (die Skizze sollte an die interessante Idee Otto von Guericke anknüpfen, der nach den Zerstörungen von 1631 zwei ost-westlich verlaufende neue breite Straßenzüge als Ergänzung zu den alten parallel zum Fluß verlaufenden Hauptstraßen vorgeschlagen hatte (vgl. S. 106).

In dem Entwurf Colleins stellte der Zentrale Platz das Kernstück einer neu geschaffenen Ost-West-Achse dar. Damit verband eine große Raumachse die vier wichtigen Parallelen unterschiedlichen Charakters: den Fluß samt Uferstraße, den Breiten Weg als Hauptmagistrale, die Otto-von-Guericke-Straße als bedeutenden Verkehrsträger und die Bahntrasse mit dem

Die Modellaufnahme zeigte angeblich nach Collein die Schwächen des Entwurfes auch in der Bebauung des Gebietes zwischen dem Breiten Weg und dem Bahnhofsvorplatz





Wettbewerbsentwurf Prof. Hopp: Die Begradigung der südlichen Bebauung nahm nach Collein der Grundkonzeption einen wesentlichen Bestandteil und brachte die Torsituation der Otto-von-Guericke-Straße in eine unausgeglichene Lage

Die Silhouette zeigte das im Stadtbild Magdeburgs als Fremdkörper wirkende Hochhaus

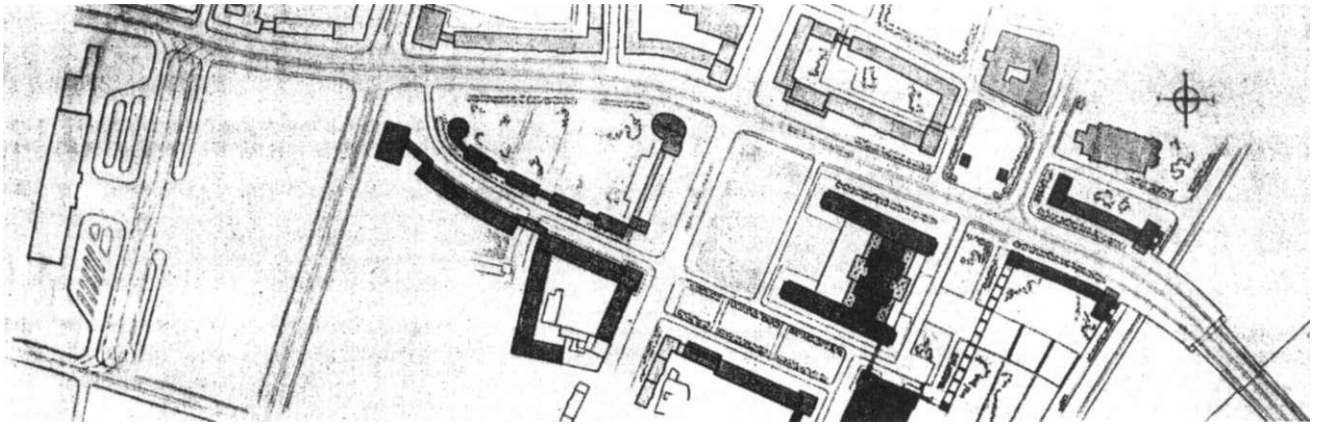


Die Kuppelaufbauten des Hochhauses stehen in Maßstab und Form nicht in Einklang mit dem Baukörper



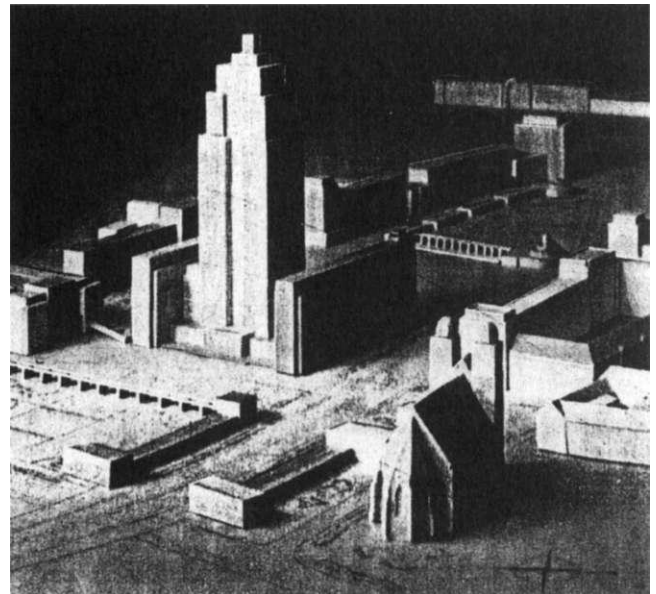
vorgelagerten Bahnhofsvorplatz. Ein Hochhaus sollte dominierend in diesen Raum und ihn allseitig beherrschend als Sitz des Rates der Stadt und des Rates des Bezirks positioniert werden: *Dieser Akzent ist - ähnlich wie der Dom (!) - in die Nähe des Geländebruchs gerückt, wodurch eine glückliche Bereicherung der Silhouette eintritt und das neue gesellschaftliche Zentrum eindeutig im Stadtbild zum Ausdruck kommt*

Wenn man von der Elbseite über die Brücke kommt, erlebt man das Hochhaus infolge der Schwingung von Brücke und Straße in wechselndem Bild, aber stets in seiner gesamten Erscheinung. Die Johanniskirche, unmittelbar am Brückenkopf in das abfallende Ufergelände vorgeschoben, wird zu einem wichtigen Festpunkt in dieser Komposition. Verläßt man die Brückentrampe, betritt man einen parallel zum Fluß liegenden, als Grünterrasse gestalteten Raum, der im Süden durch einen Hotelneubau mit Terrassenrestaurant und im Norden durch das schöne historische Rathaus begrenzt ist. Durch die Einbeziehung des alten Rathauses

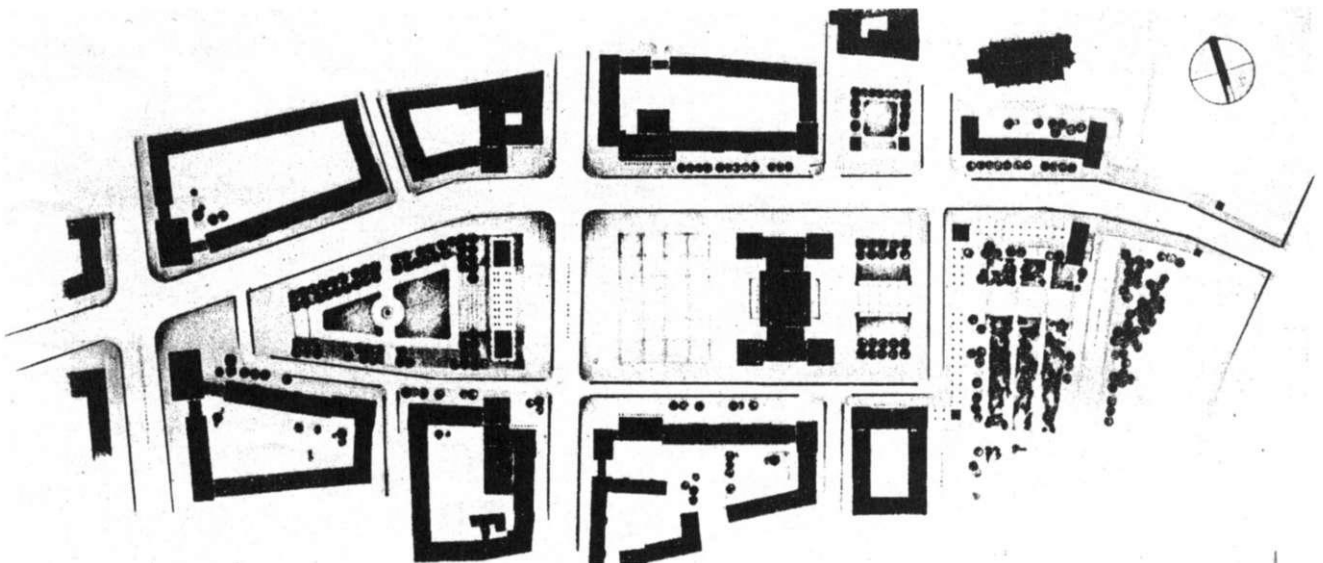


Wettbewerbsentwurf des Entwurfbüros für Hochbau Rostock: Nach Collein vermittelte der Lageplan sowie das Modell den Eindruck des Chaotischen und Formalistischen durch die Zerstörung der klaren Raumgruppen der gegebenen Grundkonzeption.

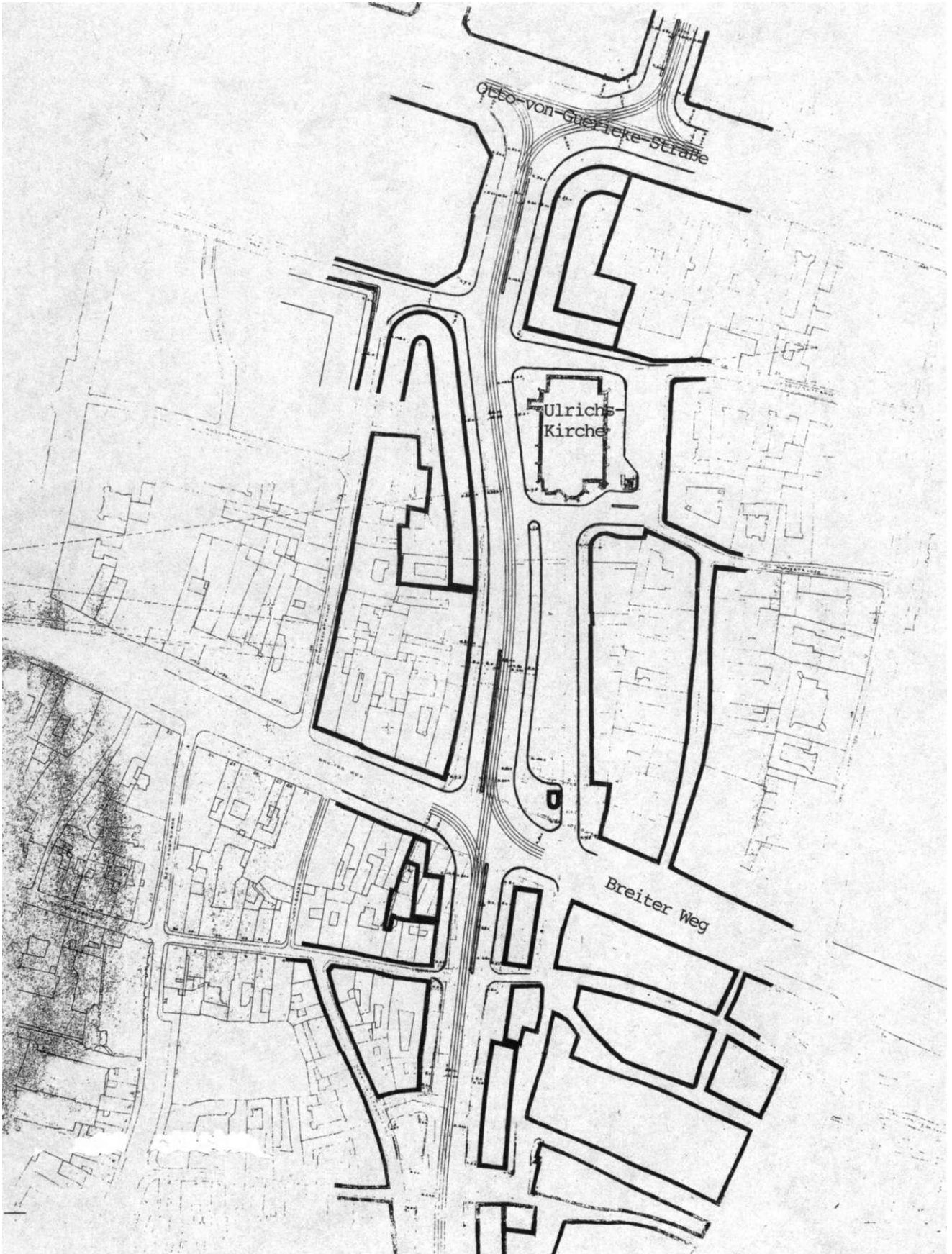
und der Johanniskirche, die beide in dem neuen Ensemble mitsprechen, wurde eine schöne Verbindung des Alten Marktes mit der neuen Raumfolge geschaffen. Der westlich des Hochhauses bis über den Breiten Weg sich erstreckende Zentrale Platz wird beherrscht durch die Eingangsfront des Hochhauses, während südlich und nördlich eine vielgeschossige Wohnbebauung mit repräsentativen Läden und Gaststätten den Platz begrenzt. Westlich des Breiten Weges vermittelt eine leichte Säulenhalle, die bei Demonstrationen als Tribüne dient, den Übergang zu dem nunmehr folgenden, als Parkanlage gestalteten Raum. Der Straßenführung folgend, erhält die nordseitige Bebauung eine leichte Schwingung, der die Südseite entsprechend antwortet, und an der Otto-von-Guericke-Straße erreicht man als letzten Platz dieser Raumfolge den Bahnhofsvorplatz, der sich senkrecht zu der Straßenführung entwickelt.



Der durch den Chefarchitekten Kramer in Auswertung des Wettbewerbsergebnisses überarbeitete Lageplan zeigt die zentrale Raumgruppe in ihrer ruhigen Großzügigkeit und Vielgestaltigkeit

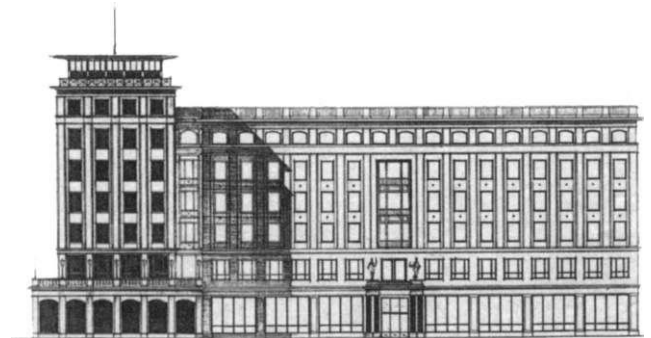
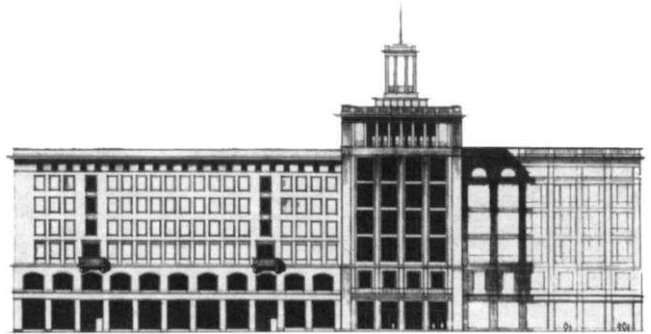


Der angedachte Ost-West-Durchbruch (unter Beibehaltung der Ulrichkirche), der nicht zur Ausführung kam

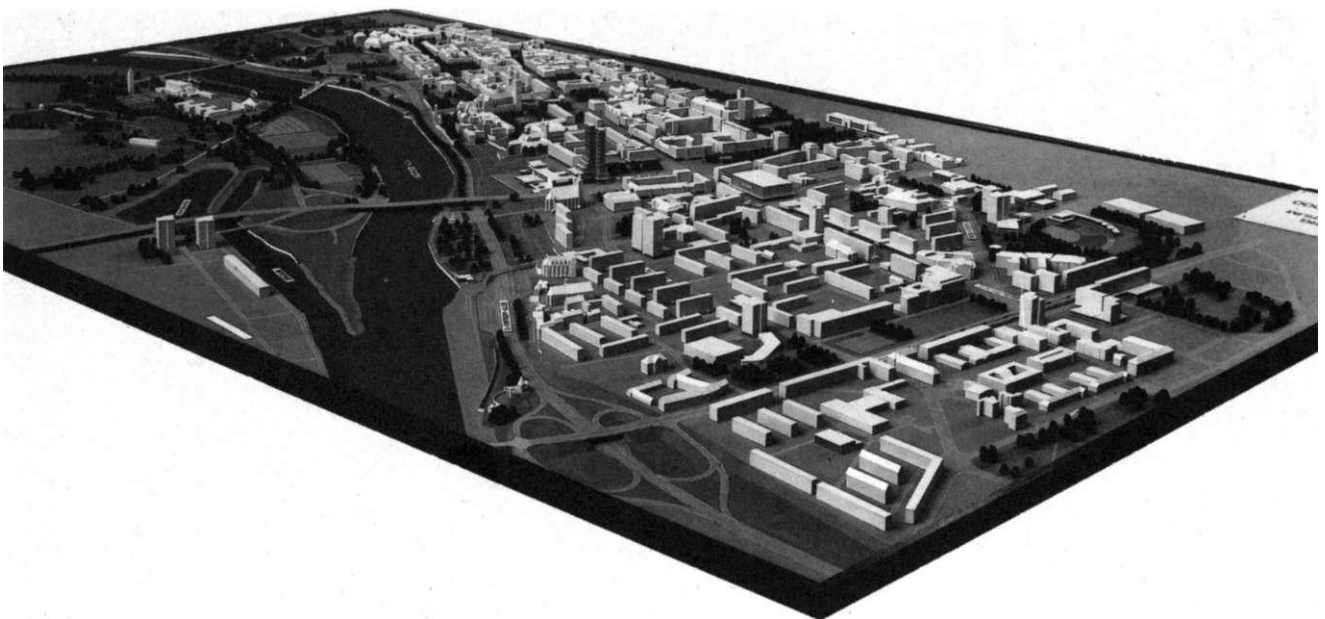


Wichtig erschien es, neben den großen Hauptstraßen, die diese Raumfolge in nordsüdlicher Richtung überqueren, weitere Verbindungen zu den intimeren Räumen der anschließenden Wohnviertel zu schaffen.

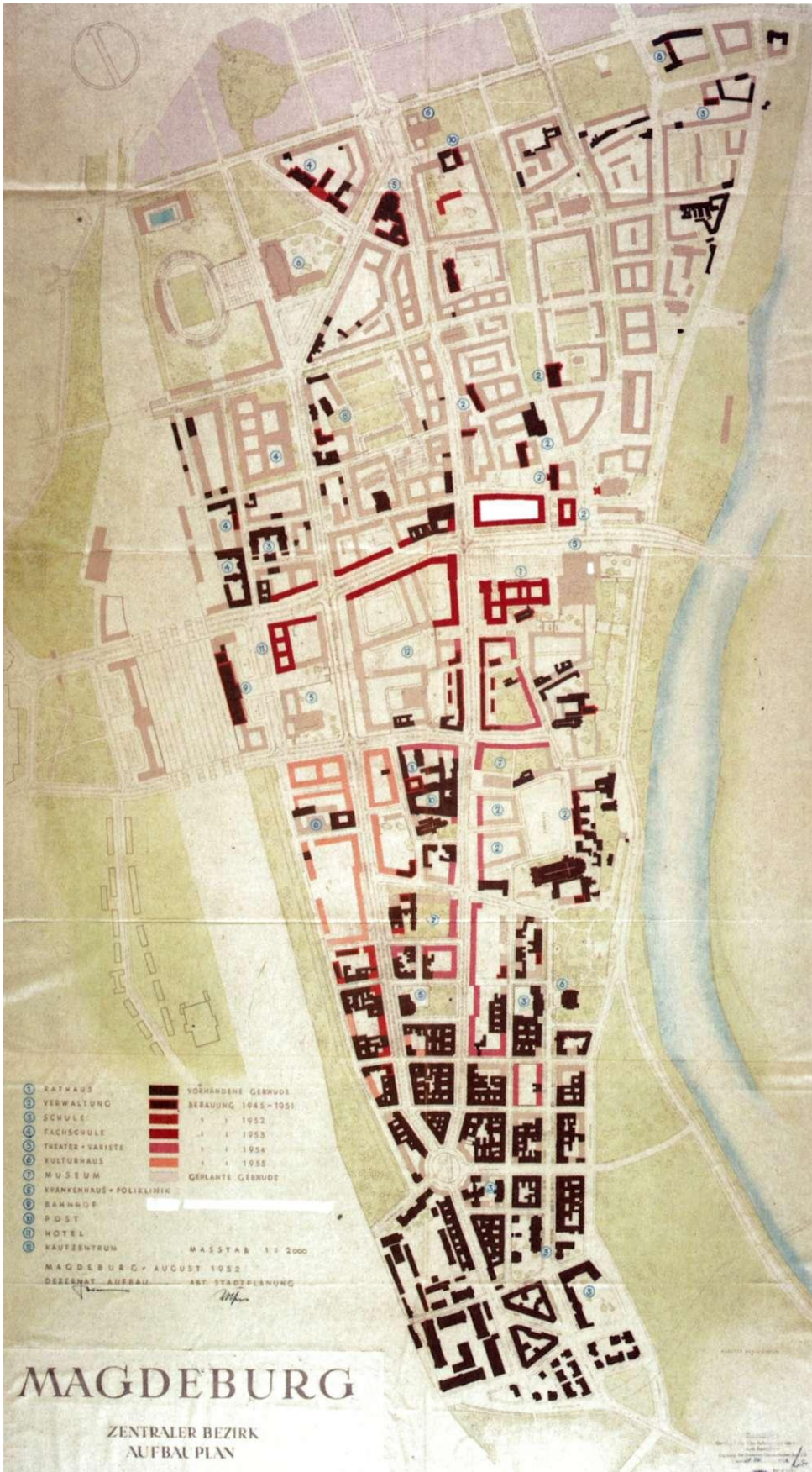
Auf dem Hintergrund dieser städtebaulichen Grundkonzeption wurde zu Anfang des Jahres 1954 der oben im Beitrag von H. Heinemann bereits zitierte Wettbewerb für die architektonische Gestaltung des Zentralen Platzes ausgeschrieben. Der Entwurf des Stadtarchitekten von Magdeburg, des Architekten Kramer, erhielt trotz einiger Schwächen und der noch keineswegs befriedigenden Gestaltung des Hochhauses einen Preis.

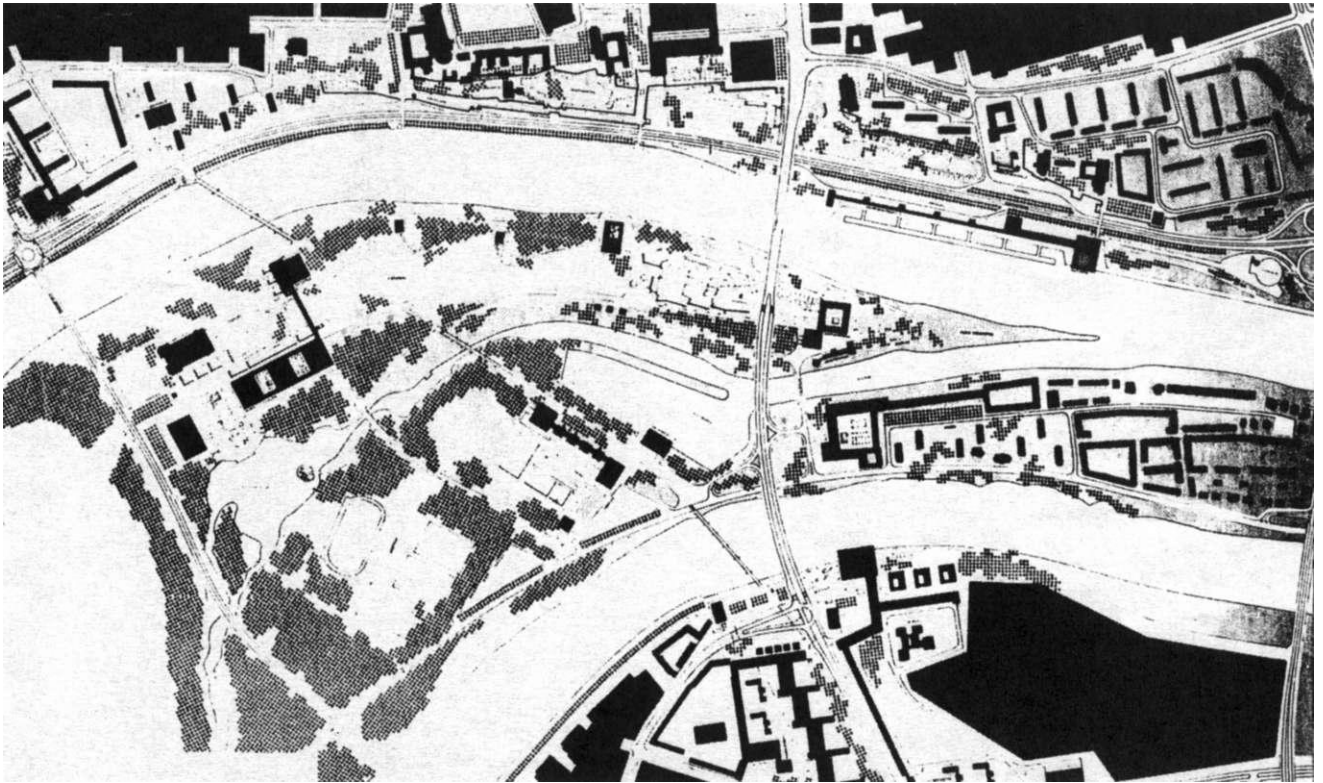


Diverse Architekturentwürfe sowie Modell für die Wiederbebauung des Zentralen Platzes



Aufbauplan der zerstörten Altstadt - deutlich erkennbar der neue Ost-West-Durchbruch (Wilhelm-Pieck-Allee)





VEB Cottbusprojekt - 1. Preis im Wettbewerb 'Elbufergestaltung' (1967)

1. Preis Städtebauwettbewerb ‚Elbufergestaltung‘ - Dreizehn Jahre nach dem Wettbewerb und den Ausführungen Colleins, 1967, wurde ein weiterer Städtebauwettbewerb durchgeführt. Das Wettbewerbsgebiet war die östliche Fortsetzung des alten Stadtkerns. Es war die Aufgabe des Wettbewerbs, einerseits die Anbindung der Stadt an den Strom wiederzufinden, andererseits eine organisch-gestalterische Verbindung zu dem Stadtteil am östlichen Brückenkopf herzustellen. Hierbei spielte die Orientierung auf die Ost-West-Magistrale des Strombrückenzeuges eine hervorragende Rolle.

In den Bereichen, die mit landschaftsgestalterischen und gartenarchitektonischen Mitteln zu bearbeiten waren, sollte angestrebt werden, Erlebnisbereiche zu schaffen, die dem Lebensgefühl des sozialistischen Menschen entsprechen und ihm Erholung und Behaglichkeit gewähren sollten.

Die Vorschläge im Bereich des Strombrückenzeuges mußten der Bedeutung der Ost-West-Magistrale der Bezirkshauptstadt Rechnung tragen und in südlicher Richtung einen wahrnehmbaren Auftakt des Kulturparks darstellen.

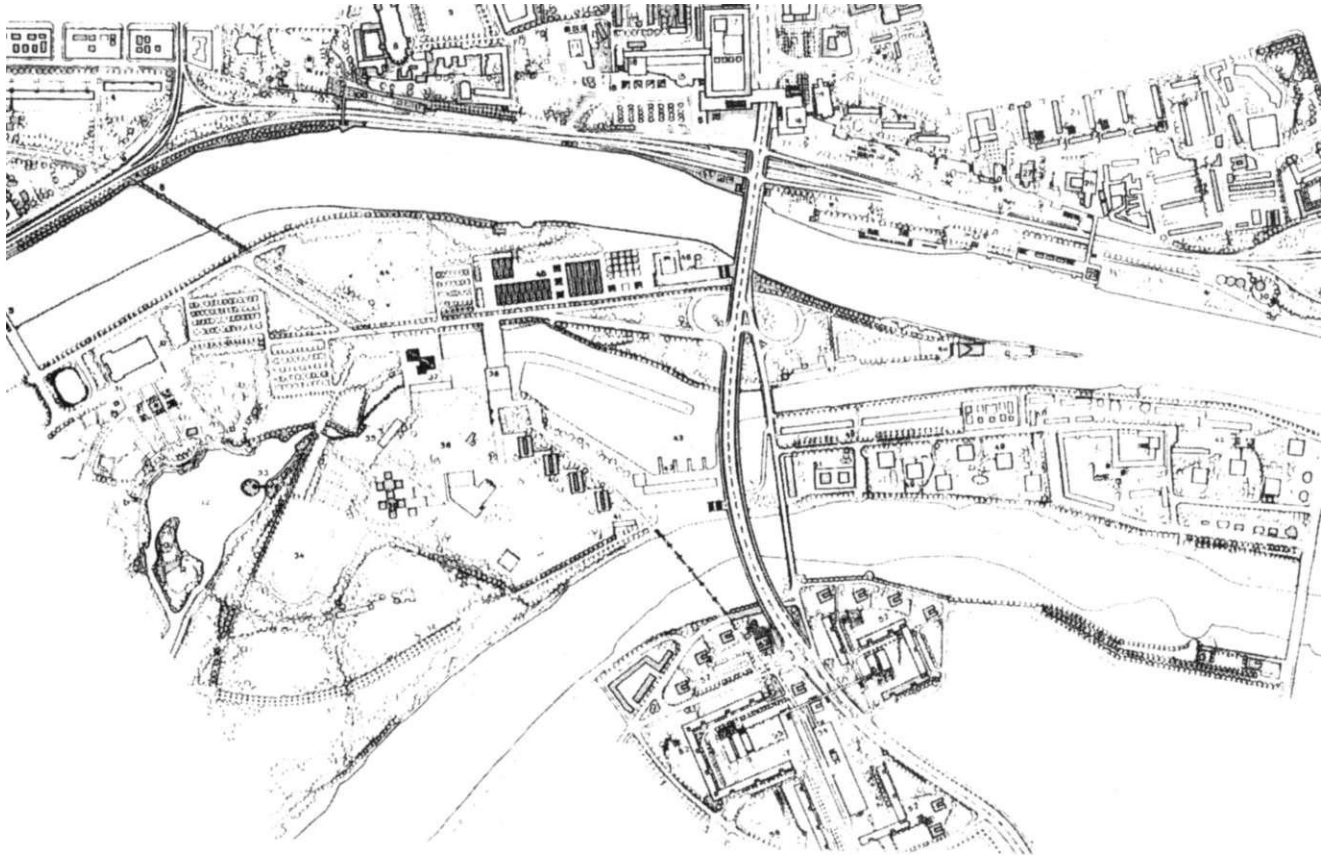
Im Bereich Brückfeld, dem Schwerpunkt des Hochbauteiles, war mit Mitteln des komplexen Wohnungsbaus und auf der Grundlage des technisch-wissenschaftlichen Höchststandes im Bauwesen die effektivste, das heißt ökonomischste und zugleich gestalterisch beste Lösung, anzustreben. Diesem

großstädtischen Wohnensemble war ein solches Gewicht zu geben, daß auch im Osten eine Stadtsilhouette entstehen sollte.

Die Begründung des Preisgerichts bezog sich darauf, daß die Gesamtkonzeption von Schuster, Kurze, Seyer und Röser (VEB Cottbusprojekt) in ihrem Charakter im wesentlichen den städtebaulichen und landschaftsgestalterischen Bedingungen des Stadtzentrums entsprach.

Detail des obigen Entwurfs





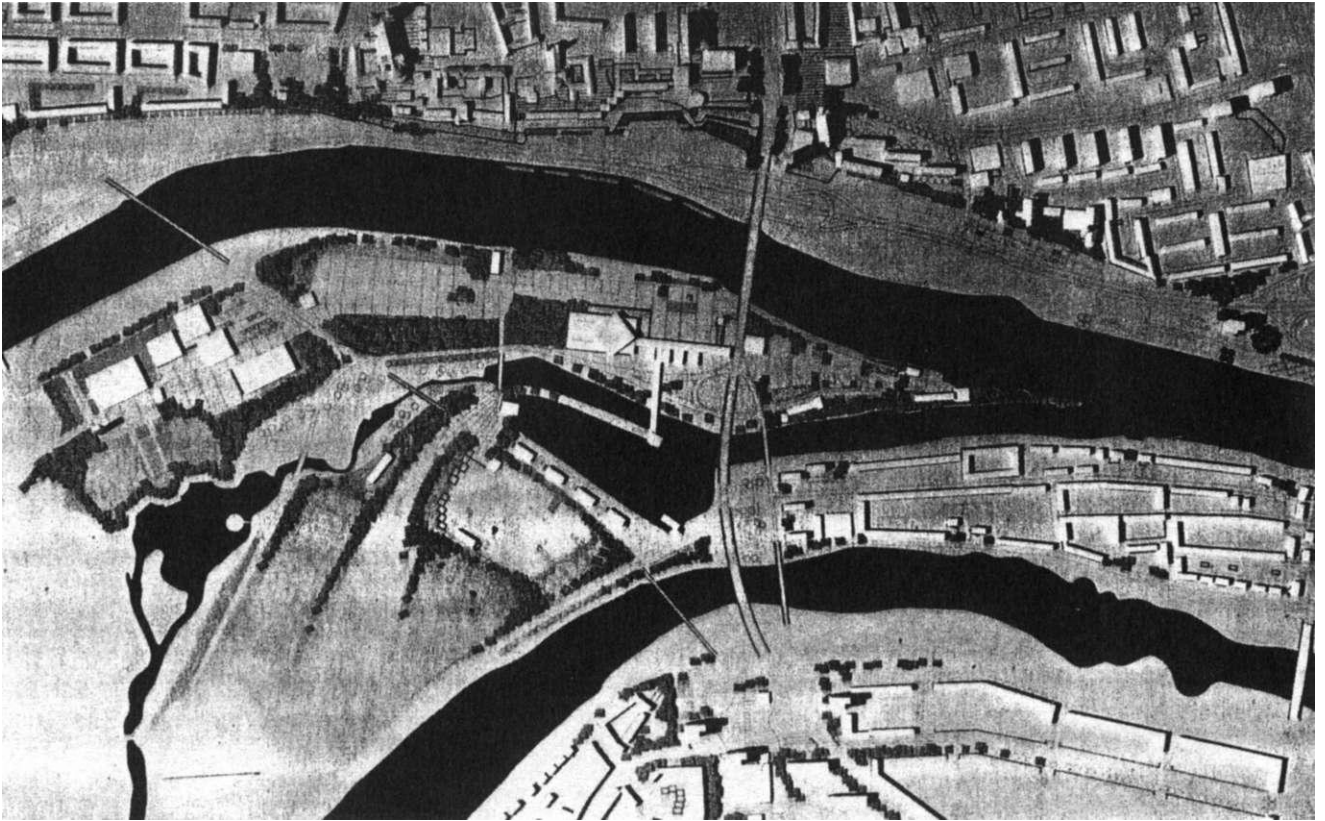
Gross, Wellner, Läger, Gelbrich (Leipzig) - 2. Preis im Wettbewerb 'Elbufergestaltung' (1967)

Detail des obigen Entwurfs



Ein 2. Preis (Gross, Wellner, Läger, Gelbrich aus Leipzig) - Begründung des Preisgerichtes: Mit der Ausbildung des Geländebruchs am Zentralen Platz schlägt der Verfasser eine interessante Lösung vor. Die Herausarbeitung einer zusammenhängenden Terrasse zwischen Dom und Zentralem Platz wird positiv bewertet. Die Weiterführung der Terrassen zu einer unmittelbaren Kombination bringt eine sehr wertvolle Bereicherung der Erlebnismöglichkeiten der landschaftlich reizvollen Situation. Die Verbindung zwischen Strombrücke und Stadthalle ist großzügig gestaltet; die Beziehung zu der geschwungenen Linienführung der landschaftlichen Situation ist jedoch nicht genügend ausgeprägt. Die gestalterische Idee für die städtebauliche Lösung im Bereich des östlichen Brückenkopfes kann nicht voll befriedigen, da die zur Straße geöffneten U-förmigen Wohngruppen aus dem Horizont des Fußgängers keinen geordneten Raumeindruck ergeben.

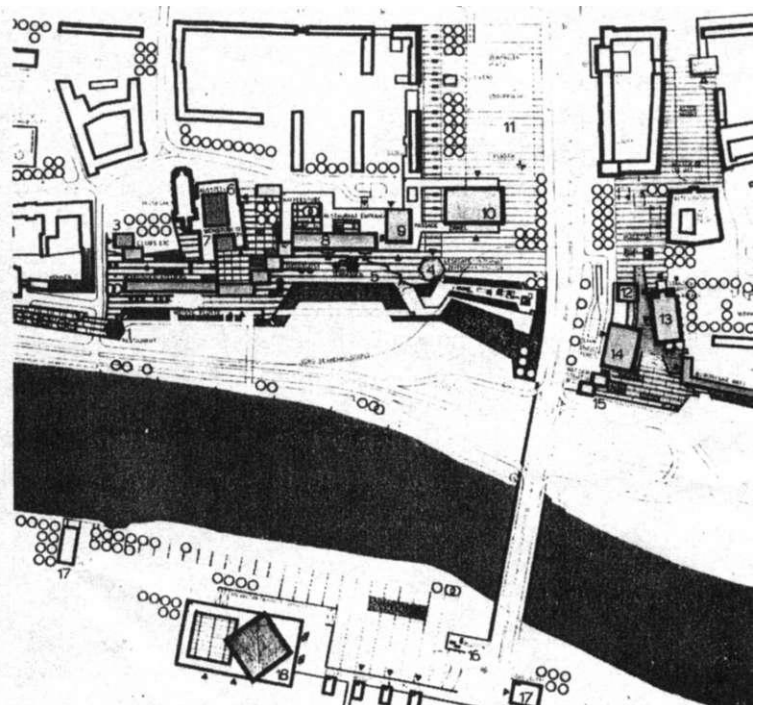
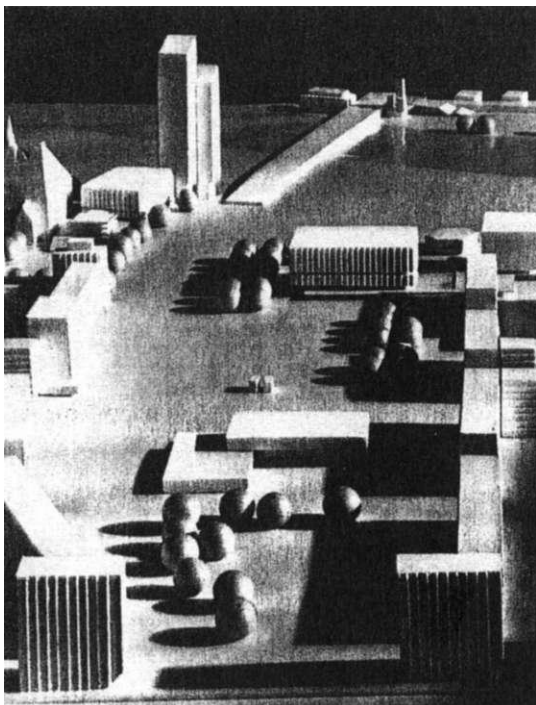
Mit der Stellung der Hochhäuser wird eine klare Akzentuierung des Brückenkopfes erreicht.

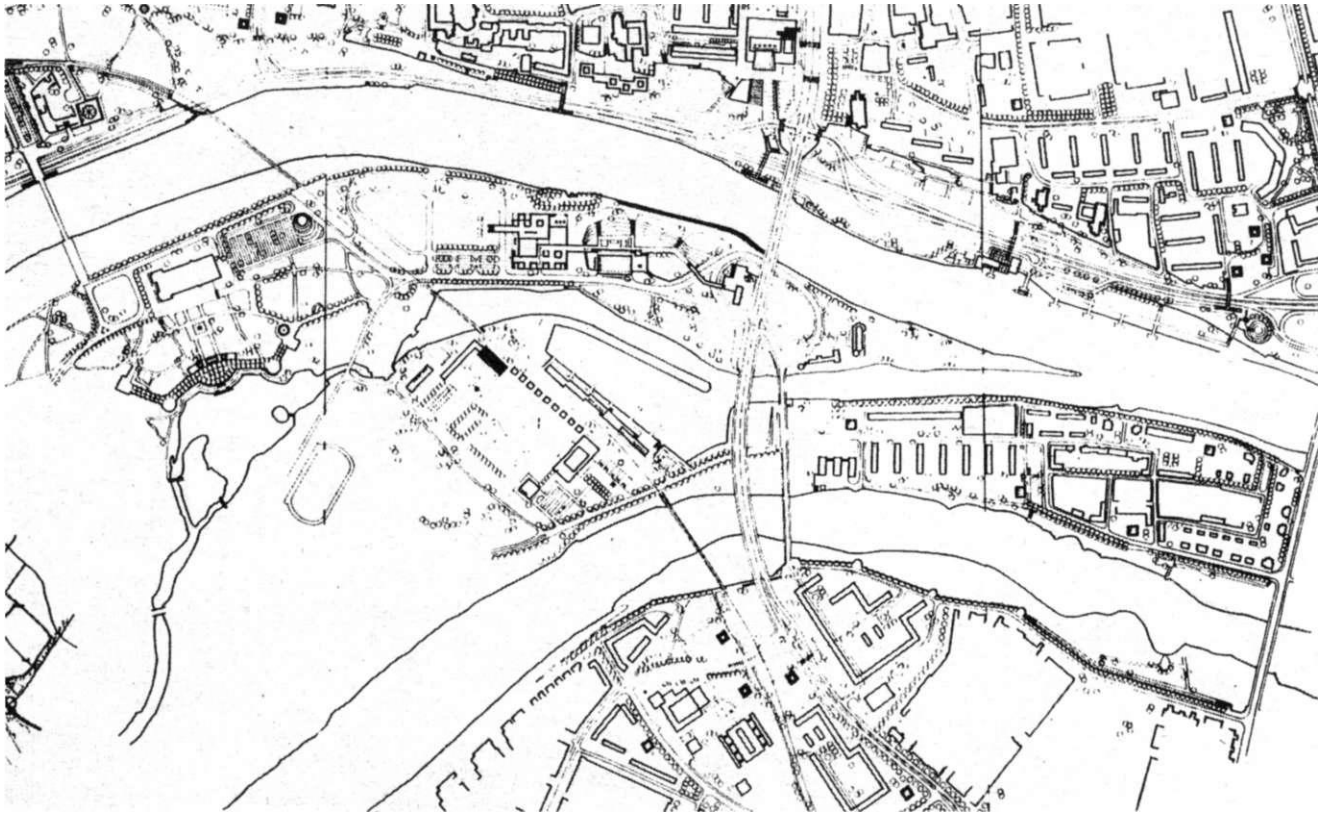


Ein weiterer 2. Preis (Stahn, Dresden) - Begründung des Preisgerichts: In der Gesamtkonzeption kommt eine Reihe wertvoller Ideen zum Ausdruck. Als besonders positiv wird die Gestaltung des westlichen Brückenkopfes mit der geschlossenen Terrassenführung zwi-

schen Strombrücke und Dom hervorgehoben. Die Stellung des Volkshauses unmittelbar neben der Johanniskirche befriedigt nicht... Für die städtebauliche Lösung des östlichen Brückenkopfes und des Werders schlägt der Verfasser eine überzeugende Lösung vor.

Stahn (Dresden) - ein weiterer 2. Preis im Wettbewerb 'Elbfergestaltung' (1967)





Timme (Halberstadt) - 3. Preis im Wettbewerb 'Elbuefergestaltung' (1967)

3. Preis (Timme, Halberstadt) - Begründung des Preisgerichtes: Durch drei Gruppen von Hochhäusern, die an den entscheidenden Punkten eingeordnet werden, erreicht der Verfasser eine klare Absteckung des Elbraumes im Bereich des Stadtzentrums. Die Lösung am westlichen Brückenkopf sowie die flache Bebauung vor dem Kloster bringen einen positiven Ansatz zur einheitlichen Gestaltung dieses Bereiches.

Der Vorschlag für die Umgestaltung des Elbebahnhofes bringt ebenfalls positive Anregungen.

Die Veränderung der Verkehrsführung durch die Aufhebung der Einmündung der Jakobstraße in die Wilhelm-Pieck-Allee ist nicht vertretbar. Die Zeilenbebauung auf dem Werder überzeugt nicht. Die richtige Akzentuierung auf dem östlichen Brückenkopf wird bei der Gesamtgestaltung dieses Bereiches nicht mit der gleichen Großzügigkeit durchgehalten.

Detail des obigen Entwurfs

