

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg



Südwestliche Stadterweiterung



30
1995

Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Christa Anger
Peter Anger
Birgit Arend
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Monika Bohnert
Sylvia Böttger
Wolfgang Buchholz
Klaus Danneberg
Renate Dilz
Wilma Ebeling
Gabriele Eschholz
Klaus Eschke
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Peter Görke
Hans Gottschalk
Margot Gottschalk
Gabriele Grickscheit
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Hans Heinecke
Anette Heinicke
Sabine Hlous
Heinrich Höltje
Wilfried Hoffmann
Gudrun Hunger
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Heinz Karl
Krista Kinkeldey
Hannelore Kirstein
Jutta Klose
Brigitte Koch
Helga Körner
Dr. Günter Korbel
Christa Kummer
Peter Krämer
Thomas Lemm
Gisela Lenze
Marlies Lochau
Bernd Martin
Konrad Meng
Helmut Menzel
Angelika Meyer
Heike Moreth
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Dirk Rock
Jens Rückriem
Karin Schadenberg
Burkhard Rönick
HanneloreSchettler
Günter Schöne
Monika Schubert
Helga Schröter
Klaus Schulz
Hans Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Rudi Sendt
Siegfried Szabo
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Wolfgang Warnke
Rolf Weinreich
Astrid Wende
Burkhardt Wrede-Pummerer
Marietta Zimmermann

Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes:

- 1990 1. Workshop - Die Zukunft des
Magdeburger Stadtzentrums -
1/93 Strukturplan
2/93 Verkehrliches Leitbild
5/93 Sanierungsgebiet Buckau
7/93 Workshop - Nördlicher Stadteingang -
8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93 Radverkehrskonzeption
10/94 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
17/94 Schlachthofquartier
18/I/94 Napoleonische Siedlung
18/II/94 Baugeschichte Neue Neustadt
18/III/94 Baugeschichte Sudenburg
19/94 Anger-Siedlung
22/94 Curie-Siedlung
28/94 Bundesgartenschau 1998
29/94 Workshop Siedlungen 20er Jahre
20/95 Bruno Taut in Magdeburg
31/I/95 Historische Parkanlagen
33/95 Magdeburger Märktekonzept
37/95 Siedlung Farmersleben
42/95 Buckau
43/I/95 Wohnungsbau im 3. Reich

Dank

Eine Zeit blüht auf, die Gründerzeit. Fast 100 Jahre später erlangt diese Architektur Anerkennung und präsentiert sich in neuem Glanz. Das Erscheinen der vorliegenden Broschüre wurde kurzfristig um eine Darstellung der Entwicklung des Gebietes seit 1976 bis zu den aktuellen Bezügen der Gegenwart ergänzt. Es ist über die kunsthistorische Betrachtung auf diesem Gebiet hinaus gleichzeitig eine Bestandsaufnahme über Planvorstellungen, systematische Weiterentwicklung, über Planungsinstrumente seit 1990 zur Erhaltung des Gebietes, über den Städtebaulichen Denkmalschutz und vor allem über den immensen Investitionsdruck, der in den letzten 4 Jahren eingesetzt hat. Daß dieses Heft in dem Umfang anlässlich des bundesweiten „Tag(es) des offenen Denkmals“ zum 10. September 1995 erscheinen kann, verdanken wir folgenden Sponsoren:

- Sparkasse Stadt Magdeburg
- Bayerische Hypotheken- und Wechselbank
- NORD/LB Mitteldeutsche Landesbank
- GRUNDAG-Consult
- Bilfinger und Berger GmbH
- Zürich Versicherungen
- Fa. Paul Schuster KG Magdeburg

Besonderen Dank auch der AENGEVELT-Immobilien KG, die uns ihre Fotos zur Verfügung stellte und dem Fotografen Herrn Hans-Wulf Kunze, der kurzfristig die gewünschten Aufnahmen anfertigte.

Helga Körner



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier.
Gedruckt auf Recycling-Papier

Titelfoto: Restaurierte Fassade in der Otto-von-Guericke-
Straße am Hasselbachplatz

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Südwestliche Stadterweiterung

Ingrid Wernecke

Mit einem einführenden

Beitrag von Prof. Dr. Dieter Dolgner



INHALT

Grußwort Dr. Willi Polte	3
Vorwort Dr. Günther Korbel, Dr. Eckhart W. Peters	4
Vorbemerkung Prof. Dr. Dieter Dolgner	12
Vorwort der Verfasserin der Dissertation	23
Wesenszüge zur Gründerzeit	24
Magdeburg von 1830 - 1870	26
Industrielle Entwicklung als stadtbildender Faktor	28
Die neue Aufgabenstellung an das Bauwesen und den Städtebau	31
Das Plansystem der südwestlichen Erweiterung	35
Entwicklung und Beschreibung des Plansystems	37
Einschätzung der Planungstätigkeit	45
Vergleichende Betrachtungen	48
Die Baugeschichte und die bestimmenden Faktoren des Gestaltbildes der südwestlichen Stadterweiterung	53
Bestimmende Faktoren des Gestaltbildes	57
Sonderbestimmungen	59
Das Gestaltbild der südwestlichen Stadterweiterung	66
Gesellschaftliche Bauten	72
Grünanlagen und Denkmäler	85
Die Wohnhausfassaden als straßenbildprägendes Element	90
Wesenszüge des Straßenbildes	97
Schlußbemerkungen	99
Umgestaltung, Sanierung und Neubau im Südwestlichen Stadtzentrum	
Dipl. Ing. Helga Körner	103
Rekonstruktion und Restaurierung Haus Bölschestraße 1a	
Fa. Paul Schuster GmbH	146
Quellennachweis	148

GRUSSWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

seit Magdeburgs historische Innenstadt am 16. Januar 1945 fast vollständig ausgelöscht wurde, erinnern nur wenige erhaltene Gebäude an das alte Magdeburg. Im Süden, rund um den Hasselbachplatz, blieb ein Ensemble aus Gründerzeit- und Jugendstilbauten im Krieg weitgehend unversehrt. Erst die mangelnde Pflege nachfolgender Jahrzehnte ließ Verfall und Verwahrlosung freien Lauf.

Das von Bund und Ländern 1991 verabschiedete Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ hat uns in die Lage versetzt, die denkmalgerechte Sanierung der historischen Ensembles im südlichen Stadtzentrum zu wagen und insbesondere der Hegelstraße die einstige Pracht zurückzugeben.

Die aufwendige und kostenintensive Rekonstruktion in einer Zeit zu beginnen, da die Versäumnisse eines halben Jahrhunderts umfassende Modernisierungen im gesamten Stadtgebiet fordern, stieß bei manchen Magdeburgern auf Unverständnis. Ohne die finanzielle Hilfe von Bund und Land wäre die Rettung dieses einzigartigen Gründerzeitkomplexes gescheitert. Ich denke, die von der Kommune bereitgestellten Mittel, sind deshalb gut angelegt, denn rund um den Hasselbachplatz entsteht - erste Sanierungsergebnisse belegen es - ein lebendiger, repräsentativer Innenstadtbereich mit einem ganz eigenen Milieu, das schon heute Geschäftsleute, Touristen und Künstler anzieht.

Die Broschüre „Südwestliche Stadterweiterung“ dokumentiert den künstlerischen, geschichtlichen und städtebaulichen Wert der gut einhundert Jahre alten



Quartiere. Denn die Gebäude und Straßenzüge aus Gründerzeit und Jugendstil sind nicht nur Repräsentanten, sondern zugleich Zeugnisse vom Reichtum und Selbstbewußtsein einer Stadt, die den seit Jahrhunderten einengenden Festungsgürtel endlich gesprengt hatte und auf Erweiterung drängte.

Bau- und Architekturgeschichte ist immer ein Stück Stadtgeschichte. Vor diesem Hintergrund ist die vorliegende Dokumentation auch ein Beitrag zur regionalgeschichtlichen Forschung über eine Zeit, von der vor allem jüngere Generationen relativ wenig wissen. Ich wünsche der Publikation viele interessierte Leser.

Dr. Willi Polte
Oberbürgermeister

EINLEITUNG

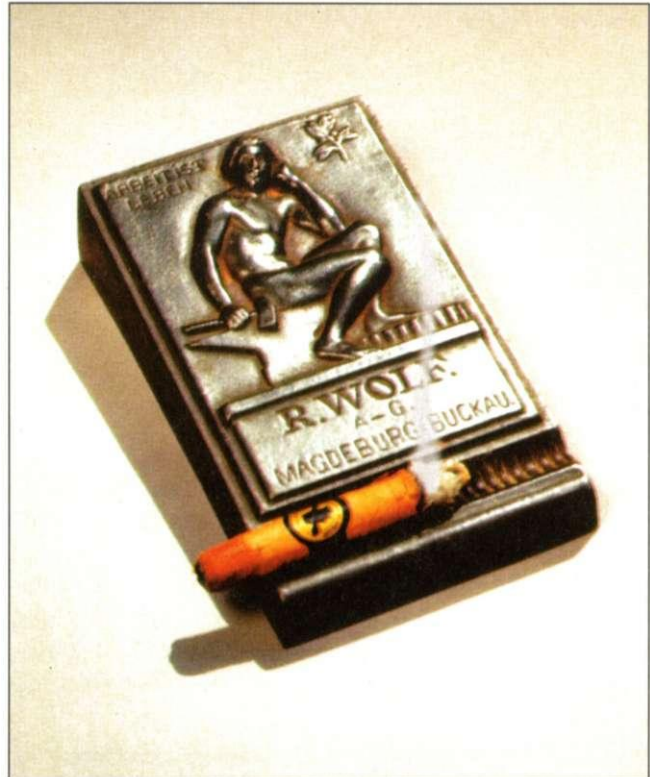
Eine neue Harmonie von Natur und Mensch sowie menschliches Wohnen und Arbeiten forderten utopische Sozialisten im frühen 19. Jahrhundert:

Setzt Euch in das rechte Verhältnis untereinander und mit der übrigen Schöpfung.....

Könnte nicht auf diese Weise der Erdboden nach und nach einem (englischen) Garten gleich werden, wo heitere, gesunde Wohnungen, nützliche Gärten, lachende Fluren, grünende Wiesen, angenehme Wälder, schattige Landstraßen ununterbrochen abwechselten und Gesundheit, Stärke, Gewandtheit, Schönheit und Dauerhaftigkeit mit Liebe, Eintracht und Sicherheit verbunden wären?

Für den Verfasser dieser Zeilen, den deutschen Sozialisten Franz Heinrich Ziegenhagen, aber auch für den Franzosen Francois Marie Charles Fourier (1772 -1837) und den Engländer Robert Owen (1771-1858) schien die Schaffung eines „paradiso terreste“ ein Ausweg aus den sich bereits Ende des 18. Jahrhunderts für die Menschen und die Natur abzeichnenden negativen Folgen der industriellen Revolution.

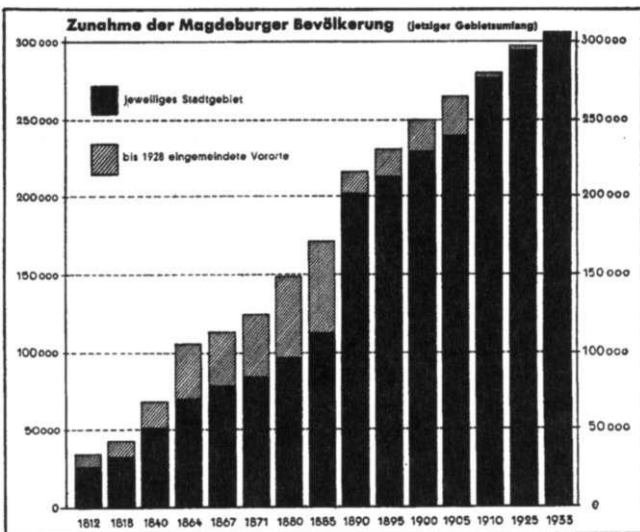
Die Realität verlief jedoch ganz anders, bedingt durch die allgemeine Aufbruchstimmung am Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts kam es zu einem rapiden Bevölkerungsanstieg. Zwischen 1816 und 1850 wuchs die Einwohnerzahl in den Ländern des Deutschen Bundes von 24,8 Millionen auf 35,5 Millionen. Die meisten Geburten gab es innerhalb der (semi) industrialisierten Welt; selbst noch zwischen 1861 und 1870 betrug der Quotient 39 von Tausend. Gleichzeitig sank die Sterblichkeitsrate dank Medizin, Hygiene und Ernährung (trotzdem gab es 1855, 1866 und 1873 drei schwere Cholera-Epidemien in Magdeburg). Diese demographische Dynamik, hoher Geburtenüberschuß und niedrige Mortalität, hat ganz sicher den ersten Aufschwung der deutschen Industrie beeinflusst.



Ein Präsent der Firma Wolf, „Arbeit ist Leben“

Die gravierende Bevölkerungszunahme sprengte zudem endgültig die bis in die ersten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts den noch relativ intakten Integrationsmechanismus der geburtsständischen, ländlichen Gesellschaft. Hinzu kam die Befreiung der Bauern von ihren Leib- und Grundherren, die es der Landbevölkerung erlaubte, in die Stadt zu ziehen, um einen „Beruf“ zu ergreifen, meistens im Handwerk. Wer einen Arbeitsplatz, eine „Erwerbsstelle“ fand, konnte jetzt heiraten; die Zahl der Ehen stieg damit weiter an.

Großbauern und Großgrundbesitzer bewirtschafteten ihre riesigen Landflächen mit billigen Arbeitskräften, konnten die ersten - auch magdeburgischen - Maschinen anschaffen und somit ihre Landwirtschaft noch viel rentabler betreiben. Sie bauten Getreide, Kartoffeln oder Zuckerrüben für den gewachsenen Bedarf der Stadtbevölkerung an, lieferten Wolle und Flachs für die Textilfabriken; manche konnten sogar ihre Agrarprodukte ins Ausland verkaufen. Vom Land und aus dem Osten



aus: 50 Jahre Magdeburger Statistik, 1935, S. 16

Zahl der Eheschließungen

Jahre	Eheschließungen überhaupt	Eheschließungen auf 1000 Einwohner
1886	1 518	9.2
1890	1 916	9.6
1895	1 605	7.6
1900	1 984	8.7
1905	1 985	8.3
1910	2 374	8.6
1915	1 778	6.2
1920	4 342	14.9
1925	2 371	8.1
1930	2 913	9.5
1934	3 670	11.9

aus: 50 Jahre Magdeburger Statistik, 1935, S. 59

strömten die Menschen in die Städte, wo sie größtenteils in den neuen Fabriken als ungelernete Arbeiter unterkamen - und aufgrund des übergroßen Angebotes für einen Lohn arbeiten mußten, der selten mehr als das Existenzminimum bedeutete. Die hohe Zahl arbeitssuchender Menschen, das Potential billiger Arbeitskräfte und der tatkräftige Fleiß des Arbeiters hat, nüchtern betrachtet, auf die beginnende Industrialisierung und damit auf die Konkurrenzfähigkeit der deutschen Industrie fördernd gewirkt und damit eine beispiellose industrielle Entwicklung bewirkt. Diese „braven“ Arbeiter bildeten das Substrat des 1871 neu geschaffenen, einheitlichen Nationalmarktes; sie ermöglichten die Konzentration von



Auch in Magdeburg gab es ein „Miljö“

Kapital, zwar nur in wenigen Händen, aber auch - was sehr entscheidend und nicht selbstverständlich war - die gezielte Verwendung des Kapitals für eine Betriebs-erweiterung.

Es setzte eine explosionsartige Erweiterung der Magdeburger Betriebe ein.

Siebzig Jahre nach der Gründung der ersten Fabriken

war der entscheidende Sprung zur Industrialisierung schließlich auch in Deutschland vollzogen. Die Fabrik wurde nunmehr über „Kapital, Arbeit und Leistung“ definiert und zu dem Zweck gegründet, mit mechanischer Kraft möglichst große Produktmengen zu erzielen.

Einzelnen Fabriken gelang innerhalb von drei oder vier Jahrzehnten nach Beginn der Industrialisierung der Ausbau von kleinen Werkstätten zu riesigen Fabrikarealen

DRESDEN 1904
GOLD-MEDAILLE

POSTCHECK-KONTO
BERLIN No. 3023

REICHSBANK-GIRO-KONTO
MAGDEB. BANKVEREIN
MITTELD. PRIVATBANK
MAGDEBURG.

Schutzmarke **Monopol** für Mostrich
Gesetzlich geschützt

HÖCHSTE
AUSZEICHNUNG

FERNSPRECHER
No. 676.

TELEGRAMM-ADRESSE:
VOIGT COMR MAGDEBURG

Mostrich,-Weinessig,-Essigsprit-und Speiseöl-Fabrik. Fabrikation von Senfmehl

VOIGT & CO
G. m. b. H.
MAGDEBURG - SUDENBURG.

Briefkopf der Firmen Voigt aus dem Jahre 1912

mit verschiedenen Fabriken, die unterschiedliche Produktionszweige aufnahmen. In der Neuen Neustadt stehen für diese Entwicklung die Firmen Hauswaldt, Hennige oder auch Walther, in Buckau Namen wie Krupp, Gruson und Wolf. Die Briefköpfe dieser Firmen präsentieren stolz ein großes Firmenareal mit zahlreichen Haupt- und Nebengebäuden; aus mehreren Schornsteinen steigen betriebsame Rauchfahnen.

Sie galten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, beim Durchbruch der Industrialisierungswelle, als positives Symbol, als „Fahnen des Fortschritts“, und dies insbesondere in den neuen Industrievierteln wie der Neuen Neustadt, Buckau, Fermersleben und Sudenburg, die um diese Zeit gerade entstanden waren. Dort, wo Fabrikschlote rauchten und industrielle Arbeitsstätten ausgebaut wurden, begann die neue Zeit. An diese neuen Arbeitsstätten, an dieses Wachstum der neuen Industriezweige band sich die Hoffnung auf Wohlstand oder zumindest auf Verbesserung der Existenz durch regelmäßige Arbeit.

Die Arbeiter verbrachten sechzehn Stunden am Tag in der Fabrik. Zur Fabrikbelegschaft gehörten in erster Linie ehemalige Landarbeiter, weiterhin Bauern, die ihr Land aufgegeben hatten, bankrotte Handwerker, Frauen (in manchen Sektoren über die Hälfte der Beschäftigten) und selbst Kinder unter 14 Jahren, die selten weniger als zehn Prozent aller Arbeitskräfte ausmach-

Magdeburger Wohnungen

Jahre	Bewohnte Wohnungen	Leere Wohnungen	Wohnungen überhaupt	Bewohner der Wohnungen (ohne Anstalten und Schiffe)	Auf eine Wohnung entfallende Bewohner
1886	35 675	1014	36 689	150 666	4.23
1890	45 178	.	.	190 322	4.26
1895	48 996	2866	51 862	203 466	4.15
1900	53 797	417	54 214	219 573	4.08
1905	58 319	1879	60 198	228 989	3.93
1910	63 976	1415	65 728 ¹⁾	241 083	3.77 ²⁾
1925	82 310	106	82 416	290 391	3.53

¹⁾ Einschließlich 337 Wohnungen mit vorübergehend abwesenden Bewohnern.

²⁾ Ohne Rothensee, Südost, Lemsdorf, Crecau und Prester.

aus: 50 Jahre Magdeburger Statistik, 1935, S. 99

ten. Die Arbeitsbedingungen waren für den heutigen Menschen unvorstellbar schlimm: Lärm, Erschütterungen, schlechte Luft und unzureichende sanitäre Bedingungen beanspruchten den arbeitenden Menschen bis an die äußerste Grenze der Erträglichkeit. - Zilles Milieu war auch in Magdeburg -

Und dennoch verließen jeden Tag tausende Familien ihre agrarisch, ländlich geprägte Heimat, zogen in die Quartiere der Stadt und suchten Arbeit in einer Fabrik - damit es den Kinder einmal besser gehe.

An diesen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen hatte der aufopferungsvolle sozialpolitische Kampf der Sozialdemokratie einen entscheidenden Anteil; in Magdeburg haben sich Arbeiterführer wie Albert Vater unschätzbare Verdienste erworben.



Historische Postkarte vom Hasselbachplatz mit Blick in den Breiten Weg um die Jahrhundertwende



Luftbild aus dem Jahr 1994

Der Städtebau in der Gründerzeit

Unter Gründerzeit im engeren Sinne versteht man die Zeit unmittelbar nach dem gewonnenen Krieg gegen Frankreich, also die Jahre von 1871 bis 1873.

Was seit Klopstock gefordert und 1848 vergeblich versucht worden war, schien 1871 endlich erreicht zu sein: Die Gründung des Nationalstaates, eine Zeitenwende in der Sozialgeschichte der Deutschen Nation. Diese Errungenschaft führte einerseits zur Lösung und damit zur Vereinfachung der nationalen Frage, zugleich aber auch zu neuen Problemen und noch größeren Fragwürdigkeiten. Denn als 1871 das Deutsche Reich ausgerufen wurde, war keiner von den 1848ern zugegen. Männer wie August Bebel, die sich gegen den nationalen Übermut des Sieges über Frankreich geäußert hatten, saßen in Gefängnissen. Um den Kaiser standen in Versailles allein die Fürsten, die Generäle, die Hofbeamten, aber keine Volksvertreter. Die Reichsgründung hatte die Verbindung von demokratischem und nationalem Wollen auf immer zerrissen.

Gemäß des Friedensschlusses von Versailles mußte Frankreich dem Deutschen Reich die gewaltige Kriegsschädigung von fünf Milliarden Francs zahlen. Diese unter den damaligen Verhältnissen unglaublich hohe Summe wurde auch tatsächlich in überraschend kurzer Zeit bezahlt.

Diese Reparationsgelder riefen eine übertriebene Spekulation hervor; allein in Preußen wurden 1871/72 etwa achthundert neue Aktiengesellschaften gegründet (in den hundert Jahren davor waren es gerade knapp dreihundert). In Magdeburg erwarb die Kommune zwischen der Danzstraße und der Sternstraße vom preußischen Militärfiskus für sechs Millionen Mark neue Flächen der ehemaligen Festungsanlagen und verkaufte diese Parzellen als Bauland. Zuerst wurde die Generalkommandantur des IV. Armee-Chors in der Augustastraße gebaut, dann setzte eine fieberhafte Spekulation ein; der Quadratmeter Bauland wurde mit 233 Mark angeboten. Jedoch schon wenig später (1873) rief ein allgemeiner Kurssturz den Zusammenbruch zahlreicher Gründungen und Unternehmungen hervor. Mit dieser großen Depression endete die Gründerzeit im engeren Sinne.

Nach der Depression von 1873 sanken die Zinssätze ganz erheblich; langfristiges Geldkapital wurde zu günstigen Bedingungen reichlich angeboten und diese preiswerten Finanzierungsmöglichkeiten bildeten eine der Ursachen für einen neuen Aufschwung, der an der „Südfront“ Magdeburgs im Stadtfeld und später an der „Nordfront“ deutlich nachzuweisen ist. Insbesondere wurde die Bautätigkeit angeregt und nur so ist jenes Phänomen der 80er Jahre zu erklären, als die Bauherren der mehrgeschossigen, eindrucksvollen Bauten fast

ausnahmslos kleine Handwerksmeister waren. Die Architektur war dem Historismus verpflichtet; maßgebend waren die Stilformen der Neoromanik, Neogotik, Neorenaissance beziehungsweise des deutschen Neobarock, später folgte der „art nouveau“, der Jugendstil.

Das Mauerwerk der Häuser war außerordentlich solide, die Räume (des Vorderhauses) waren hoch und licht, günstig angeordnet und geräumig (im Gegensatz zu den Hinterhäusern). Wäre dieser Wohnraum in den vergangenen Jahrzehnten angemessen saniert und modernisiert worden, stünden heute mehrere tausend schöne Wohnungen zur Verfügung.

Darüberhinaus wurden die Quartiere mit breiten Straßen, mit vielfältigem Pflaster, Fuß- und Radwegen, Baumreihen und Plätzen gegliedert.

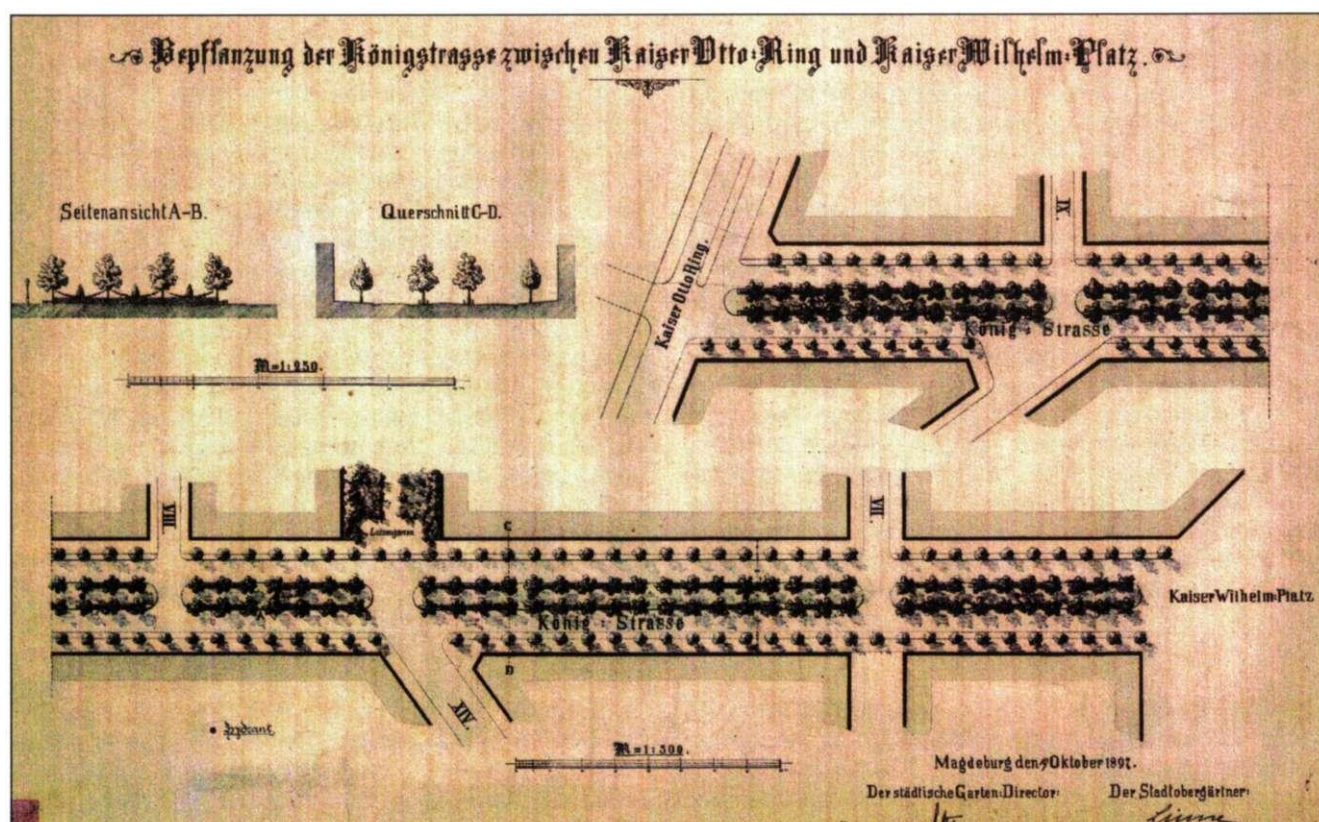
Die Jahrzehnte ab 1880 werden als Gründerzeit im weiteren Sinne verstanden. Es waren gleichzeitig jene Jahre, in denen mit dem Durchbruch der Elektrotechnik die zweite Industrialisierungsphase begann. Die Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahnen) beschleunigte den innerstädtischen Verkehr, die Einführung des Glühlichts (Edison 1878) verbesserte die Beleuchtung und der Fernsprecher schuf ein neues Netz der individuellen Kommunikation. Neue Ämter entstanden, private Haushalte und Büros sowie Fabriken erhielten die entsprechenden Einrichtungen.

Es darf dennoch nicht übersehen werden, daß während des gesamten Zeitraums von der südlichen und nördlichen Stadterweiterung und der Bebauung Stadtfelds bis zum Ersten Weltkrieg die beiden Krisen von 1847/48 und 1873 nicht die einzigen geblieben sind.

Im zweiten Halbjahr des Jahre 1900 setzte eine Rezession ein, wie es sie seit dem „Gründerkrach“ im Jahre 1873 nicht mehr gegeben hatte. (siehe ausführlich Günter Korbel, „Die napoleonischen Gründungen Magdeburgs“, Heft 18, 1994, S. 26).

Der nächste Konjunkturaufschwung, der sich im Verlauf des Jahres 1904 abgezeichnet hatte, führte dann 1905 zu einem erneuten steilen Aufschwung der Produktion - zu Lasten vieler kleiner Zulieferbetriebe.

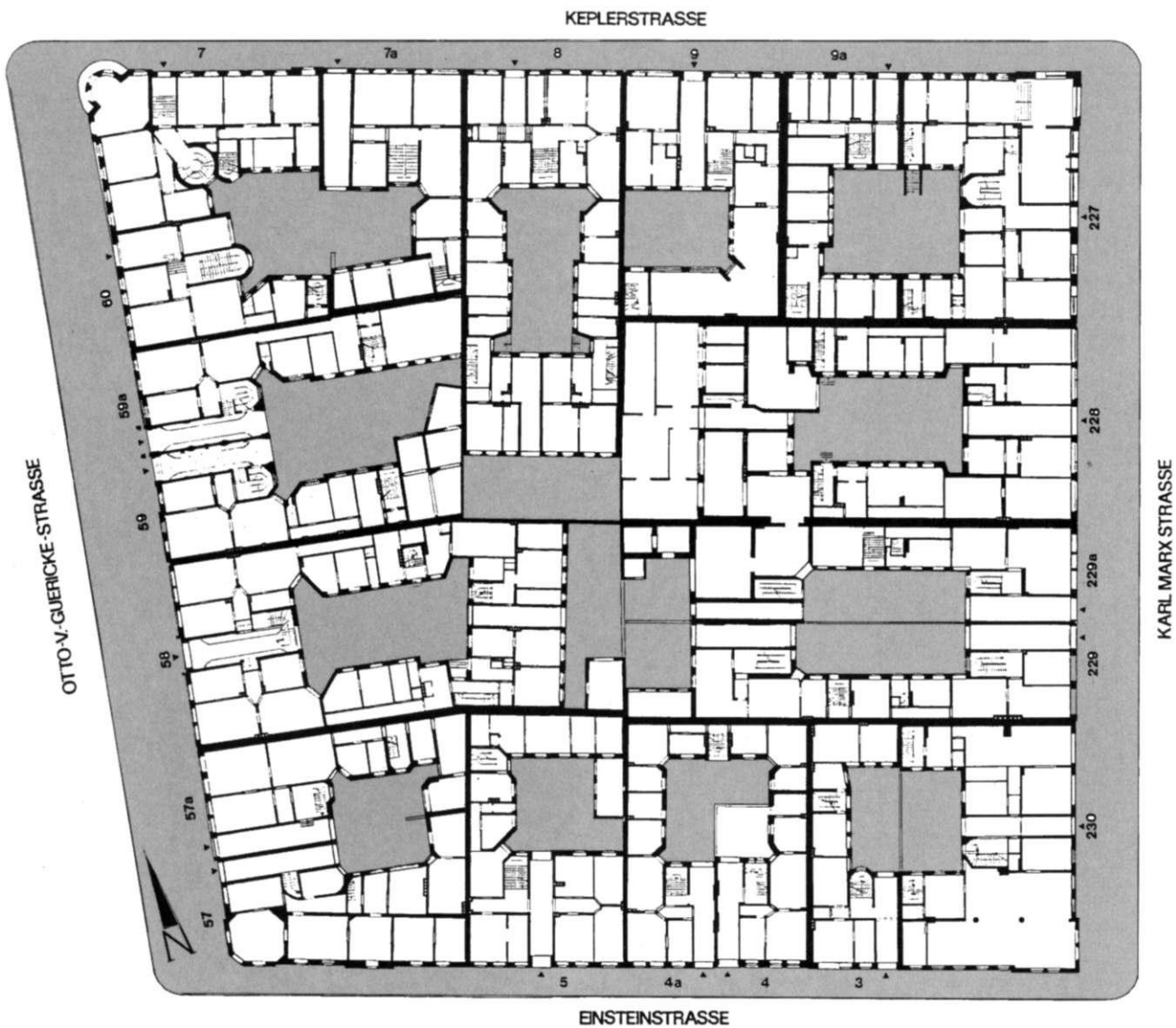
Erst zu Beginn des Ersten Weltkrieges kam es wieder zu einer bemerkenswerten Krise („Kriegsstoß“). Sie war die Folge von Mobilmachung, Unterbrechung der Lieferbeziehungen, vorsichtiger Verfügung bei Absatzplanungen, bei Kauf und Kreditgewährung, allgemein aber auch eine Fortwirkung der ohnehin rezessiven Tendenzen des Jahres 1914.



Plan der Königstraße aus der Gründerzeit



Gründerzeitliche Stadterweiterung
an der Süd- und Nordfront um die
Jahrhundertwende



Quartier 5, Bestand 1985

Die Gründerzeit in Deutschland war beendet.

Die Architektur der Gründerzeit ging einen schweren Weg der Anerkennung. Sie stand noch vor zwanzig Jahren in keinem guten Ruf. Die Großbourgeoisie sei zu keinem eigenen Stil fähig gewesen, so urteilte man, und plante den flächendeckenden Abriß, um neue Stadtviertel bauen zu können. So auch in der DDR bis in die 70er Jahre. Allerdings fehlten für flächendeckendes „Aufräumen“ Geld und Baukapazitäten. So blieb das Übernommene stehen, wenn auch als Stiefkind des Städtebaus und dem zunehmenden Verfall ausgeliefert.

Mit Beginn des Wohnungsbauprogrammes in den 70er Jahren am Rande des Stadtgebietes, kam es zu einer Entvölkerung des südlichen Stadtzentrums. 1981 verzeichnete die Stadt einen Rückgang von 35 % der Einwohner, unmittelbar in den Wohnquartieren um den Haselbachplatz waren es sogar 51 %. (VWZ vom 1.1.19981)

Die Ursachen für die Bevölkerungsfuktuation lagen vorwiegend in der desolaten Bausubstanz, den großen Wohnungen mit der mangelhaften Ausstattung sowie dem vernachlässigten Wohnumfeld.

Die zum Teil völlig unbewohnten Häuser mit den zugemauerten Erdgeschossen führten zur Entwicklung eines politischen Potentials, das die Stadt veranlaßte, 1984 die Sanierung dieses gründerzeitlichen Stadtgebietes einzuleiten.

Die Architektur der Gründerzeit gelangte zu neuen Ehren. Heute sagt man, alles Gebaute sei Kultur, die Aussagen über das Lebensgefühl der Zeit vermittele und durch Abriß unwiederbringlich verlorengehe. Man bemühte sich, die Sünden aus der Gründerzeitarchitektur wieder gutzumachen, auch wenn das aufwendig ist.

Bemerkenswert ist das Interesse vieler Bauherren, die Geld investieren, um auch zu „heilen“, d.h. die verlorengegangenen Fassdenqualitäten wiederherstellen.

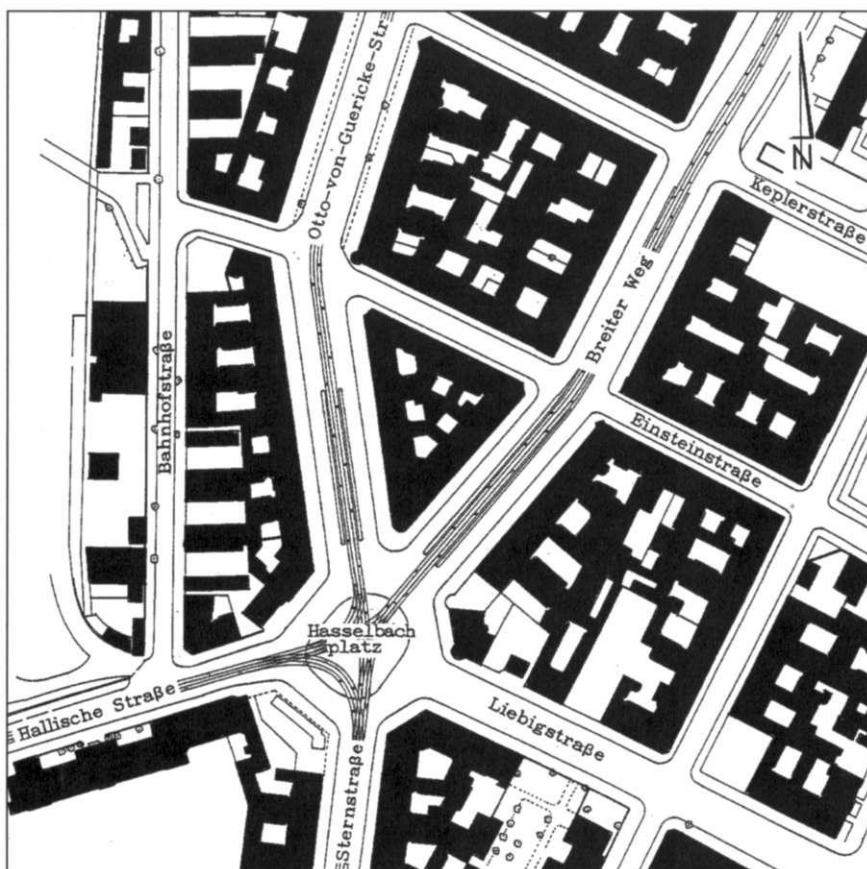
Eine von der Stadtverordnetenversammlung im Jahre 1991 beschlossene Erhaltungssatzung stellt das Gebiet unter Kontrolle des Stadtplanungsamtes, das nun jegliche Veränderung überwachen kann, um das öffent-



Dom mit Innenstadt, Blick nach Nordosten (vor dem II. Weltkrieg)

liche Interesse am Erhalt dieser Bausubstanz und der städtebaulichen Struktur zu vertreten.

Die Entwicklung in den letzten fünf Jahren haben den Verfall der letzten Jahrzehnte gestoppt, neue Gebäude füllen die Baulücken, eine neue Gründerzeit hat begonnen.



Auch wenn „Grün-Rot“ geschlossen wurde, dafür sind jetzt „Der alte Dessauer“, und „Paternoster“ als typische Kiezlokale „Gambrinus“, „Savoarin“, „Café Impro“ entstanden.

Wir denken, die Stadt Magdeburg wird sich - so wie nach all den großen Krisen der letzten Jahrhunderte - von dem zweiten Weltkrieg und auch von den unterschiedlichen Strömungen erholen und wieder zu einer Stimmung finden, die lebenswert ist.

Wie alle Städte pulsiert auch Magdeburg im Rhythmus der heute oftmals hektischen Zeit und wird von künftigen Generationen, neuen politischen Ideologien, ökologischen Grenzen des Wachstums, ökonomischen Gedanken und hoffentlich auch von ethischen Grundsätzen geformt werden. Das südliche Stadtzentrum, ein Lichtblick? Wir meinen, ja!

*Günther Korbel
Eckhart W. Peters
Stadtplanungsamt*

VORBEMERKUNG

Die südwestliche Stadterweiterung von Magdeburg - ein städtebaulich-architektonisches Ensemble des Späthistorismus

Wachstum war das hervorstechendste Merkmal der deutschen Entwicklung seit der Reichsgründung 1871; Wachstum beschleunigte die Bewegung der Güter, Menschen und Ideen, bedeutete Wohlstand und Fortschritt - zumindest für einen Teil der Gesellschaft. Dieser erreichte Fortschritt gab sich überall leicht zu erkennen: in steigenden Produktionsziffern, in den Errungenschaften der technischen Zivilisation, in der Bevölkerungsexplosion und dem Städtewachstum, in einer Blüte der Wissenschaft und Kultur. Der ungebremsste Fortschrittsglaube unterlag zunächst noch kaum einem Zweifel. Er bestimmte ökonomische und politische Konzepte, ja alternative Gesellschaftsentwürfe, bedeutete Steigerung und Vollendung der vergötterten Rationalität.

Mit der Industrialisierung und Urbanisierung bestimmten eiserne Getriebe, mahlende Kolben und kreisende Räder den Rhythmus des Lebens einer Massengesellschaft; sie ließen in unablässiger Wechselwirkung die moderne Großstadt entstehen. Aus rasch wachsenden Städten wurden in kürzester Zeit wirkliche Großstädte mit der ihr eigenen Stadttechnik, städtebaulichen Dimension und kompakten baulichen Substanz, mit den charakteristischen Plansystemen und den neuen Maßstäben der Körper- und Raumbildung, mit ihrer Konzentration wirtschaftlicher Kraft, dem Umfang der Warenströme, der Vielfalt menschlicher Tätigkeiten, der Fülle kultureller Angebote und geistiger Anregungen. Bis dahin unvorstellbare Veränderungen der baulich-räumlichen Umwelt bewirkten neue Lebensgewohnheiten, gewandelte ästhetische Empfindungen, Seh- und Wahrnehmungserlebnisse. Menschenzusammenballungen in der Fabrik, im Wohnquartier, auf der Straße und in Organisationen vermittelten das Bild von Mobilität, Aufbruch und Dynamik, bekräftigten indes gleichzeitig das Bewußtsein des Werteverlustes, ein Gefühl der Bedrohung.

Der durchgreifende, alle Lebensbereiche berührende Wandel, die Ablösung der patriarchalischen Rechtsauffassung und mittelalterlichen Gewerbeverfassung, die Zerstörung der traditionellen Regelung zwischenmenschlicher Beziehungen, die Aufhebung der Bindung an Familie, Zunft und Gemeinde, die Entwertung herkömmlicher Verhaltensmuster erweckten Unsicherheit und Angst, erzeugten Orientierungslosigkeit und Instabilität. Kompensation erwartete man aus der Geschichte, in deren vergegenständlichter Umwelt man allein Zuflucht und Geborgenheit zu finden hoffte. Die historisch bewährte Form wurde der zunehmenden Versachlichung und materiellen Bedürfnisorientierung, der vordergründigen utilitaristischen Zwecksetzung, der Demonstration des technischen Fortschritts und der öko-

nomischen Verwertung gleichsam als ideelle, emotionale Anspruchshaftigkeit entgegengesetzt. Ihrer Aufgabe als Kommunikationsmedium, als Übermittlerin von Botschaften ikonologischer Art konnte die Architektur vorerst nur gerecht werden, wenn die transportierten Informationen mit Rücksicht auf ihre Verständlichkeit an konventionelle Symbole, Strukturen und Formen, eben an den Zeichenvorrat der Vergangenheit gebunden blieben.

Enorme Anstrengungen wurden der Bauverwaltung und Bauwirtschaft, den Baubetrieben, Architekten und Ingenieuren abverlangt, um die Städte in ihrer gleichzeitigen Konzentration und Expansion dem drohenden Chaos zu entreißen und ihnen eine sinnvolle Perspektive zu sichern. Daß es sich dabei um einen permanenten Lernprozeß handelte und nicht schon alle Lösungen zeitlose Gültigkeit beanspruchen konnten, ja auch die Reklamation künstlerischer Ansprüche nicht immer die nötige Beachtung finden mochte, versteht sich von selbst. Dabei verlief die gesamte städtebaulich-architektonische Entwicklung mit beträchtlichen zeitlichen Verzögerungen und regionalen Unterschieden. Gerade Industrialisierung und Urbanisierung konzentrierten sich auf bestimmte Landschaften, Rohstoffreservoirs, Verkehrsadern. Hier konnte unter Umständen die kahle Heide mit „amerikanischer Schnelligkeit“ in einen Urbanen Raum verwandelt werden, hier entstanden unter dem Sog des Arbeitskräftebedarfs die Großstädte mit ihrer grellen, von Widersprüchen zerrissenen Lebenssphäre. Sie bildeten die Folie für Friedrich Nietzsches Kulturpessimismus, sie galten den Zivilisationskritikern aller Couleur als „Krankheit Europas“, und Bismarck haßte die Großstädte als Brutstätten der Revolution und wünschte, sie beseitigen zu können. In kleineren, von der Industrialisierung kaum berührten Städten blieben dagegen die gewohnte Daseinsweise, die überkommene Wirtschaftsform und im Bauen ein beschaulich-bescheidenes biedermeierliches Maß bewahrt. Ein grundlegender, heute global geltender Wesenszug der Moderne wurde begründet: die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen.

Magdeburg kam aufgrund seiner geographischen und verkehrstopographischen Lage am Mittellauf der Elbe seit jeher eine besondere Bedeutung zu: als von einem Kastell geschützter karolingischer Grenzhandelsplatz, als erste „Hauptstadt“ des Heiligen römischen Reiches deutscher Nation unter Otto I., als erzbischöflicher Sitz, als herzogliche Residenz, als preußische Provinzialhauptstadt, als Festungs- und Garnisonsstadt. Alle Entwicklungsphasen haben sich im Lauf der Geschichte in der städtebaulichen Struktur und in aussagekräftigen Baudenkmalen vergegenständlicht. Freilich hätten von hier aus noch Karl der Große und Karl IV. ihre Reiche regieren und neben dem Magdeburger Dom auch das Straßburger Münster stehen können, und Magdeburg



Luftbild der Stadterweiterung, 1994

hätte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts dennoch nicht den entscheidenden Sprung in die neue Zeit geschafft. Es ist ohne Frage reizvoll, sich den Erhalt der von einer starken Festung umgrenzten mittelalterlich-barocken Altstadt als Geschichtsquelle, Kultur- und Baudenkmal, Erlebnisraum und Touristenmagnet vorzustellen. Doch der finanzträchtige Kultur- und Massentourismus steckte damals noch in den Kinderschuhen. Ausschlaggebend für die Wandlung Magdeburgs zur modernen Großstadt waren Industrialisierung und Wirtschaftsvitalität, der Ausbau des Verkehrsnetzes, Handelsintensität und Kapitalkonzentration mit all den bekannten Folgeproblemen. Wie auch anderenorts erwies sich in diesem Prozeß der historisch überkommene bauliche Bestand eher hinderlich als förderlich.

Ein Hindernis besonderer Art stellte der barocke Festungsgürtel dar. Er strangulierte die Stadt und unter-

band jede weitere sinnvolle Entwicklung. Man glaubt sich in einen Fantasiefilm versetzt, wenn man erfährt, daß die Eisenbahn, dieses dampfende Symbol des Industriezeitalters, über Festungsgräben und Zugbrücken, unter hochgezogenen Fallgattern und zwischen Schanzen hindurchfahren mußte, um den Bahnhof zu erreichen. Auf der anderen Seite der Stadt wiederholte sich die Prozedur, und das x-mal am Tage. Für Produktionsstätten und den Wohnungsbau fehlte der Raum, von anderen Urbanen Bedürfnissen gar nicht zu reden. Die Industrie siedelte sich in den Vorstädten an, in Buckau und Sudenburg zumal. Unter dem Druck der anwachsenden Bevölkerung begann die wildwüchsige Bebauung entlang der Ausfallstraßen. Innerhalb kürzester Zeit verdichtete sich hier die Wohnbebauung, wuchs in die Höhe und mischte sich mit Industrieanlagen. Die Höfe füllten sich mit Hinterhäusern, Ställen, Schuppen und Gewerbe-

betrieben. In der Innenstadt suchte man vorerst die sich stetig erhöhende Einwohnerzahl durch Aufstockung und Hofüberbauung, durch die Umwandlung von Boden und Keller, von Ställen, Schuppen und Werkstätten in Wohnraum aufzufangen. Jeder Restfleck wurde ausgenutzt. Immer mehr Menschen waren bereit, selbst in den engsten, feuchtesten und finstersten Löchern zu hausen. Alle unsere Vorstellungskraft versagt vor dem Ausmaß der Wohnungsnot, des hygienischen Mangels, der Zerrüttung von Familien, der Beschädigung der Persönlichkeit in der „guten alten Zeit“.

Selbst angesichts dieser unsäglichen Verhältnisse bedurfte es eines Vierteljahrhunderts zäher Verhandlungen, den Fiskus und das Militär zu überzeugen, den Festungsring im Westen und Süden zu beseitigen, um endlich der längst fälligen Stadterweiterung Raum zu geben, gleichwohl nicht, um fortan darauf zu verzichten, sondern um ihn weiter ins Feld hinausgeschoben neu zu errichten und zusätzlich mit einem Kranz von zwölf Außenforts zu verstärken. Welch ein Anachronismus bei dem vorliegenden politischen Kräfteverhältnis und der vervollkommenen Militärtechnik!

Immerhin war nach der sorgfältigen Planierung ein Terrain für die Bebauung gewonnen, das in der Größe etwa die Hälfte des Altstadtgebietes beträgt. Zunächst hatte jedoch der bürgerliche Krämergeist bei den Kaufverhandlungen sich selbst ein Bein gestellt. Aufgrund der zögerlichen Haltung der kommunalen Unterhändler führten die Bahngesellschaften eigene Verhandlungen und erwarben unabhängig das westliche Gelände für die Anlage der Bahntrasse und die Errichtung des neuen Zentralbahnhofs - wohl gar ein Glücksfall für die Stadt Magdeburg. Denn der Bahnhof hätte in seiner Anbindung an den Stadtorganismus nicht vorteilhafter plaziert werden können und unterschied sich insofern wohlthuend von jenen weit entfernt liegenden „Wüsten“-Bahnhöfen, wie sie in anderen Städten entstanden. Und Gleisanlagen bilden im Gefüge der Stadt immer einen Fremdkörper, ein mehr trennendes als verbindendes Element, ganz gleich, wo sie liegen.

Die Stadt erwarb schließlich 1870 vom Fiskus westlich der Innenstadt einen Geländestreifen und im Süden ein Terrain von trapezförmigem Zuschnitt, das im Westen vom Schienenstrang der Eisenbahn, im Süden von den neuen Festungswerken, im Osten von der Stromelbe und im Norden von der Altstadt begrenzt wird. Die Stadterweiterungsplanung in ihren Verkehrs- und stadtechnischen sowie gestalterischen Aspekten wurde 1869 in Angriff genommen und bis 1881 einer ständigen, den neu erworbenen Erkenntnissen angepaßten Überarbeitung unterzogen, die nicht schlechthin nur Veränderungen, sondern wahrhaftige Verbesserungen brachte. Die Wohnbebauung erfolgte unter Berücksichtigung des sich wandelnden Verhältnisses von Angebot und Nachfrage und unter Beachtung der formal-ästhetischen Entwick-

lung von Nord nach Süd fortschreitend zwischen 1870 und 1890.

Nach der in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ausklingenden landesherrlichen Phase des Städtebaus hatten die an der Stadtplanung beteiligten Ingenieure und Architekten zunächst kaum im einzelnen zu übersehen vermocht, welche Konsequenzen die Industrialisierung für die Genesis der Stadt haben würde. Krasse Fehleinschätzungen und sporadische, unkontrollierte Stadterweiterungen waren nicht selten. Gleichwohl erkannte man zunehmend die Dynamik der Stadtentwicklung in ihrer historischen Dimension und suchte darauf abgestimmte Methoden und Gestaltungsprinzipien zu erarbeiten. Als natürliches Plansystem ergab sich eine Erweiterung in konzentrischen Ringen, wie es unter Bezug auf das Pariser Beispiel und nach Aufhebung einschnürender Befestigungsanlagen vielerorts praktiziert wurde. Für Magdeburg war diese Möglichkeit durch die fortdauernde Existenz des Festungsgürtels vorerst nicht gegeben. Als Grundgerüst der Bebauung diente allgemein das seit der Antike bekannte und bewährte Quadrat- oder Rechteckstraßenraster als eine an sich rationelle und übersichtliche Planform. Vor allem der anschwellende Straßenverkehr erzwang spätestens nach 1870 eine Abwandlung dieses alterprobten Systems. Das gleichmäßige Raster mußte mit einem Netz von Hauptverkehrsstraßen überlagert werden, das die wichtigsten Verkehrssammelpunkte in direkter Linie miteinander verband. Das Ergebnis waren Planformen, die als Dreieck- oder Diagonalsystem bezeichnet wurden.

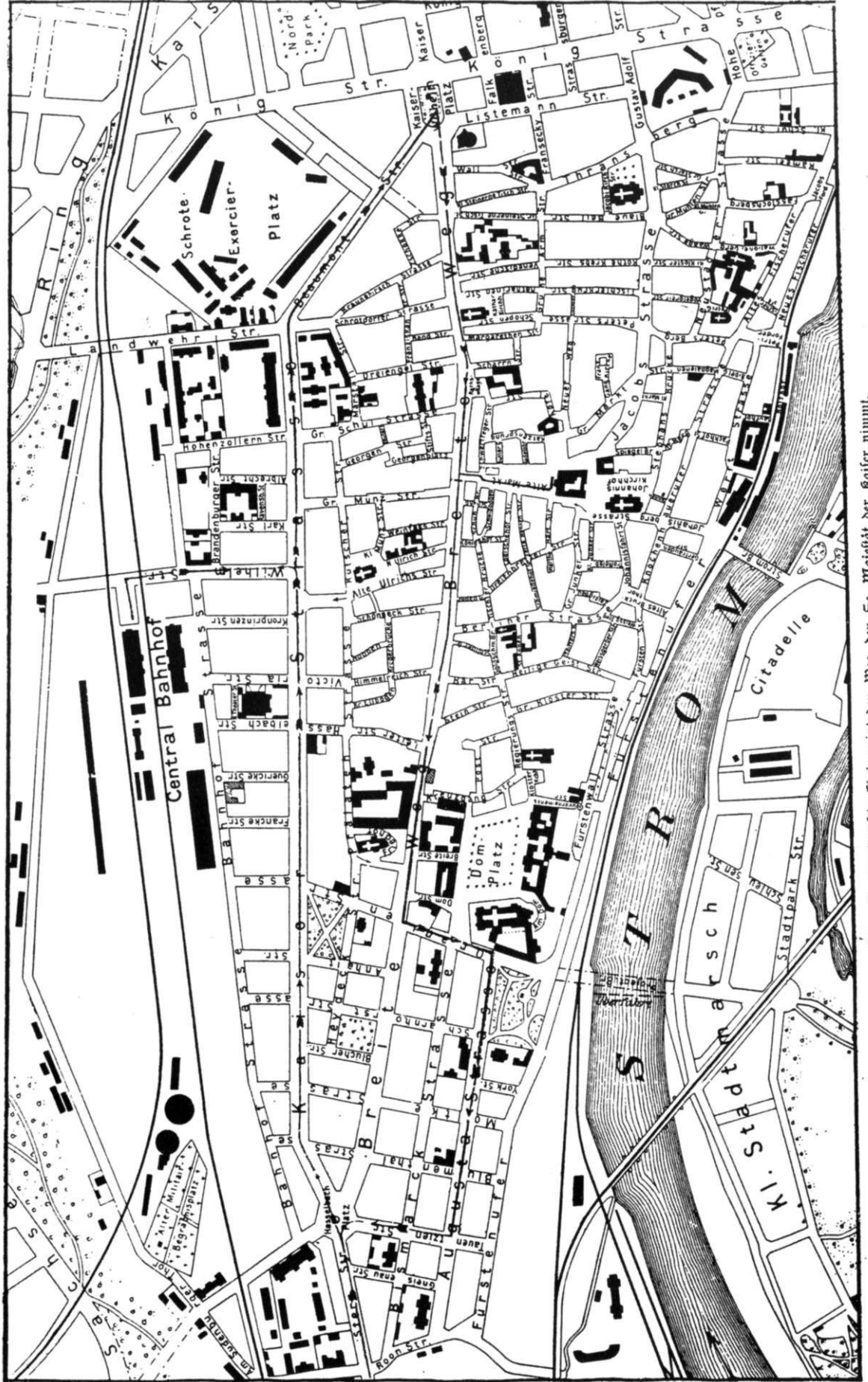
Nach den damals gültigen städtebaulichen Grundsätzen stellt die südwestliche Stadterweiterung von Magdeburg eine moderne und optimale Lösung dar. Der trapezförmige Umriß des Erweiterungsgebietes, die verkehrstechnischen Prämissen, die ökonomischen Zwänge einer rationellen Baugrundaussnutzung und sicher nicht zuletzt gestalterische Erwägungen ließen eine Planfigur entstehen, die eine Kombination des Quadrat-rastersystems mit dem Diagonalsystem darstellt. Das Grundgerüst des Straßenrasters wird von breiten Hauptverkehrs- bzw. Promenadenstraßen durchzogen, die das Baugebiet optisch gliedern und in einem Sternplatz, dem Hasselbachplatz, zusammenlaufen. Unter Anerkennung und Nutzung der örtlichen Gegebenheiten wurde indes nicht nur auf eine verkehrsgünstige Straßenführung innerhalb des Erweiterungsgebietes, sondern auch - soweit es die Festungswerke erlaubten - auf eine reibungslose Verbindung zu den Vorstädten Buckau und Sudenburg Bedacht genommen. Besondere Aufmerksamkeit galt während der Planungsphase der organischen Anbindung an das Altstadtgefüge im Norden. Nicht nur, daß Altstadt und Erweiterungsgebiet in dem nach Süden verlängerten Breiten Weg eine gemeinsame Hauptachse erhielten, auch die Uferzone der Elbe und die Kaiser-/Otto-von-Guericke-Straße sorgen im Osten

Plan der Altstadt.

„Führer durch Magdeburg“

Beilage zur Sonntagsausgabe der Magdeburgerischen Zeitung.

Schreibische Buchdruckerei Magdeburg.



Die gelb eingedruckte Linie zeigt den Weg, den Se. Majestät der Kaiser nimmt.

Gebietsplan der Altstadt

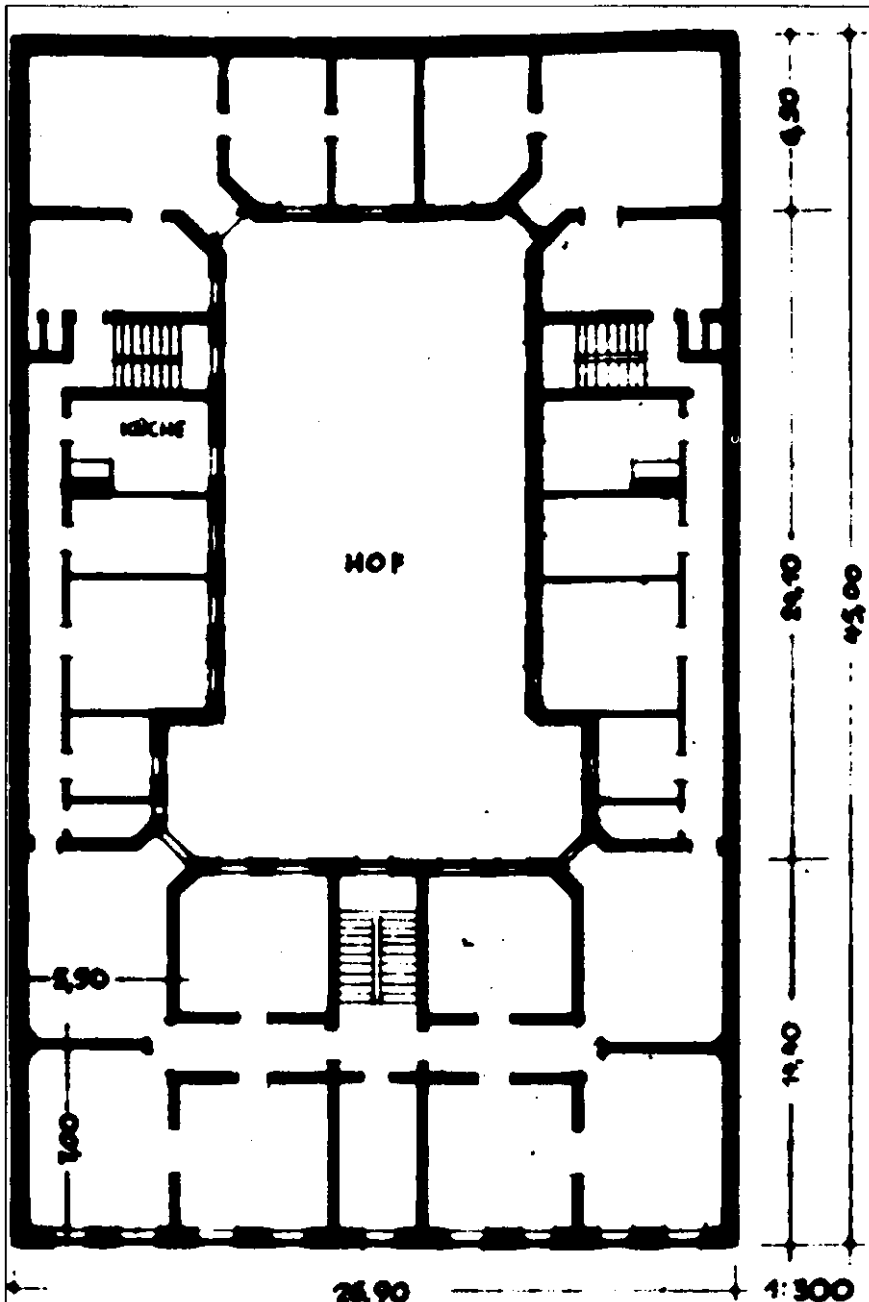
und Westen für eine deutliche strukturelle Verklammerung. Der an der Nahtstelle stehende, gleichsam beiden Stadtteilen als orientierender Monumentalbau zugeordnete Dom sorgt zusätzlich für eine optische Verschmelzung und gibt der mit Nobelwohnhäusern ausgestatteten Augusta-/Hegelstraße einen dominanten Bezugspunkt.

Die städtebauliche Konzeption mit ihren geraden, sternförmig in einen zentralen Platz einmündenden Hauptstraßen beruht fraglos auf barockem Ordnungsdenken. Doch sind die dort alles beherrschenden Gestaltungsprinzipien der Axialität und Symmetrie keineswegs schematisch, sondern mit Rücksicht auf die vorliegende Topographie

äußerst differenziert, sensibel und lebendig gehandhabt worden. Nach der im Früh- und Hochklassizismus bevorzugten aufgelockerten Bauweise scheint auch in der großstädtisch geschlossenen, Platzwände und Straßenfronten bildenden Bebauung barockes Raumgefühl wieder aufgelebt zu sein. Die Blockrandbebauung, die ein Straßengeviert ausfüllt, galt als historisch bewährtes, zweckmäßiges Verfahren. Nachteile erwuchsen dem Blocksystem auch in Magdeburg aus der profitorientierten Überforderung, da die einzelnen Parzellen bei steigendem Platzbedarf nur eine Erweiterung auf Kosten der Freifläche im Inneren der Blöcke zuließen. So schoben sich Hinterhäuser und Gewerbebetriebe in die Freifläche

hinein und bildeten mehrere hintereinanderliegende, eng und hoch umbaute Hinterhöfe, in denen der Wohnungsstandard, die wirtschaftliche Kraft und soziale Stellung der Bewohner proportional zur Entfernung von der Straße abnahmen. Durch die Bebauungsdichte hatten vor allem die Bewohner der Hinterhäuser unter dem Mangel an Licht, Luft und Bewegungsfreiheit zu leiden. Immerhin konnten in Magdeburg allein schon durch den gering dimensionierten Zuschnitt der Baukörper derartige skandalöse Auswüchse wie in Berlin oder Hamburg vermieden werden. Der Mißbrauch brachte die geschlossene Blockrandbebauung in Verruf. Lange Zeit gehörte sie zu den verketzerten und verworfenen Möglichkeiten städtebaulicher Gestaltung. Die leidvollen Erfahrungen mit der zerstückten, fragmentierten, in Auflösung begriffenen Stadt des 20. Jahrhunderts haben inzwischen gerade dieses Element der Stadtbaukunst des 19. Jahrhunderts als wichtiges Mittel der Ordnung und Orientierung wieder ins Bewußtsein gehoben und zur Anwendung empfohlen.

Bei aller Vordergründigkeit ökonomischer Interessen sowie verkehrs- und stadtechnischer Zielstellungen ist dennoch ein bewußter Ordnungs- und Gestaltungswille kaum zu übersehen. Haupt- und Nebenstraßen sind in ihrer Breite, Höhe der Bebauung, Ausstattung und Plastizität der Fassaden, dementsprechend in der sozialen Struktur ihrer Bewohner deutlich differenziert. Besondere Anforderungen wurden an die



Parzellenbebauung mit Vorderhaus, Seitengebäude und Hinterhaus



Hasselbachplatz 1980

Hauptstraßen gestellt. Sie sollten breit sein und geradlinig verlaufen, um weite Perspektiven zu eröffnen, sie sollten durch Plätze untergliedert, mit Denkmälern und Brunnen geschmückt und nach Möglichkeit begrünt sein. In den Geschäftsstraßen lagen alle Schätze der Welt ausgebreitet. Hier kamen die Flaneure auf ihre Kosten. Die Geschäftsstraße war Schauplatz und Sinnbild großstädtischen Lebens. Der altstädtische Marktplatz als traditioneller Ort des Handels, als Zentrum des gesellschaftlichen Lebens verlor an Bedeutung. Selbst der am Breiten Weg vorgesehene Wochenmarkt konnte kein wirtschaftliches Eigenleben entfalten und wurde bald in einen Grünplatz umgestaltet. Als neues städtebauliches Ideal, als Symbol des gesellschaftlichen Reichtums, wirtschaftlicher Prosperität und kultureller Potenz, als Verkörperung der „massenhaft zusammengefaßten Lebenskraft und Regsamkeit der Bevölkerung“ (Herman Lotze, 1868) galt die Straße. Auch im Erweiterungsgebiet ist dieser Kult der Straße bis auf den heutigen Tag erlebbar. Die Kaiserstraße und der Breite Weg vereinen wesentliche städtebaulich-architektonische Elemente der Zeit und legen ein beredtes Zeugnis für das Bemühen ab, der Großstadt Magdeburg eine einprägsame Raumform zu geben. Um nicht wirkungslos im Straßenraum aufzugehen und eine Vorstellung von neuer Weite als Zeichen der Zeit zu vermitteln, mußte auch der Hasselbachplatz als Verkehrsknotenpunkt vergleichsweise größere Dimensionen erhalten und von Wänden gesteigerten Maßstabs eingefaßt werden. Der nach dem Vorbild von Berninis Vierströmebrunnen auf der Piazza Navona in Rom geschaffene Hasselbachbrunnen zentriert den Platz, gibt den einmündenden Hauptstraßen

einen Zielpunkt und vollendet insofern erst den gewünschten Charakter des Sternplatzes.

Während die Augustastraße als reine Wohngegend höchsten Komforts vorgesehen wurde, sind die Wohnbauten der Kaiserstraße von Büro- und Geschäftsräumen unterlagert und die Erdgeschoßzonen des Breiten Weges von den großen Schaufenstern der Läden aufgerissen. In den Nebenstraßen durchmischt sich die Wohnbebauung mit zahlreichen Kleinunternehmen, die gegenüber der Großindustrie noch immer den Hauptanteil des Produktionsaufkommens stellten. Die Bewohner - zumal in den Hinterhäusern - waren außer der Enge und Lichtarmut auch dem Lärm und Gestank vieler Werkstätten und Gewerbebetriebe ausgesetzt. Gleichwohl sollte bei aller Belästigung, die Gewerbebetriebe in unmittelbarer Nachbarschaft von Wohnungen verursachen können, der heute oft verdrängte Grundsatz nicht unbeachtet bleiben, daß die Mischung der Wohnfunktion mit Funktionen der Verwaltung, der Versorgung sowie des produzierenden und dienstleistenden Gewerbes überhaupt erst die Bildung eines vitalen Urbanen Organismus gewährleistet.

Die Schaffung städtischer Grünflächen als Bürgerparks oder Volksgärten fußte auf Gedanken, die Peter Joseph Lenné in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts gerade an Magdeburger Modellbeispielen entwickelt hatte. Der 1817/18 angelegte Volkspark Herrenkrug wurde 1829/30 nach Plänen Lennés erweitert, nachdem dieser bereits 1823-25 den Kloster-Berge-Garten geschaffen hatte. Ab 1872 entstand in Fortsetzung dieser Tradition schließlich noch der Kulturpark Rotenhorn auf der El-

beinsei. Diese Stadtparks dienten der Volkserziehung und dem Naturgenuß, mit diesen „Grünen Lungen“ sollte der wachsenden Zahl innerstädtischer Bewohner ein Ausgleich für Naturferne, Lärm und schlechte Luft geboten werden. Dem bis heute schwierig gebliebenen städtebaulichen Problem des Kontaktes zur Natur haben sich die Planer des Magdeburger Erweiterungsgebietes nicht entzogen. Die Begrünungskonzeption sah eine Bepflanzung der Hauptstraßenzüge und des Haselbachplatzes mit Alleebäumen und in der Augustastraße zusätzlich die Anlage eingefriedeter Vorgärten vor. Für die Gestaltung von Grün- und Schmuckplätzen blieben drei rechteckige Quartiere von der Bebauung ausgespart. Der Heydeckplatz an der Kaiserstraße diente später als Baustelle für das Museumsgebäude. Eine besondere städtebauliche Bedeutung kam jener Grünfläche zu, die auf dem bewegten Gelände der ehemaligen Bastion Cleve in der Nordostecke des Erweiterungsgebietes angelegt und vom Kriegerdenkmal Hermann Eggerts an erhöhter Stelle bekrönt wurde. Dieser Minipark leitet vom neuen Stadtteil geschickt in den Fürstenwall der Altstadt über und bildet gemeinsam mit dem General-Kommando-Dienstgebäude, dem Domgymnasium und dem im Blickfeld stehenden Dom den würdigen Abschluß der auch sonst betont repräsentativ ausgestatteten Augustastraße.

Zuweilen ist zu lesen oder zu hören, daß man bei der Einordnung der Gesellschaftsbauten in das Plansystem wenig Sorgfalt hat walten lassen, ja daß diese erst später im Verlauf der Bebauung den einzelnen Blöcken mehr oder weniger zufällig zugeordnet worden seien und in-

sofern als städtebauliche Dominanten und Bezugspunkte im wesentlichen ungenutzt geblieben wären. Nun, da mag etwas dran sein, aber soviel auch wieder nicht. Nicht überall - und schon gar nicht in Magdeburg - konnte die Wiener Ringstraße entstehen, und nicht jedes öffentliche Gebäude (Bahnhof, Stadttheater, Museumsbau, Staatsarchiv, General-Kommando-Dienstgebäude, mehrere Schulen) konnte für sich beanspruchen, in der Mitte eines Zentralplatzes freigestellt zu werden und damit Ausgangs- und Zielpunkt einer städtebaulichen Teilplanung zu sein. Auch wenn die Gesellschaftsbauten in die Flucht einer Straßenfront eingeordnet sind, wissen sie sich doch in der Mehrzahl durch zusätzlichen Freiraum und eine betonte, eigenwertige Gestaltung gegenüber der Umgebung zu behaupten. Tröstlich mag in diesem Zusammenhang dem Lokalpatriotismus erscheinen, daß in Berlin das Rote Rathaus wie ein Bürogebäude ohne Vorplatz in die damals eng und hoch bebauten Rathausstraße hineingezwängt wurde, daß andererseits das Reichstagsgebäude in Berlin oder der große Komplex des Reichsgerichts, des Gewandhauses und anderer öffentlicher Gebäude in Leipzig zu sehr ins Abseits geraten sind, um für das Stadtbild prägend wirksam werden zu können.

Das in Magdeburg verwirklichte Planschema diente indes lediglich als Gerüst für die freie Vermarktung des Baulandes. Nach der Vermessung wurden die einzelnen Parzellen an den Meistbietenden verkauft, übrigens ein Vorgang, bei dem die Stadt riesige Gewinne einstrich. Die Boden- und Bauspekulation als Ausdruck des Wirtschaftsliberalismus mit den hinlänglich bekannten



Augustastraße (Hegelstraße, Eckgebäude Danzstraße, zerstört)

Folgen nahm ihren Lauf. Obgleich die Bauspekulation vor allem in der letzten Phase der Bebauung nicht immer flexibel genug auf die Schwankungen des Wohnungsmarktes zu reagieren vermochte, darf dennoch nicht übersehen werden, daß mit dieser Methode in kürzester Frist eine gewaltige Bauproduktion eingeleitet wurde. In der Energie der Spekulationstätigkeit hatte sich ein Weg eröffnet, im Wohnungsbau mit dem Tempo des Bevölkerungswachstums wenigstens einigermaßen Schritt halten zu können. Die geltenden staatlichen und städtischen Bauordnungen, wie das preußische Fluchtliniengesetz von 1875, erlegten dem freien Spiel der Kräfte und dem Bauunternehmertum kaum Beschränkungen auf. Sie enthielten kaum mehr als bautechnische Sicherheits- und Brandschutzbestimmungen. Der Entscheidungsspielraum der amtlichen Stadtplanung bewegte sich innerhalb der Festlegung des Straßennetzes, der Straßenbreite, der Grundstückstiefe und Hofgröße sowie der Bestimmung der möglichen Geschoßzahl.

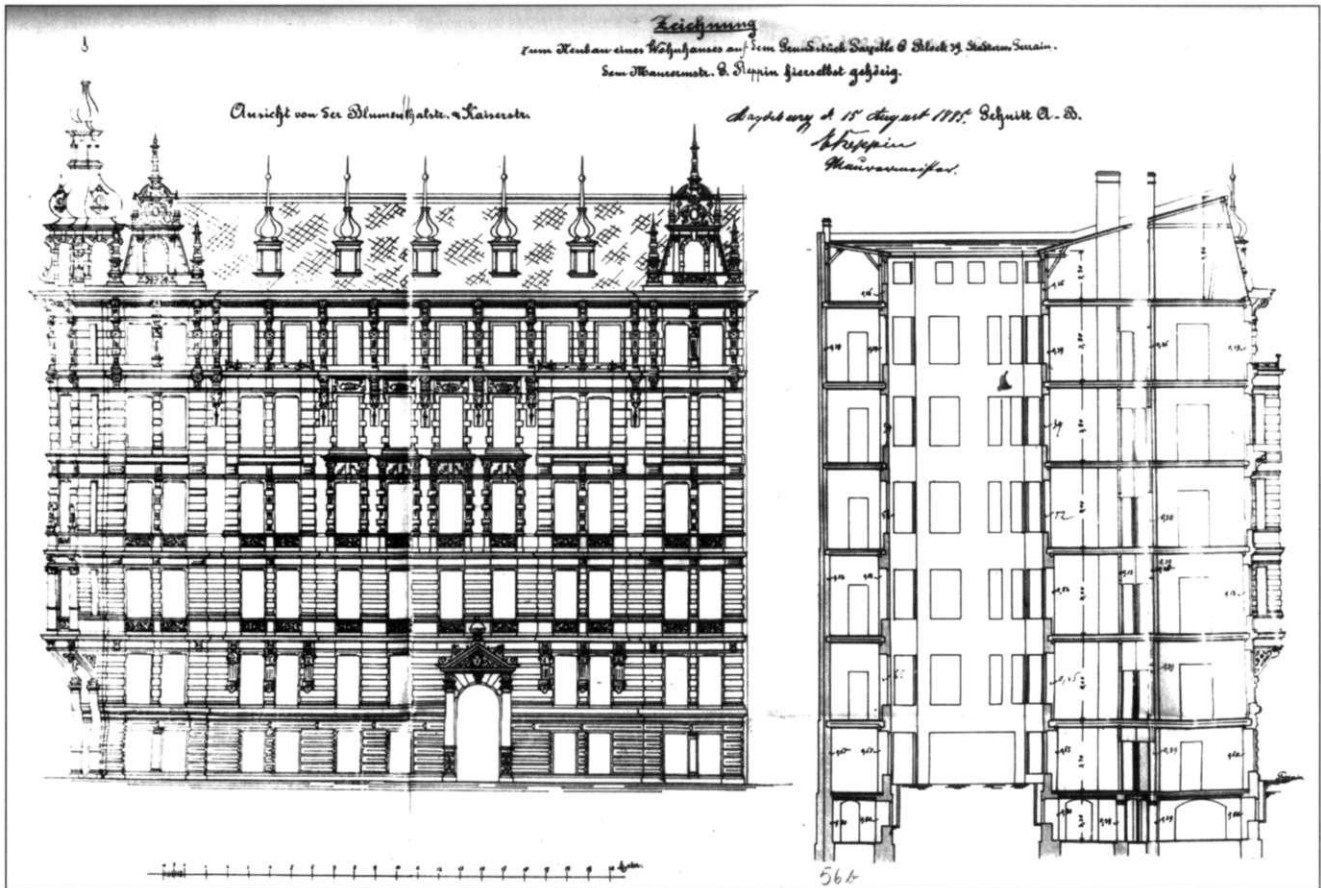
Das enorme Bautempo war dem Wandel in den Produktionskapazitäten der Bauindustrie, ihrer Betriebs- und Arbeitskräftestruktur, der zunehmenden Mechanisierung der Bauprozesse, der Normierung und Präfabrikation von Bauelementen und ersten zaghafte Ansätzen industrieller Produktion geschuldet. Standardisierung, serielle Fertigung und Montage von Bauelementen durchdrangen mittlerweile das gesamte Bauwesen. Selbst die historisierenden Fassadenelemente wurden in großer Serie vorgefertigt und den Architekten und Bauhandwerkern in Katalogen zur flexiblen, vielfach variablen Nutzung angeboten. Trotz des Zwanges zur maximalen Rentabilität erreichte der Magdeburger Wohnungsbau im Hinblick auf die verwendeten Materialien, handwerkliche Solidität, technische und sanitärtechnische Ausstattung im Durchschnitt einen hohen Standard - ein Gütesiegel, das durchaus nicht allen rasch aus dem Boden gestampften Massenwohnquartieren dieser Zeit zusteht. Und wenn aus Berlin gerade nach der Gewährung der unbeschränkten Gewerbefreiheit 1868 immer wieder Einstürze auf Spekulation neu errichteter Miethäuser gemeldet wurden, so sind derartige Mißstände in Magdeburg gottlob ausgeblieben.

Aus heutiger Sicht mutet es seltsam, ja geradezu unverständlich an, daß weder an der Stadtplanung noch am Wohnungsbaugeschehen auch nur ein einziger Architekt beteiligt war. Ingenieure, Feldmesser und Baugewerksmeister machten die Sache unter sich aus. Dieser Sachverhalt deutet auf eine tiefreichende Störung des Berufsstandes der Architekten zu seinem Aufgabengebiet hin. Träger des zur Tauschwertproduktion degradierten Wohnungsbaus waren die zu Bauunternehmern avancierten Handwerksmeister mit ihrer in der Regel auf Baugewerkschulen erworbenen soliden Bildung. Da sie nicht nur Grundrisse zu zeichnen, sondern auch

schablonierte Fassaden zu entwerfen vermochten, das Baukünstlerische also gratis zu liefern schienen, traten sie gegenüber den akademisch gebildeten Architekten, vor allem gegenüber den freiberuflichen Privatbaumeistern, als existenzbedrohende Konkurrenten auf. Die fest in den kapitalistischen Produktionsprozeß integrierten Bauunternehmer verdrängten den Architekten aus weiten Bereichen der damals sogenannten „Nutzarchitektur“. Die führenden Architekten beharrten dagegen in ihrer elitären Isolation auf ein Abgehobensein von den Niederungen des bürgerlichen Alltags, sie reagierten kompensatorisch mit einem Rückzug auf das ästhetische, historische und ikonologische Terrain. Die idealistische Architekturtheorie mit ihrer Trennung von Schönheit und Zweck lieferte ihnen die Legitimation, wesentliche Bereiche der baulich-räumlichen Umweltgestaltung aus ihrer Tätigkeit auszuklammern und vor den gewaltigen Anforderungen des Jahrhunderts in den Triumph von Geist und Bildung zu flüchten. So hatten sich trotz fließender Grenzen zwei deutlich voneinander geschiedene Ebenen herausgebildet, auf denen ganz unterschiedliche Berufsgruppen verantwortlich agierten: der Monumental- oder Repräsentationsbau und die im Verständnis der Zeit minderwertige Utilitätsarchitektur, zu der auch der gesamte Massenwohnungsbau zählte.

Dies war in Magdeburg nicht anders. Abgesehen davon, daß sich im Spekulationsbau Bauherr und Bauunternehmer häufig in einer Person vereinten, wäre es kaum einem Auftraggeber eingefallen, bei der Errichtung eines Wohngebäudes für den Markt einen Architekten hinzuzuziehen, weil die Honorarkosten den Wettbewerb zu seinem Ungunsten beeinflusst hätten. Die Domäne der Architekten blieb der repräsentative Gesellschaftsbau. So wurden in Magdeburg zum Beispiel hochkarätige Berliner Architekten bemüht: Richard Lucae für den Entwurf des Stadttheaters (1874-76) und nicht zuletzt Ludwig Heim, der gemeinsam mit dem legendären Ingenieur (seiner Ausbildung nach ein Architekt) Johann Wilhelm Schwedler für den Zentralbahnhof (1870-74) verantwortlich zeichnete. Gemessen am Entwicklungsstand der Wiener Architektur aus dem Umkreis Otto Wagners war der Entwurf des Wiener Architekten Friedrich Ohmann für das Museumsgebäude bei dessen Eröffnung 1906 doch bereits arg altmodisch.

Nicht minder eigentümlich erscheint der Umstand, daß sich weder aus den Bauordnungen noch aus einschlägigen Akten irgendwelche Anhaltspunkte für gestalterische Absichten herauslesen lassen. In der Magdeburger Bauordnung findet sich lediglich der Hinweis, daß die Fassaden derart beschaffen sein sollen, daß „ihr Anblick kein öffentliches Ärgernis“ erregt und die verwendeten Farben die „Sehorgane“ nicht zu belästigen haben. In den „Grundsätzen für Stadterweiterungen“ von 1874, die der Verband deutscher Architekten- und Inge-



Fassadenschmuck mit Erker und Giebel

neurvereine unter der Federführung Reinhard Baumeisters herausgab, werden „ästhetische Vorschriften“ als „verwerflich“ schlicht abgelehnt. Auch in seinem Buch „Stadterweiterungen in technischer, baupolizeilicher und wirtschaftlicher Beziehung“ von 1876 verzichtete Baumeister auf jede weitere Angabe von künstlerischen „Momenten“, da sie „kaum nach allgemeinen Regeln zu schildern“ seien. Und wenn Camillo Sitte 1889 seine Schrift „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ nannte, suggerierte er gewollt die Annahme, einen solchen habe es zuvor nicht gegeben. Aus all dem wird nun mit Vorliebe der Schluß gezogen, Städte- und Wohnungsbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts seien ausschließlich eine ökonomische, technische, baupolizeiliche, unter Umständen noch eine hygienische Angelegenheit gewesen, aber in der formal-ästhetischen Relevanz überhaupt nicht oder kaum erkannt worden.

Freilich ließ sich die freie Individualität als personale Entsprechung liberalistischer Wirtschaftsgesinnung ungern in Fesseln schlagen. Das ästhetische Äquivalent war die ungehinderte architektonische Stilkonkurrenz, der „Stilfasching“, des Historismus. Doch bewegte man sich in diesem Rahmen so sicher in überkommenen künstlerischen Konventionen und historischen Traditio-

nen, daß es darüber keiner näheren Verständigung bedurfte. Im Magdeburger Stadterweiterungsgebiet ist das dem neuen Großstadtrhythmus angepaßte barocke Vorbild unschwer zu erkennen. Geradlinige Achsen, weite Perspektiven, wechselnde Straßenbreiten, begrünte Abschnitte und das Bemühen, durch starke architektonische Mittel, durch plastische Gliederung, durch symmetrische Entsprechungen und schließlich durch Türme und Kuppeln, vor allem über den spitzwinkligen Ecken am Hasselbachplatz, auf große Distanz künstlerisch zu wirken, war das in Magdeburg verwirklichte, aber darüber hinaus allgemein anerkannte städtebauliche Ideal. Und wenn Camillo Sitte das monotone und schematische Raster- und „Häuserkastensystem“ kritisierte, wußte er diesem doch wiederum nur ein anderes historisches Vorbild, nämlich die eine Art partielle „Sonntagsarchitektur“ konstituierende unregelmäßig-freie, asymmetrische und malerische Komposition altdeutscher Städte entgegenzuhalten.

Was aber haben all die zweckfreien Erker, Giebel, Türme und Kuppeln, ja überhaupt die gesamte opulente Fassadenkultur mit dem Rentabilitätsdenken und dem Drang zur Profitmaximierung zu tun? Liegt hier nicht ein faustdicker Widerspruch vor? Zunächst erst einmal gilt es festzustellen, daß das in der historischen Situation

begründete „Aristokratisieren“ es dem Bürgertum nahelegte, aus dem Formenrepertoire der zentralen feudalen Bauaufgaben Palast und Schloß zu schöpfen. Nur ungern mochte man auf die Assoziation von Kolossalordnung und Rustika, von Portikus und Arkatur, von Freitreppe, Attika und Balustrade, von Risalit, Turm und Kuppel mit aristokratischer Hochherrschaftlichkeit verzichten. Im Miethausbau stand auf der einen Seite das nüchterne ökonomische Kalkül, das einen über das Zweckmäßige hinausgehenden formalen Aufwand als durchaus überflüssig ablehnte. Auf der anderen Seite waren Kreditwürdigkeit und Konkurrenzfähigkeit der Erzeuger und Bewohner zu demonstrieren, mußte dem zuweilen peinlichen Geltungsbedürfnis und Imponiergehabe Rechnung getragen werden. So wurde auch im Miethausbau - wenigstens in den an der Straße gelegenen Vorderhäusern - auf ein luxuriöses Äußeres Wert gelegt, das den Prestigewert der Wohnungen verbürgen und den Feuerkassenwert des Hauses, damit aber den zu erzielenden Verkaufspreis steigern konnte. Die Ornamentparaden der Fassaden, eben das „Tamtam der Gipsorgien und Stucktrompeten“ (Walther Rathenau, 1899), daneben prächtige Treppenhäuser, Enfiladen, breite Flügeltüren, hohe Räume und Palastfenster wurden als Luxusartikel, als lediglich mittelbar über ihren Repräsentationscharakter amortisierbares Investitionsgut in Anspruch genommen.

Dabei ist in der Magdeburger Fassadengestaltung eine deutliche Entwicklung von Nord nach Süd zu verfolgen. In den siebziger Jahren blieb nach Berliner Beispiel im

wesentlichen die durch Renaissanceelemente bereicherte klassizistische Tradition gewahrt. Diese als „Hellenische Renaissance“ bekannte Stilströmung behandelte die Fassade im Sinne der klassischen Tektonik. Einheitliche Traufhöhen, durchlaufende Gesimse, gelegentlich Attiken bzw. Balustraden, Fensterarchitekturen, Putzquaderung sowie Risalit- und Pilastergliederungen in zurückhaltender Plastizität garantierten die Einheitlichkeit des Straßenbildes. Leider hat der Bombenterror von diesen derart gestalteten Straßenzügen im Nordwesten des Erweiterungsgebietes kaum etwas übrig gelassen.

In den achtziger Jahren nahm die Tendenz zur stärkeren Differenzierung der Straßenwände, zur Individualisierung der Einzelbauten, zu immer reicherer Gliederung und Ornamentierung rasch zu. Die verwendeten Struktur- und Dekorationsformen wandelten sich vom Tektonischen und Flächigen zum Malerischen und Plastischen mit eindeutig barockisierender Ausrichtung. Der dekorative Aufwand wird in den spätesten Bauten ergänzt durch die Auflösung der fest umrissenen Schau-seite, durch ein plastisches Zerklüften der Fläche, eine Durchbrechung und Überlagerung der strukturbestimmenden Glieder, durch eine zum Teil recht bewegte Dachlandschaft. Risalite, Balkone, Erker, Loggien, Zwerchhäuser, Kuppeln und Türme erzeugen harte Licht-Schatten-Kontraste, vermitteln einen unruhigen, gleißnerischen Prunk und signalisieren in ihrer Hypertrophierung das nahende Ende des Historismus.

Die Magdeburger südwestliche Stadterweiterung, das gegenwärtige südliche Stadtzentrum, stellt in seinen Vorzügen und Schwächen ein typisches und verallgemeinerungsfähiges städtebaulich-architektonisches Ensemble des Späthistorismus dar. Trotz der Kriegseinbußen und jahrzehntelanger Verwahrlosung hat es seine Funktionsfähigkeit als vitales städtisches Zentrum, seine Gestaltqualität und charakteristische Atmosphäre wenigstens partiell bewahren können. Eine sachgerechte Sanierung dieses Stadtteils dürfte nicht nur seinen historischen und kulturellen Dokumentarwert wieder klarer hervortreten lassen, sondern auch einen gesteigerten ästhetischen Erlebniswert und eine vorzügliche Wohnqualität zum Ergebnis haben. Die Stadt Magdeburg hat sich dieses berechtigten gesellschaftlichen Anliegens durch die Einleitung entsprechender Maßnahmen verdienstvollerweise angenommen.



Fassade Hegelstr. 29/30 (1979)

Prof. Dr. Dieter Dolgner

VORWORT DER VERFASSERIN DER DISSERTATION

In den 1970er Jahren wurde mit der Erarbeitung der Grundlagen zur Modernisierung und Rekonstruktion der im Zeitraum von 1870 - 1890 erfolgten südwestlichen Stadterweiterung Magdeburgs begonnen. In zunehmendem Maße mußten sich die Architekten u.a. mit dem Problem auseinandersetzen, ihr Vorhaben mit den historischen Formen und Funktionen so in Übereinstimmung zu bringen, daß die Individualität der Stadt erhalten bleibt und systematisch weiterentwickelt wird.

Von diesem Standpunkt aus erhob sich die Forderung nach einer Untersuchung dieses Gebietes aus kunsthistorischer Sicht.

Ziel der vorliegenden Arbeit ist, grundlegende Wesenszüge der Stadterweiterungsgestalt zu vermitteln, um einerseits Orientierungshilfen für die Rekonstruktion zu geben und andererseits das Bild der gründerzeitlichen Stadt durch den Komplex des Magdeburger Beispiels zu bereichern.

Zur Lösung des gestellten Zieles erweist es sich im einzelnen als notwendig, die spezifisch industrielle Entwicklung als stadtbildenden Faktor, das Plansystem der südwestlichen Erweiterung, die Baugeschichte, die bestimmenden Faktoren des Gestaltbildes und das räumliche Gestaltbild, welches sich aus den verschiedensten Elementen zusammensetzt, zu untersuchen und detailliert darzustellen. Dabei wird dem Mietshaus, das in seiner Summierung stadtbildprägend ist, besondere Bedeutung beigemessen.

Das Erscheinungsbild einer Stadt ist das Produkt, das aus den Bedingungen des materiellen Seins der jeweiligen Gesellschaftsformation erwächst. Demzufolge liegt der Arbeit eine Methode zugrunde, die die ästhetisch und geschichtlich erforschbare Gestalt der südwestlichen Erweiterung zum Untersuchungsgegenstand erhebt. Dadurch wird den in dem Untersuchungszeitraum bestehenden wirtschaftlichen, sozialen und politischen Bedingungen, durch welche künstlerische Gesichtspunkte immer mehr abgebaut wurden, entsprochen.

Ausgehend von dieser Betrachtungsweise gilt es, auch den Stellenwert der bewußt angewandten künstlerischen Regeln und den der außerkünstlerischen Faktoren festzustellen. Wichtige Quellen hierzu sind die Planungsgeschichte und die Bauordnungen.

Durch die vergleichende Methode und durch die Einordnung des spezifischen Untersuchungsgegenstandes in das Gesamtgeschehen der Zeit werden nicht nur wichtige Zusammenhänge geklärt, sondern auch Maßstäbe und Kriterien des Urteils gewonnen. Aus diesen Gründen sind allgemeine Wesenszüge zur Gründerzeit der Untersuchung vorangestellt, und es ist in den folgenden Kapiteln immer wieder die vergleichende Betrachtungsweise angestrebt worden.

Über die südwestliche Stadterweiterung Magdeburgs gibt es weder eine planungsgeschichtliche noch eine differenzierte städtebauliche Untersuchung.

Die vorliegende Arbeit entstand auf der Grundlage des heute noch erhaltenen Bestandes und auf der Basis eines ausgeprägten Quellenstudiums. Eine hilfreiche Unterstützung waren die in der regionalen Literatur enthaltenen Fakten. Die gesammelten Aussagen aus den Quellen und der zeitgenössischen Literatur wurden einer kritischen Bewertung unterzogen.

Zur Belegung der in der Untersuchung gewonnenen Erkenntnisse und darüber hinaus dient die erarbeitete Dokumentation. Sie besteht aus einer Bildmappe zur Gestalt der südwestlichen Stadterweiterung und aus drei Katalogbänden, in denen das Bildmaterial der Wohnbauten erfaßt ist. Bedingt durch den beabsichtigten Umfang der Dokumentation ist es empfehlenswert, sich durch eine allgemeine Sichtung des Materials und durch die Information über die verwendeten Abkürzungen (8.1) eine Übersicht über die angewandten Ordnungsprinzipien zu verschaffen.

Die Benennung der Straßen ist ihrem Inhalt nach Ausdruck der Zeit. Im Textteil wird deshalb die ursprüngliche Straßenbezeichnung verwendet. Die heutige Namensgebung ist dem in der Dokumentation enthaltenen Stadtplan von 1978 (A./Abb.3) zu entnehmen. Den Textbänden ohne Dokumentation ist dieser Plan dem Anhang zugeordnet.

Es ist mir ein Bedürfnis, den Magdeburger Stadtarchitekten, den Kollegen des Kulturhistorischen Museums, den Mitarbeitern des Magdeburger Stadtarchives und der Stadt- und Bezirksbibliothek sowie meinen Verwandten und meinem Ehemann, der Sekretärin Frau Irmgard Hoppe und der stets aktiven Fotografin Frau R. Töter zu danken. Durch ihre Hilfe und durch ihr freundliches Entgegenkommen wurde die Erstellung der vorliegenden Arbeit erleichtert.

Besonderer Dank gilt meinem Lehrer Herrn Prof. Dr. phil. habil. Dr.-Ing. H.-J. Mrusek, der das Thema stellte und durch seine beratende Tätigkeit der Untersuchung Richtung und Ziel gab. Ebenso danke ich Herrn Dr. D. Dolgner, der die Untersuchung durch zahlreiche wertvolle Hinweise beachtlich förderte und weiterhin Frau Prof. I. Schulze, Frau Dr. I. Roch und dem Architekten Herrn G. Rudhard, die den Problemen der Arbeit gegenüber stets aufgeschlossen waren.

Vor allem aber gebührt der Dank meiner Mutter, die die Betreuung des Sohnes übernahm und damit die Zeit zur Verfügung stellte, die für die Untersuchung notwendig war.

WESENSZÜGE ZUR GRÜNDERZEIT

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts ist jener Zeitabschnitt in der Entwicklung des deutschen Städtebaus, in der auf der Basis der Industrie die Großstadt und mit ihr der größte Teil der baulichen Substanz, die noch heute unsere architektonische Umwelt entscheidend prägt, entstand. Die Stadt veränderte sich in ihrer Größe, Anlage und Ausstattung, in ihrer sozialen und baulich-räumlichen Struktur. Sie wurde zum Brennpunkt der gesellschaftlichen Lebensprozesse. Ursache dieses grundlegenden Wandels war der im Rahmen der industriellen Revolution vorbereitete und durch den territorialen Zusammenschluß Deutschlands begünstigte Aufschwung der Industrie nach 1871. Er wurde von einer explosionsartigen Bevölkerungsvermehrung und -konzentration als auch von dem ökonomischen und sozialen Machtzuwachs der Bourgeoisie begleitet. Die gewachsenen Bedürfnisse stellten zum Teil völlig neue und in ihren Dimensionen bisher ungekannte Aufgaben an das Bauwesen und an den Städtebau.

Die Bourgeoisie war jedoch in ihrer maßgebenden Mehrheit nicht an einer straffen Stadtplanung und -gestaltung interessiert, sondern vielmehr am freien Lauf der ökonomischen Gesetze. Die südwestliche Stadterweiterung Magdeburgs vollzog sich, eingebettet in die gesamtgesellschaftliche Entwicklung, in dem Zeitraum von 1870 - 1890. Sie bildete den Auftakt zur städtebaulichen Entwicklung aus der von den Festungswerken eng umschnürten Provinzialhauptstadt zu einem typischen Großstadtgebilde. Die Epoche von etwa 1870 - 1890 wird allgemein als Gründerzeit bezeichnet.

Hundertsiebzig Jahre nachdem sich der erste preußische König die Krone selbst auf's Haupt gesetzt hatte, wurde am 18.1.1871 Wilhelm I, König von Preußen, im Spiegelsaal des Schlosses von Versailles zum Kaiser proklamiert.

Die mit der Reichsgründung erfolgte Überwindung der territorialen Zersplitterung schuf günstige Voraussetzungen für die Entfaltung der kapitalistischen Produktionsweise. Auf dieser Grundlage konnte sich der vormonopolistische Industriekapitalismus vollständig entwickeln und die Bedingungen für den Übergang zum Imperialismus, der in den 90er Jahren erfolgte, ausreifen. Es entstand ein starkes Industrieproletariat, das auf der Basis der Konzentration der Produktion in eine qualitativ neue Stufe des Formierungsprozesses trat.

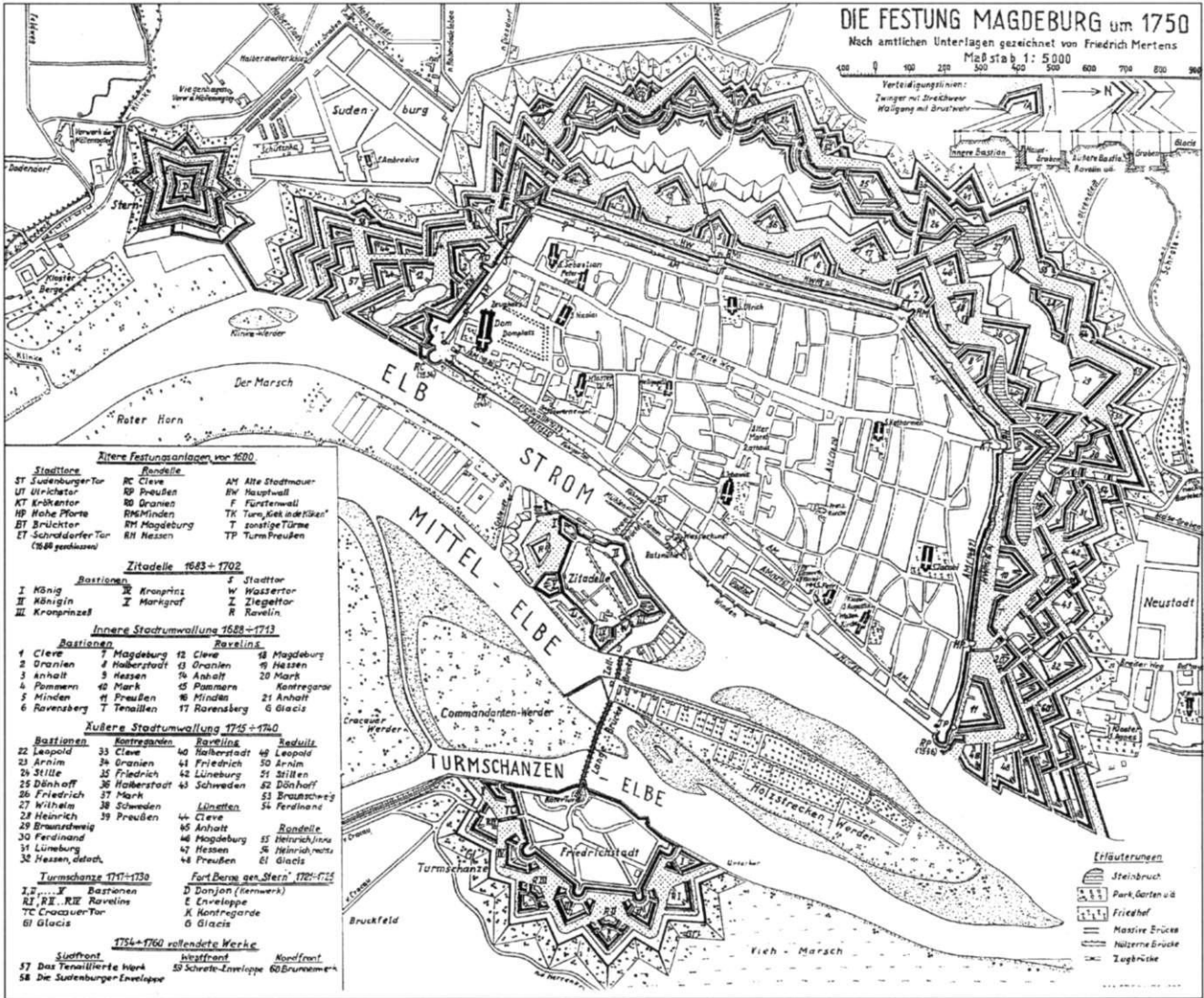
Verkörperte die Gründung des Nationalstaates für die weitere Entwicklung der Produktivkräfte einen objektiv historischen Fortschritt, so war andererseits das durch einen Krieg geschaffene deutsche Kaiserreich „das Ergebnis des Bündnisses zwischen Bourgeoisie und Junkertum im Kampf gegen die demokratische Revolution“.

In ökonomischer Hinsicht verwandelte sich Deutschland aus einem Agrar- in einen Industriestaat, der in wenigen Jahrzehnten zu einem ernstzunehmenden Konkurrenten auf dem Weltmarkt wurde.

Der nationale Markt, die Herstellung von Münz-, Maß- und Gewichtseinheit, die Übernahme moder-



Mittelalterliche Stadtsicht um 1494



Die Festung Magdeburg um 1750

ner Technologien sowie die schnelle Einführung wissenschaftlicher Erkenntnisse in die Produktion beschleunigten das Wachstum der Wirtschaft. Die Eingliederung Elsaß-Lothringens in das Reich und die Verteilung der französischen Kriegskontribution stärkten das Wirtschaftspotential und führte zu einem fieberhaften konjunkturellen Aufschwung, der auch das Bauwesen erfaßte. Die zahlreichen Gründungen von Aktiengesellschaften, Banken und Unternehmerverbänden gaben der Epoche den Charakter und Namen: „Gründerzeit“. Der Aufschwung im Maschinenbau, Fahrzeug- und Schiffbau trug zur Ausweitung des Verkehrsnetzes und damit zur

schnellen Entwicklung von Produktion und Handel bei. Das Eisenbahnnetz wurde weiter ausgebaut, und die Überseeschifffahrt erfaßte alle Erdteile.

Als Folge der Annäherung von Bürgertum und Adel vermischte sich die nach größerem räumlichen und plastischen Aufwand tendierende Neurenaissance mit dem seit den 1860er Jahren aufkommenden Neubarock. Der deutsche Staat hatte in dieser Formensprache seinen repräsentativen Ausdruck gefunden.

Diese offizielle Architektur wurde durch eine elektrische und theatralische Denkmalsplastik ergänzt.

MAGDEBURG VON 1830 -1870

Lage und Beschreibung der Stadt

Nach der französischen Fremdherrschaft (1806 -1814) gelangte die Handelsstadt Magdeburg, die im 18. Jahrhundert aus strategischen und wirtschaftspolitischen Gründen systematisch zur stärksten preußischen Festung ausgebaut wurde, wieder unter preußische Regierung. Aus dem ehemaligen Herzogtum Magdeburg und den kursächsischen Gebieten wurde die neue Provinz Sachsen gebildet und Magdeburg am 1.4.1815 zu deren Hauptstadt bestimmt.

Das Gebiet der Provinz Sachsen zog sich vom Thüringer Wald bis zur unteren Elbe und umfaßte die Regierungsbezirke Magdeburg, Merseburg und Erfurt.

Magdeburg, am Nordrand des Harzvorlandes und am Mittellauf der Elbe liegend, befindet sich unmittelbar dort, „... wo die Elbe am weitesten nach Westen ausbiegt. Am großen Elbeknie stoßen die von Westen kommenden Hauptverkehrslinien auf den Fluß, um am anderen Ufer wieder fächerförmig auseinanderzustreben. Landwege und Wasserstraße schneiden sich hier, zwangen zum Umstapeln der Waren und waren frühzeitig wichtige Voraussetzungen für die Bildung einer Siedlung ersten Ranges.“

Die hervorragende günstige geographische Lage barg in sich auch die Voraussetzungen, die die Entwicklung Magdeburgs zum Industriestandort in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts außerordentlich förderten.

Die Altstadt liegt unmittelbar am linken Ufer der Stromelbe auf einer Hochfläche, deren trapezförmige Gestalt den Umriß des Stadtkörpers bestimmte.

Ein Vergleich zwischen den von H.-J. Mrusek entwickelten und gezeichneten Stadtgrundrissen des Mittelalters mit dem bei der folgenden Betrachtung zugrunde liegenden Stadtplan von 1862 zeigt, daß sich nach dem Bau der nördlichen Stadtmauer und der geradläufigen Ostmauer im 13. Jahrhundert sowie deren Fertigstellung im ausgehenden Mittelalter die strenge geometrische Umrißform und der gesamte Umfang der Stadt nicht verändert hat.

Die Hauptachse und das Rückgrat der inneren Struktur bildet noch immer die mittelalterliche Magistrale - der Breite Weg. Auf ihn beziehen sich alle wichtigen städtebaulichen Elemente. Entsprechend seiner Funktion als Hauptverkehrsstraße zwischen Nord und Süd erfuhr er nach der Zerstörung Magdeburgs im 30jährigen Krieg einen prachtvollen Wiederaufbau durch bürgerliche Reihenhäuser mit feudal-barocker Fassade.

Das Straßengefüge ist trotz einiger im Laufe der Entwicklung vorgenommenen Korrekturen in seiner ursprünglichen Enge und Unregelmäßigkeit erhalten und genügte in keiner Weise den gewachsenen modernen Anforderungen des Verkehrs und der Hygiene.

Um die dem Wasser abgekehrten Seiten der Stadt breitet sich der riesige Festungsring aus. Dieses großartige barocke Befestigungssystem, dessen Bauprozeß unter dem Gouverneur Fürst Leopold von Anhalt-Dessau (1702 - 1747) seinen Höhepunkt erreichte, 1812/13 durch Veranlassung Napoleons erweitert und zusätzlich 1862 - 1866 mit einem Ring von 12 Außenforts umgeben wurde, geriet in immer stärkeren Widerspruch zu den Ansprüchen der industriellen Entwicklung, zur dringend notwendig gewordenen räumlichen Ausdehnung Magdeburgs und nicht zuletzt zu seiner eigenen Funktion. Sehr weit nach Süden vorgeschoben liegt die Sternschanze. Die natürliche Grenze der Stadt im Osten, der Elbestrom, ist durch verschiedenartige Befestigungen, unter denen besonders der Fürstenwall mit seiner gärtnerisch gestalteten Promenade hervorsticht, umgeben. Am Flußübergang auf dem rechten Ufer der Stromelbe erhebt sich die mächtige, um 1690 vom Ingenieur-Hauptmann Schmutze begonnene, fünfzackige Zitadelle.

Fünf Festungstore vermitteln den Verkehr mit der Außenwelt - das Sudenburger im Süden, das Ulrichstor im Westen, das Krökentor und die Hoheforte im Norden. Zu diesen tritt noch das Brücktor an der Strombrücke im Osten.

Vom Sudenburger bis zum Krökentor umzieht die vor dem Glacis liegende, 1816 ausgebaute Ringstraße die Festung. Sie nimmt die auf die Stadt zustrebenden Verkehrsstraßen auf und sollte außerdem den Bürgern als Spazierweg zur Erholung dienen.

Durch den Festungsgürtel ist die Altstadt von den Vorstädten Buckau im Südosten, Sudenburg im Südwesten, Neue und Alte Neustadt im Norden scharf getrennt.

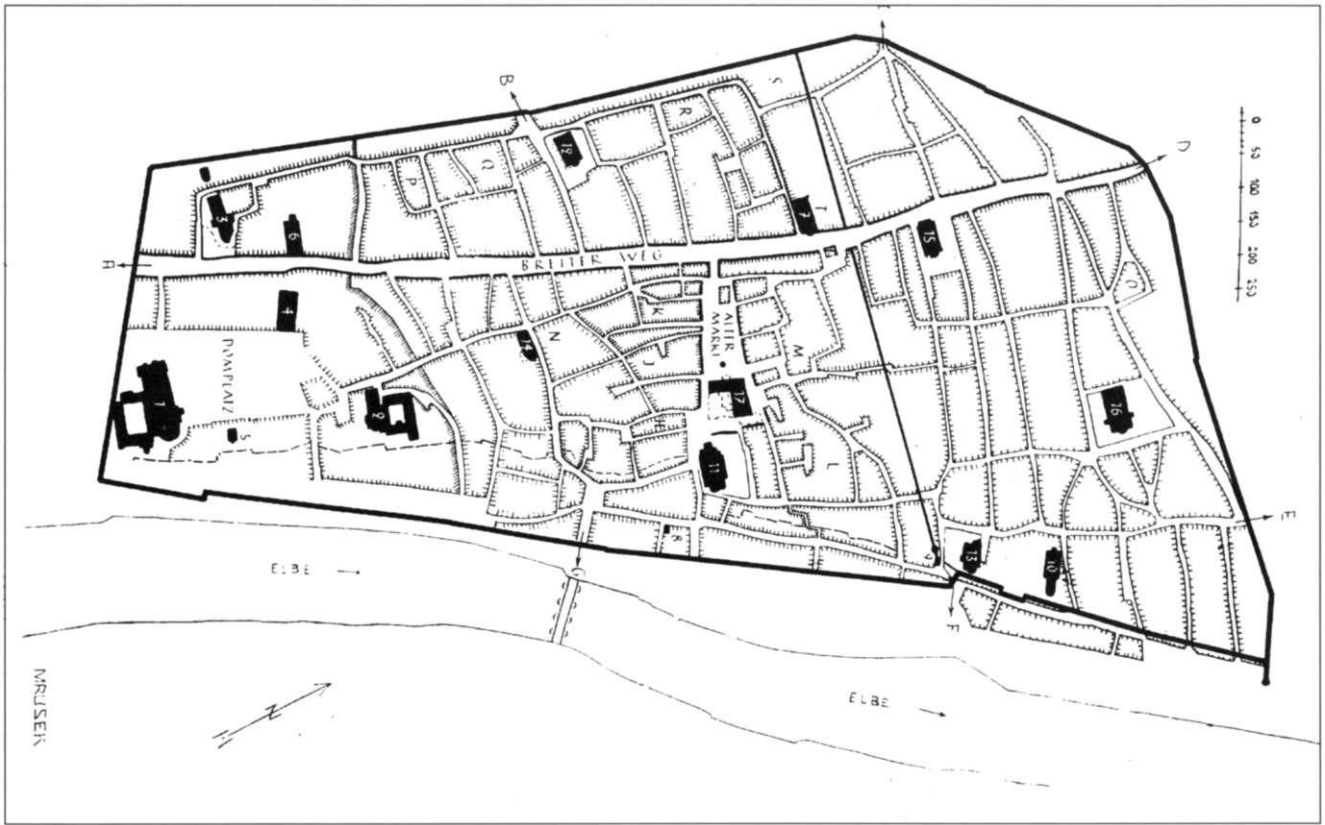
Auf dem von beiden Elbarmen, der Strom- und Alten Elbe, eingeschlossenen und von verschiedenen Wasserarmen durchschnittenen Inselgebiet befinden sich entsprechend den Rayonbestimmungen nur vorübergehenden Zwecken dienliche Baulichkeiten, welche in Holz ausgeführt sind.

Infolge der immer mehr zunehmenden Wohnungsnot, die etwa von 1865 - 1873 ihren höchsten Grad erreichte, wurde 1867 der Werder für die Bebauung freigegeben.

Einer der Wasserarme, die sogenannte Zollelbe, diente im Sommer als Ein- und Ausladestelle für Schiffe, im Winter als Hafen.

Am östlichen Ufer der Alten Elbe liegt die um 1731 nach militärischen Gesichtspunkten geplante Friedrichstadt und weiter südlich von ihr der Vorort Krakau.

Weiträumige, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach dem Prinzip des englischen Parks geschaffene und gestaltete Erholungsstätten umgeben im Osten, Süden und Norden die von der Festung beengte Stadt.



Magdeburg im Spätmittelalter, 1530



Stadtplan Magdeburg nach 1862 mit den Vorstädten Neustadt, Sudenburg und Buckau

INDUSTRIELLE ENTWICKLUNG ALS STADTBILDENDER FAKTOR

Die Lage Magdeburgs am Mittellauf der Elbe und im Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege sowie die Nähe eines fruchtbaren Hinterlandes boten allgemeine Grundlagen der Entwicklung Magdeburgs zum Industriestandort. Entsprechend dieser günstigen Voraussetzungen bildete sich Magdeburg bereits im Verlaufe der Jahrhunderte zu einem bedeutenden Handelsmittelpunkt heraus.

Die durch den Großhandel entstandenen hohen Gewinne, die in der Manufakturperiode und nach der Napoleonischen Herrschaft anwuchsen, waren eine wichtige Voraussetzung zur Industrialisierung, die auf der Basis der technischen Umwälzungen in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts einsetzte. Ein Teil dieses Kapitals wurde „vielfach industriell angelegt und zwar vornehmlich in der Zucker-, Zichorien- und Brantweinindustrie, also solchen Zweigen, die mit der Landwirtschaft in enger Berührung standen.“

Von den Anfängen der Industrie profitierte wiederum der traditionelle Handel Magdeburgs mit landwirtschaftlichen Produkten und rückte elbwärts nach Hamburg an die erste Stelle. Mit dem Aufschwung der Rübenzuckerproduktion Ende der 30er Jahre entstand mit Notwendigkeit ein schnell wachsender Markt für die neu entstehende Maschinen- und Zubehörindustrie.

Allein von den bis 1870 in Deutschland erbauten 138 Zuckerfabriken ließen 50 Betriebe ihren Produktionsapparat in Magdeburg anfertigen.

Die schnelle Entwicklung von Industrie und Handel Mitte der 30er Jahre stellte wachsende Anforderungen an das Verkehrs- und Transportwesen. Erhebliche Teile des vom Großhandel angereicherten Mehrwertes wurde aus diesem Grund in Eisenbahn- und Schiffahrtskapital verwandelt und wurde damit in den 50er und 60er Jahren ebenfalls zu einem entscheidenden Faktor der industriellen Entwicklung. Dazu kam, daß die Verkehrslage Magdeburgs eine fördernde Grundlage zur Herausbildung günstiger Marktbedingungen bot.

Seit Beginn der 1840er Jahre wurde der Eisenbahnverkehr eröffnet und 1837 fuhr das erste Dampfschiff auf der Elbe. Mit dem Einsatz der modernen Transportmittel - Magdeburg war in den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts bereits einer der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte Deutschlands - hatte sich die Stadt „den Anschluß an die neuen entscheidenden Entwicklungen in Verkehr, Handel und Industrie bewahrt.“ Entstand einerseits durch die modernen Verkehrsmittel ein Anreiz, Schiffe, Schiffsdampfmaschinen und Eisenbahnbaumaterialien zu produzieren, so wirkte sich andererseits die Verbesserung des Verkehrswesens auf den Im- und Export von Rohstoffen, Lebensmitteln und Industrieprodukten aus und damit wiederum auf eine Erhöhung der Produktion.

Zusammenfassend wäre festzustellen, daß die sich in der 2. Etappe der industriellen Revolution (50er - 70er Jahre) zum strukturbestimmenden Industriezweig Magdeburgs entwickelnde Metallindustrie, besonders des Maschinen- und Apparatebaus, vor allem auf der Basis des Aufschwungs der Lebensmittelindustrie, des Verkehrswesens als auch des Salz- und Braunkohlebergbaus vollzog.

Mit den besonderen Anforderungen an die Bodenbearbeitungsgeräte des in der Magdeburger Börde beheimateten Zuckerrüben- und Zichorienanbaus entstand nach 1860 ein weiterer wichtiger Zweig der Metallindustrie, der die Stadt zum Zentrum des Landmaschinenbaus erhob.

Neben den Werken des Maschinenbaus, die das wirtschaftliche Leben Magdeburgs bestimmten, gab es bis in die 90er Jahre noch viele kleine Betriebe verschiedener Branchen.

Die alte Handelsmetropole und Elbfeste wurde immer mehr zu einer Industriestadt, zumal mit dem wirtschaftlichen Aufschwung nach der Gründung des Deutschen Reiches, wie in ganz Deutschland, eine wahre Gründungsepidemie auf industriellem Gebiet einsetzte.

Auf Grund der wirtschaftlichen Erfolge entstand in Magdeburg ein reiches Großbürgertum, das durch das in Preußen bis 1918 bestehende Dreiklassenwahlrecht einen entscheidenden Einfluß im Magistrat sowie in der Stadtverordneten-Versammlung im Laufe der Entwicklung errang und damit im wesentlichen die Geschicke der Stadt bestimmte.

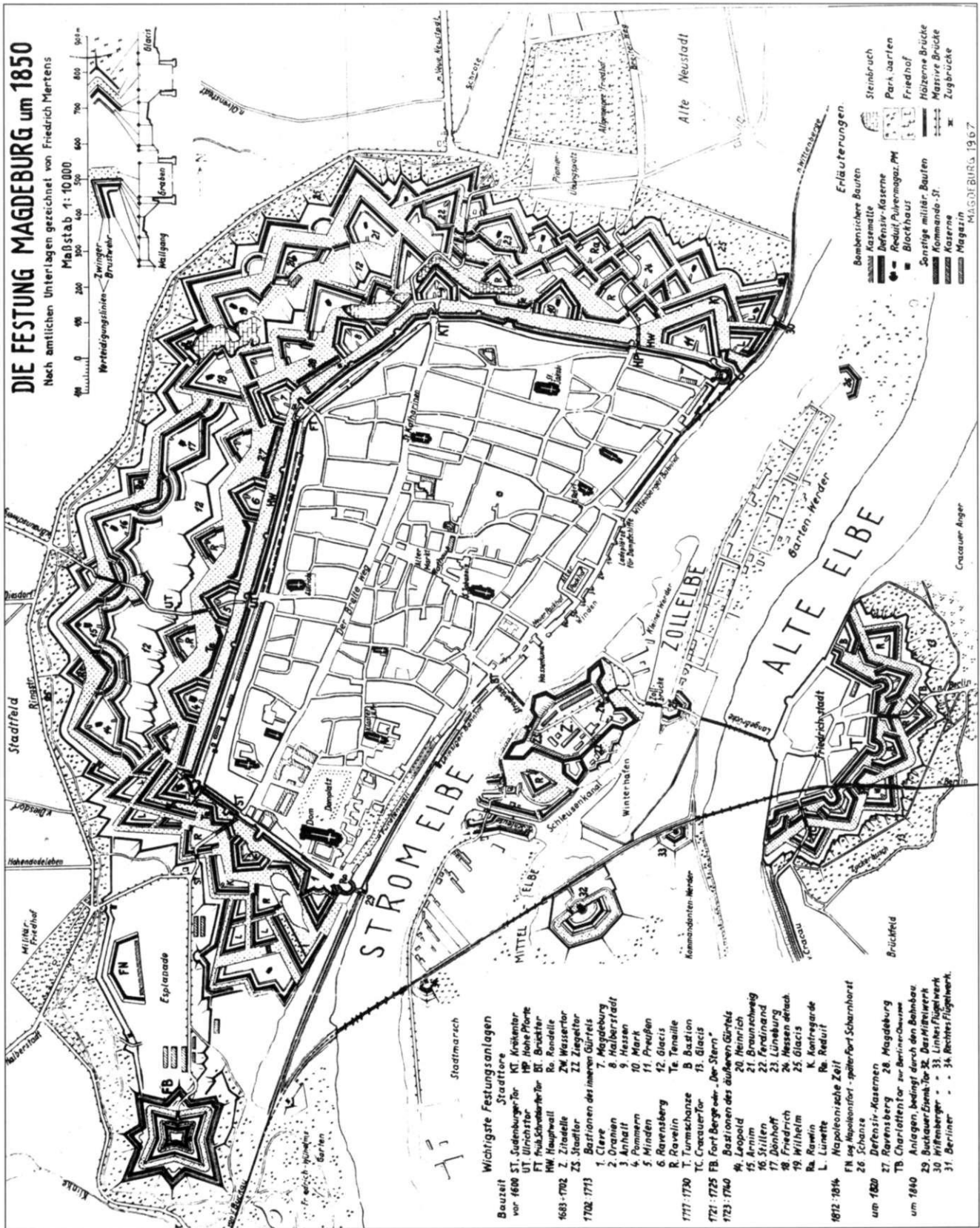
Aber auch der Adel, der die Ämter der Regierungsbehörden inne hatte und die Leiter der hier stationierten hohen Militärbehörden stellte, war in Magdeburg eine starke politische Kraft.

Die Entstehung und Entfaltung der Magdeburger Industrie hatte ein ungeheures Ansteigen der Bevölkerungszahl zur Folge. Dieser rasch zunehmende Zuwachs setzte sich besonders aus Arbeitern zusammen, die das flache Land nicht mehr ernähren konnte. Aus der Börde, der Altmark und dem ostelbischen Jerichower Land strömten sie in die aufblühende Industriestadt.

In der Altstadt lebten

1816	34 808 Einwohner
1840	50 898 Einwohner
1871	84 401 Einwohner

In den Vorstädten verlief das Anwachsen der Bevölkerung ähnlich sprunghaft. Nach 1840 zählte Buckau 1 192 Einwohner und 1865 hatte es 7 240. In der Neustadt hatte sich die Zahl im gleichen Zeitraum von 7 500 auf 15 150 verdoppelt und in Sudenburg war sie von 2 800 auf 6 200 gestiegen. Bereits 1885 hatte die Altstadt eine Ein-



Die Festung Magdeburg um 1850



Die Erweiterungen der Stadt Magdeburg bis 1945

wohnerzahl von 114 052 erreicht und nahm mit ihrem Zuwachs die 9. Stelle in der Reihenfolge aller größeren Städte Deutschlands ein. Der Zustrom der Menschen bewirkte wiederum, daß sich neben den bisher aufgeführten Produktionszweigen die industrielle Produktion von Konsumgütern, Nahrungs- und Genußmitteln vor allem von Baustoffen schnell erweitern konnte.

Damit war im Rahmen der sozialökonomischen und technischen Bedingungen der industriellen Revolution und auf den genannten allgemeinen Grundlagen seit den 1830er Jahren eine Industrie, ein Transportwesen und ein Bevölkerungsumfang entstanden, welche den Charakter, die Anlage und das Leben Magdeburgs grundlegend wandelten.

Mit der Entwicklung Magdeburgs zur Industriestadt waren bedeutende Veränderungen im Stadtbild verbunden. Sie erhielt ein städtebaulich neues Gesicht. Die Fabriken mit ihren hohen Schloten setzten neben den mächtigen Wehranlagen, vielen Kirchtürmen der Stadt neue Akzente und verkündeten eine neue Zeit.

Auf der Elbe zogen die Dampfer dahin und am Elbufer fuhr die Eisenbahnen entlang. Die Altstadt aber blieb während des hier behandelten Zeitraumes von den mächtigen Fesseln der Wehranlagen umspannt.

Die notwendige Folge des Mißverhältnisses zwischen Bevölkerungszuwachs und der durch den Festungsgürtel gehemmten räumlichen Ausdehnung war die immer engere und dichtere Bebauung der Innenstadt. Diese bot, schrieb Hermann Rosenthal 1898, „...deshalb genau den gleichen unerfreulichen Anblick dar, wie die Mehrzahl aller Festungsorte: enge krumme Straßen, Mangel an großen freien Plätzen, eng aneinander gedrängte, dicht bewohnte Häuser, von denen nur wenige von angemessenen Hof- und Gartenräumen umgeben waren. Außer dem an seiner weitesten Stelle 31,2 m messenden, aber in seinem nördlichen Endteil am Krökentor bis auf 12 m verengten Breitenwege gab es in der Altstadt keine andere Straße, welche den heutigen Ansprüchen des Verkehrs und der Gesundheitspflege genügen würde; Baumanpflanzungen hatte von den bei-

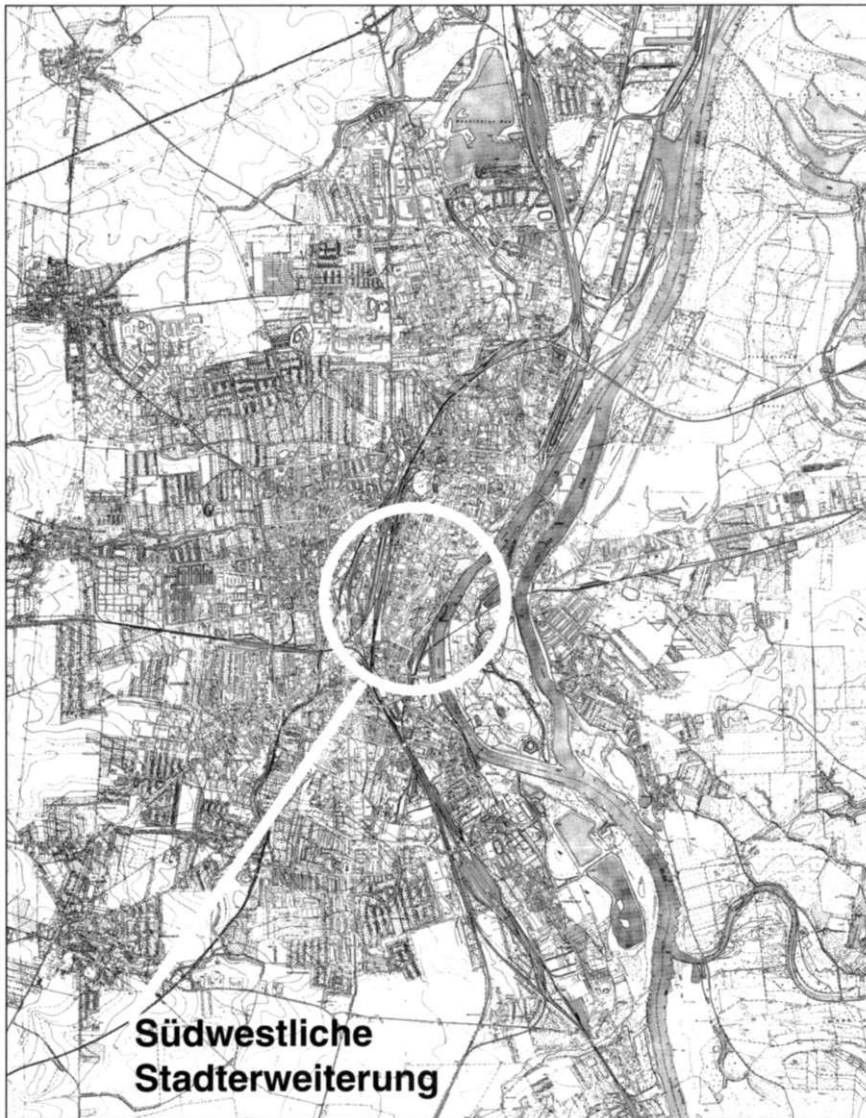
den größeren freien Plätzen, dem Alten und dem Neuen Markt, nur der letztere und außerdem innerhalb der Stadt nur der vom Fürsten Leopold von Dessau 1702 angelegte Fürstenwall aufzuweisen, während sie sonst auf den Straßen der Stadt gänzlich fehlten.“

Die räumliche Begrenzung und die enge Bebauung unterband jedes größere Bauunternehmen in der Stadt und hemmte die wirtschaftliche Entfaltung Magdeburgs entscheidend.

Die Produktionsstätten siedelten sich aus diesem Grund vor allem in den Vorstädten Buckau, Sudenburg und Neustadt an, die zu den Trägern der industriellen Entwicklung wurden.

Besonders in Buckau konzentrierten sich, bedingt durch die Nähe von Schifffahrtswegen und Eisenbahn, die Industriebetriebe. 1858 wurde das Dorf, das bis in das 19. Jahrhundert hinein nur einen geringen Umfang hatte, durch den wirtschaftlichen Aufschwung zur Stadt erhoben.

Für die heranströmende Bevölkerung erfolgte die Wohnbebauung in den Vororten unplanmäßig längs der Ausfallstraßen und oft bis weit in das freie Feld. Wie bei allen Festungsstädten verdichtete sich hier die Bebauung in kurzer Zeit. Die ein- und zweigeschossigen Häuser wurden aufgestockt oder durch Mietshäuser ersetzt. Die Höfe bekamen Hinterhäuser und füllten sich mit Schuppen und Werkstätten.



Gebietsplan von Magdeburg

DIE NEUE AUFGABENSTELLUNG AN DAS BAUWESEN UND DEN STÄDTEBAU

Die Veränderungen, die sich im Rahmen der industriellen Revolution vollzogen und die sich einerseits in der Ballung von Industriebetrieben und der dadurch bedingten Bevölkerungskonzentration andererseits im ökonomischen und sozialen Machtzuwachs der Bevölkerung zeigten, brachten Bedürfnisse hervor, die auch an das Magdeburger Bauwesen und den Städtebau zahlreiche, zum Teil völlig neue und in ihren Ausmaßen bisher ungekannte Aufgaben stellten.

Wohnungsmangel, Verkehrs-, Verwaltungs- und Versorgungsansprüche sowie Kultur-, Bildungs- und Erholungsbedürfnisse erforderten dringend die Erweiterung der Stadt - ihre funktionale und baulich-räumliche Organisation.

Bereits zu Beginn der 50er Jahre des vorigen Jahrhunderts setzte als Reaktion auf das zunehmende Bevölkerungswachstum die Entwicklung der Stadttechnik zur Sicherung der elementarsten Funktionen der Stadt ein. 1853 wurde das Gaswerk in der Alten Neustadt erbaut und die Straßen erhielten Gasbeleuchtung.

Abgesehen von den Anforderungen, die die Industrie an die Abwasserversorgung und Abwasserbeseitigung stellten, war für die Hygiene die Einführung der Druckrohrwasserleitung und die Verbesserung der Kanalisation der Straßen Ende der 50er Jahre von größter Bedeutung. Die Schmutzabwasserführung war aber technisch noch sehr primitiv, da die Abwässer, wie in Hamburg, noch ungeklärt in die Elbe geleitet wurden.

Vergleicht man jedoch den Beginn des technischen Ausbaus mit dem des in anderen Städten Deutschlands, so kann man feststellen, daß die Bürger Magdeburgs diesen notwendigen Neuerungen sehr aufgeschlossen gegenüberstanden.

Für den Städtebau hatte die Einführung der modernen Stadttechnik zur Folge, daß sich das Straßenbild Magdeburgs durch die Beseitigung der offenen Abzugsrinnen veränderte und durch die Druckrohrwasserleitung die Voraussetzung zur Erhöhung der Stockwerkzahl geschaffen wurde.

Der zunehmende Fußgänger-, Droschken- (ab 1845) und Pferdeomnibusverkehr (seit 1861) verursachte Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Straßen und veränderte ihre Form. So wurde der Breite Weg, der Alte und Neue Markt, die Wege zwischen den Brücken mit „possierten Steinen“ gepflastert. Die Straßen bekamen zum Schutz der Fußgänger Trottoirs. Das für den Ablauf der Wirtschaft ungenügende Straßengefüge erhielt 1862 eine erste Verbesserung durch den Bau der eisernen Strombrücke mit einer direkten Verbindung zum Markt.

Die zunehmende Konzentration der Menschen verschärfte die schon seit Jahrzehnten bestehende Woh-

nungsnot in der Altstadt und in den industriellen Vorstädten aufs äußerste. Sie forderte demzufolge ausge dehnte Wohnquartiere und damit die Erweiterung der Stadt. Während sich die Fläche der Altstadt (nordsüdliche Ausdehnung 1 700 m und ostwestliche etwa 850 m) durch den Festungsgürtel nicht veränderte, nahm die Einwohnerzahl von 1816 bis 1871 um 49 593 Personen zu. Erhöhung der Stockwerke, Überbauung jeder freien Fläche und katastrophale Wohnverhältnisse waren die Folge. In diesem Zeitraum gehörte die Altstadt zu den am dichtesten besiedelten Gebieten Deutschlands.

Weiterhin forderten die veränderten Verhältnisse umfangreichere kommunale, kulturelle und wirtschaftliche Einrichtungen, für die aber in der Stadt der Raum fehlte.

Selbst das Militär benötigte zusätzliche Verwaltungs- und Versorgungseinrichtungen.

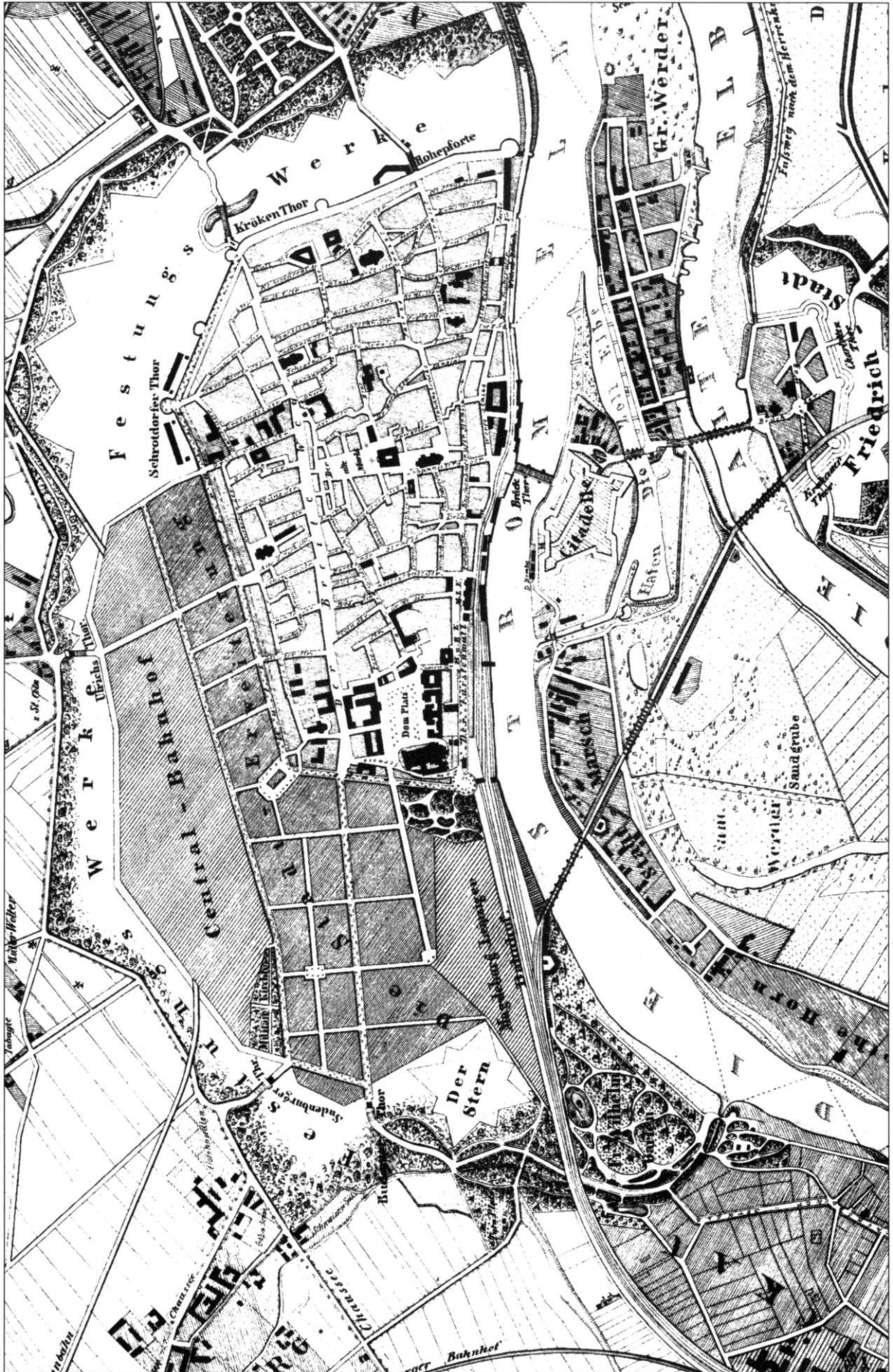
Die bestehenden Wohnverhältnisse, die engen und luftlosen Straßen führten zu einem schlechten Gesundheitszustand und zu einer hohen Sterblichkeit der Bevölkerung, die zum Teil höher war als in anderen gleichgroßen Städten Deutschlands. Das in den 20er Jahren des 19. Jahrhunderts an der Kaiserstraße errichtete Krankenhaus genügte den jetzigen Anforderungen nicht mehr. Erweiterungen dieser Bauanlage sowie Neubauten mußten ins Auge gefaßt werden.

Industrie und Handel machten die Aneignung eines umfassenden Wissens zur Notwendigkeit. Obwohl in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts das Magdeburger Schulwesen relativ weit ausgebaut wurde, litten die Schulen vor der Stadterweiterung an Überfüllung. Wegen Platzmangel mußte jedoch die Erbauung neuer Gebäude zunächst unterbleiben.

Der wirtschaftliche Aufschwung beschleunigte nicht nur das Bedürfnis nach Bildungs-, sondern auch nach kulturellen Einrichtungen. Dieser Bauaufgabe widmete das Bürgertum, neben den Bildungs- und Verwaltungsbauten, auf Grund seiner gewonnenen sozialen Stellung nun zunehmende Aufmerksamkeit.

Das 1794 nach den Entwürfen von Friedrich Wilhelm von Erdmannsdorf entstandene Theater an der Dreien gelstraße genügte um 1870 den gewachsenen Ansprüchen nicht mehr. Die Äußerung von Hertel u. Hülße 1885, daß die „... Einwohner... den Bau eines der Stadt Magdeburg würdigen Theaters ...“ bewirken wollten, ist Ausdruck des mit dieser Bauaufgabe verbundenen Repräsentationswillens dieser Bevölkerungsgruppe.

Für die umfassende Kunstsammlung des 1835 gegründeten Kunstvereins wurde ein für diese Zwecke entsprechender Museums-Neubau benötigt, ebenso ein Archiv und eine Bibliothek.



Magdeburg, Stadterweiterungsplan, Entwurf (um 1869)

DAS PLANSYSTEM DER SÜDWESTLICHEN ERWEITERUNG

Verhandlungen von 1840 -1870

Bereits zu Beginn der 40er Jahre des 19. Jahrhunderts wies der Oberbürgermeister Franke unter richtiger Einschätzung der sich entwickelnden Wirtschaft und des steigenden Verkehrs auf die Notwendigkeit der räumlichen Ausdehnung der Stadt hin.

Nach seinen Vorstellungen sollte im Zusammenhang mit der Elbeschiffahrt der neue Stadtteil auf dem Raum zwischen Stromelbe und Alte Elbe entstehen. Da sich dieses niedrig gelegene Terrain wenig für die Wohnbebauung eignete, wurde von der Bürgerschaft 1843 vorgeschlagen, die Westseite der Altstadt zu erweitern.

1844 wählten die Stadtverordneten aus ihrer Mitte die Stadterweiterungskommission, die mit der Weiterberatung des Vorhabens beauftragt wurde. Daraufhin entstand ein drittes Projekt, das die Erweiterung nach Norden hin - vom Krökentor bis zur Elbe - vorsah. Noch im selben Jahr sprach sich die Majorität der Kommission, in der Annahme, daß das moderne Eisenbahnwesen in Deutschland der Stadt Magdeburg den Handel entziehe, gegen jegliche Erweiterung aus. Damit trat zunächst ein Stillstand in der Weiterführung dieses Vorhabens ein.

Erst während der Amtszeit des Oberbürgermeisters Karl Gustav Friedrich Hasselbach (1851 - 1881) und seines Nachfolgers Friedrich Heinrich Julius Bötticher wurden die Pläne Frankes verwirklicht.

1852 zog der Magistrat, im Hinblick auf die gewachsenen Verkehrsverhältnisse, die Errichtung eines Zentralbahnhofes an der Stelle des südlich gelegenen alten Bahnhofes unter Beseitigung des Fürstenwalles in Erwägung. In Verbindung mit diesem Projekt und dem Bestreben, einen möglichst nahen Kontakt zu den industriellen Vorstädten Sudenburg und Buckau herzustellen, wurde 1854 eine Stadterweiterung nach Süden ins Auge gefaßt. Im Gegensatz zu den Bemühungen der Stadt verfolgte das Berliner Eisenbahnkommissariat das Ziel, den Zentralbahnhof unabhängig von den noch in Aussicht stehenden langwierigen Stadterweiterungsverhandlungen in Buckau zu errichten. Dagegen wandte sich entschieden der Oberbürgermeister Hasselbach mit der Begründung, „... daß für die Reisenden der Verkehr mit der Stadt (zu beschwerlich sei)“ und forderte zur Beratung dieser Angelegenheit die Bildung einer Kommission, die sich „... aus hochgestellten Personen von den Militär- und Zivilbehörden“ zusammensetzen sollte. Seine Forderung fand insoweit Berücksichtigung, daß 1857 eine Immedatkommission eingesetzt wurde. Weder die hier erfolgten Beratungen noch die in den folgenden Jahren wiederholten Bittgesuche führten zu einer den Wünschen der Stadt entsprechenden Entscheidung.



Oberbürgermeister Karl Gustav Friedrich Hasselbach
(1851 - 1881)

Durch die Weiterentwicklung der Kriegstechnik wurde schließlich der Wert der alten Festungswerke in Frage gestellt, und die Aussichten zur räumlichen Ausdehnung Magdeburgs gestalteten sich besser.

Am 20.4.1865 erteilte der König die Genehmigung, die Stadt „... bis an die zu verstärkende äußere Enceinte von dem Ulrichstore bis an die neu herzustellende Verteidigungslinie zwischen Bastion Dönhoff und dem Stern (zu erweitern) und zwar so, daß die Rayongrenzen unverändert bleiben (sollten).“ Unter dem Einfluß der Auseinandersetzungen mit Österreich wurden 2-3 km vor den bisherigen Werken ein Kranz von 12 Außenforts errichtet. Die alte Enceinte wurde dadurch teilweise entbehrlich. Auf Grund dessen setzte sich K. F. Hasselbach mit den Direktionen der Eisenbahngesellschaften dafür ein, den Stern abzutragen, um hier den Zentralbahnhof zu erbauen. Weiterhin sollte Buckau in die neue Verteidigungslinie einbezogen werden. Diese Vorschläge wurden jedoch von der Regierung abgelehnt und der Stadt am 27.3.1867 die Kaufsbedingungen für das zu erwerbende Terrain gestellt. Die Stadtverordneten ver-

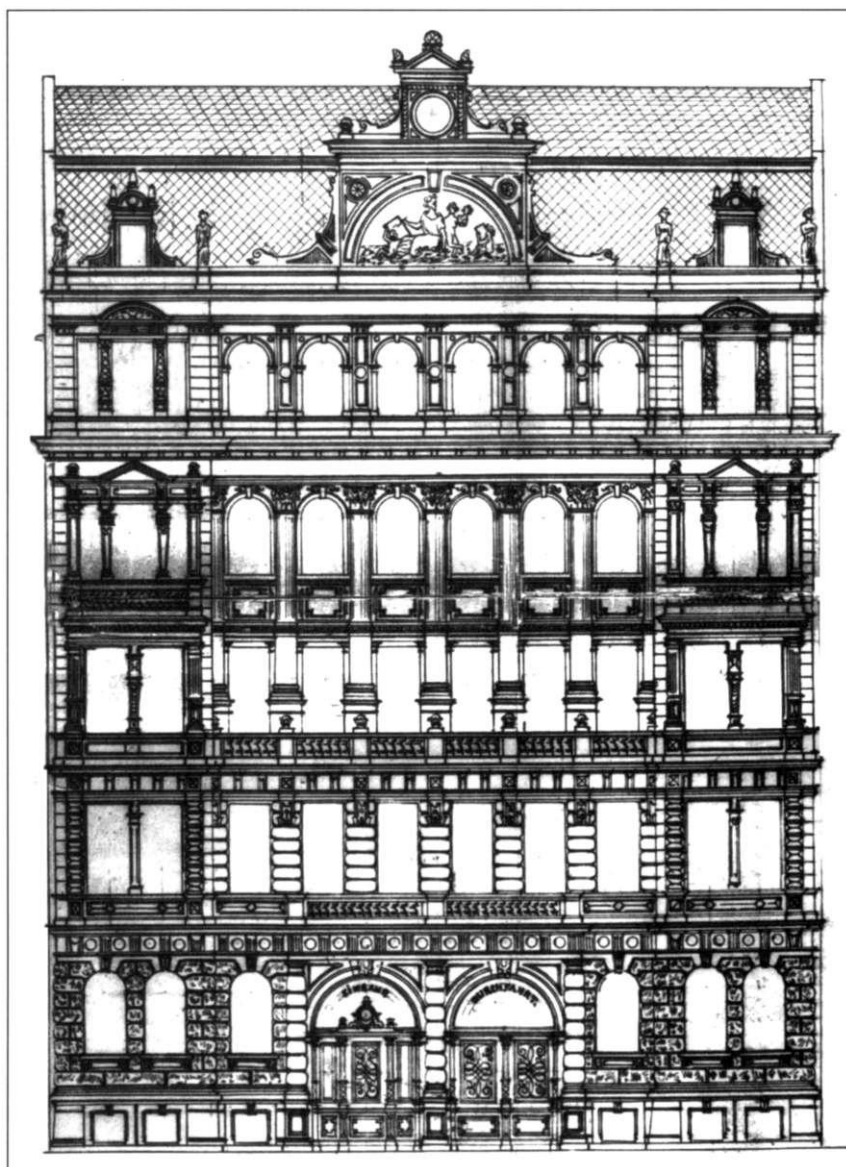
traten die Meinung, daß „... die Übernahme des angebotenen Terrains ein sehr gewagtes Geschäft sei, welches mit großer Wahrscheinlichkeit den Haushalt der Stadt überbürde und die wohlgeordneten finanziellen Verhältnisse derselben zu ruinieren drohe.“ Die Verwirklichung aller bisherigen Bedürfnisse wurde vollkommen diesem Gesichtspunkt untergeordnet. Die Unschlüssigkeit führte schließlich zu den von den Stadterweiterungsfragen unabhängigen Verhandlungen zwischen der Regierung und den Eisenbahngesellschaften. Im November 1867 wurde der Magistrat vor vollendete Tatsachen gestellt. Zur Errichtung eines Zentralbahnhofes hatten die Eisenbahngesellschaften das westliche Gebiet von 152 Morgen erworben. Mit dem Bau der erweiterten Enceinte sollte nun sofort begonnen werden. Die Verhandlungen mit der Stadt aber wurden vorerst abgebrochen.

Erneute Bestrebungen städtischerseits führten schließlich am 28.1.1869 zur Anforderung des Bebauungsplanes durch den Kriegsminister. Die daraufhin der Stadt am 3.4.1870 gestellten Verkaufsbedingungen ließen wiederum auf eine Entscheidung warten, so daß die Regierung schließlich damit drohte, das frei werdende Terrain der Privatspekulation zu überlassen.

Unter diesem Druck erfolgte am 12. Oktober 1870 der Abschluß des Kaufvertrages durch den militärischen Unterhändler Generalmajor von Klotz und durch den Oberbürgermeister Hasselbach. Am 10. November wurde der Vertrag durch die Stadtverordneten genehmigt und am 3.4.1871 vom Kriegsminister bestätigt. Die Stadt erhielt ein Terrain von ca. 217 Morgen für 6 042 000 Mark. Die Kosten für Straßenland oder Plätze hatte die Stadt zu tragen. Das Militär reservierte sich für seine eigenen Zwecke eine Fläche an der Kaserne Ravensberg und eine südliche - vor dem Stern gelegene. Die Übergabe des gesamten Terrains sollte am 1.10.1871 erfolgen, jedoch mit der Maßgabe, daß die Stadt erst mit dem 1.1.1872 über den alten Hauptwall und die alten Festungstore verfügen dürfe. Die geradlinige Verbindungsstraße zwischen dem alten und neuen Ulrichstor wurde vom Militär festgelegt. Forderungen, die unmittelbar die Gestaltung der Erweiterung betreffen, wurden in diesem Vertrag nicht gestellt.

Die Stadt hatte nun einen Raum erworben, der ungefähr der Hälfte des ganzen alten bebauten Terrains gleichkam.

Während die Erweiterung durch die sich ausbreitende Industrie und durch den Ausbau des Verkehrswesens sowie der damit verbundenen Bevölkerungsexplosion bedingt wurde, lagen der Geländevorverlegung neuer Festungswerke vor allem militärische Notwendigkeiten zugrunde. Aus den Verhandlungen ab den 50er Jahren geht eindeutig hervor, daß der Magistrat bemüht war, die Stadt in südwestliche Richtung auszudehnen, um hier Verbindungen zu Buckau und Sudenburg zu schaffen. Welche militärischen Gesichtspunkte den Fiskus und den preußischen Staat dazu veranlaßte, gerade diesen Festungsbereich zu „modernisieren“, war weder den mir zur Verfügung stehenden Akten noch der Literatur zu entnehmen.



Otto-von-Guericke-Str. 44/44a Fassade (zerstört)