



## Siedlungsentwicklung in Westerhüsen Magdeburg Südost

Marta Doehler • Iris Reuther  
Büro für urbane Projekte



35  
1995

## Stadtplanungsamt Magdeburg

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  
Dr. Karin Kirsch  
Hannelore Kirstein  
Jutta Klose  
Brigitte Koch  
Helga Körner  
Dr. Günter Korbelt  
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  
Jutta Scheibe  
Hannelore Schettler  
Günter Schöne  
Monika Schubert  
Helga Schröter  
Klaus Schulz  
Hans Joachim Schulze  
Hannelore Seeger  
Rudi Sendt  
Siegrid Szabo  
Heike Thomale  
Judith Ulbricht  
Wolfgang Warnke  
Rolf Weinreich  
Astrid Wende  
Burkhardt Wrede-Pummerer  
Marietta Zimmermann

## Bisher erschienene Dokumentationen des Stadtplanungsamtes:

- 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
- 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
- 37/95 Siedlung Farmersleben
- 42/95 Buckau
- 43/I/95 Wohnungsbau im 3. Reich

### DANK

Das Gutachten zur Siedlungsentwicklung in Magdeburg-Südost wurde um die Jahreswende 1994 / 95 im Auftrag des Stadtplanungsamtes Magdeburg und in Abstimmung mit der Unteren Denkmalbehörde durch das Büro für urbane Projekte aus Leipzig erarbeitet.

Ein besonderer Dank gebührt Frau Buchholz, der Leiterin des Magdeburger Stadtarchivs, und ihren Mitarbeiterinnen, die großzügige Unterstützung bei der Einsichtnahme in Bauakten, Fotodokumente und Archivalien gewährte.

Die Herren Olbricht, Eschke und Meng vom Stadtplanungsamt Magdeburg halfen mit Informationen und Kartenmaterial weiter. Das Büro Busch + Kessler aus Hannover stellte Arbeitsergebnisse aus einem städtebaulichen Rahmenplan für Westerhüsen / Salbke zur Verfügung.

Die Autorinnen danken vor allem Herrn Friedrich Jakobs für seine Unterstützung bei der Archivrecherche und seine Anregungen zum Thema.

Die Fotodokumentation vor Ort und die Reproduktionen hat dankenswerterweise Frank-Heinrich Müller angefertigt und in seinem Photographiedepot nach einem gemeinsamen Bildkonzept bearbeitet.

Im Büro für urbane Projekte haben vor allem die Architektin Susanne Schickel und die Praktikantin Katja Rapold an der vorgelegten Untersuchung und Publikation mitgewirkt.

Iris Reuther, Büro für urbane Projekte



Umschlag gedruckt auf  
chlorfrei gebleichtem Papier  
Gedruckt auf Recycling-Papier

Titelfoto: *Bebauung an der Welsleber Straße, 1926 (Stadtarchiv)*

---

# Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

## Siedlungsentwicklung in Westerhüsen Magdeburg Südost

Marta Doehler • Iris Reuther  
Büro für urbane Projekte



## INHALTSVERZEICHNIS

VORBEMERKUNG	3
1. STADT - STADTTEIL - SIEDLUNGSBEREICH	12
1.1. Siedlung und Stadt	12
1.2. Siedlung und Umgebung	16
1.3. Untersuchungsgebiet Westerhüsen	16
2. VON DER GEMEINDE ZUR STADTRANDZONE	19
2.1. Zur Geschichte von Westerhüsen und Magdeburg Südost	19
2.2. Städtebauliche Planung und Erschließung des Baugeländes am Bahnhof Südost	28
2.2.1. Gesamtstadtplanung zur Entstehungszeit	28
2.2.2. Planungen zum Baugebiet im Bereich Magdeburg Südost	35
2.2.3. Auseinandersetzung mit dem Bebauungskonzept der Siedlung	41
2.2.4. Bebauungsabschnitte der Siedlung	46
3. GENOSSENSCHAFTEN UND MODERNE BAUTECHNOLOGIEN ALS INDIKATOREN DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG	52
3.1. Die Bauherren in Südost	52
3.2. Rapidbalken und Zoll-Bauweise	54
4. DIE BEWOHNER DER SIEDLUNG	72
4.1. Zur ursprünglichen Mieter- und Eigentümerschaft	72
4.2. Ein heutiges Porträt	75
5. STRUKTUR UND ARCHITEKTUR DER SIEDLUNG	77
5.1. Gebäudetypologie	77
5.2. Eigentum und Nutzung	101
5.3. Öffentliches Raumsystem und Freiraumstruktur	104
5.4. Stadtgestalt und Gebäudestruktur	110
5.5. Architektur und Fassade	117
6. EMPFEHLUNGEN	123
6.1. Originalität und Zustand	123
6.2. Denkmalkriterien	126
6.3. Entwicklungspotentiale und Gestaltungshinweise	128
ANHANG	133
Bildnachweis und Planverzeichnis	133
Konsultationen	133
Benutzte Archivalien und Dokumente	133
Literatur und Publikationen	134

## GRUSSWORT

Liebe Leserinnen und Leser,

in den zwanziger Jahren erlebte Magdeburg das, was wir heute einen Bau-Boom nennen würden. Die riesigen Maschinenbaufabriken lockten tausende Landarbeiter in die aufstrebende Industriestadt. Zur Jahrhundertwende zählte Magdeburg schon 230.000 Einwohner. Entsprechend groß war die Wohnungsnachfrage. 1922 fehlten 9.000 Wohnungen, und die Lebensbedingungen in den dichtbesiedelten Wohnvierteln waren katastrophal.

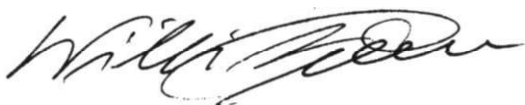
In dieser Situation sollte ein Modell Linderung bringen, das auch aus der Perspektive der Gegenwart sehr interessant ist: Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaften erhielten von der Kommune Land im Erbbaurecht und zinsgünstige Darlehen. Das erlaubte ihnen ein Bauprogramm in Angriff zu nehmen, mit dem innerhalb von acht Jahren fast 11.000 neue Wohnungen geschaffen wurden!

Damals entstanden die großräumigen Siedlungen in Reform, Cracau, Neue Neustadt und Stadtfeld, die Magdeburg deutschlandweit als „Stadt des neuen Bauwillens“ berühmt machten. Damals entstand auch die Siedlung am südöstlichen Zipfel in Westerhüsen.

Anders als die architektonisch weitgehend einheitlich geprägten Großsiedlungen zeigen die Häuser an der Welsleber Straße Vielfalt. Die ungewöhnliche Mischung städtebaulicher Lösungen und architektonischer Handschriften macht die Siedlung Westerhüsen zum Spiegel der baulichen Entwicklung in den 20er Jahren. Typische Stilmittel des Neuen Bauens, wie Flachdächer, geschwungene Straßen, Torhäuser sind hier ebenso zu finden wie markante Details und Einzellösungen.

Die vorliegende Broschüre des Stadtplanungsamtes zeichnet ein Porträt dieser Siedlung und dokumentiert ihre Geschichte. Denkmalpflegerische Überlegungen sind dabei ganz selbstverständlich berücksichtigt, denn die Vielzahl der Handschriften macht diesen Komplex zu einem ganz unverwechselbaren, erhaltenswerten Zeugnis des Neuen Bauens in Magdeburg.

Westerhüsen gehört seit 1910 zu Magdeburg. Durch die Straßenbahnlinie nach Schönebeck war der Stadtteil schon relativ früh direkt mit dem Zentrum verbunden. Die Nähe zu Elbe, Kreuzhorst und Sohlener Bergen verleiht dem Wohnen am südöstlichen Stadtrand einen ganz eigenen Reiz, so daß die Erweiterung der bestehenden Siedlungen durchaus nachdenkenswert ist. Dazu bedarf es jedoch einer umfassenderen verkehrstechnischen Erschließung des Gebietes.



Dr. Willi Polte  
Oberbürgermeister



## VORWORT

Nur wenige Jahre, 1921 - 1924, wirkte Bruno Taut als Stadtbaurat in Magdeburg. Diese kurze Zeit reichte aus, um dem Baugeschehen in unserer Stadt wertvolle Impulse zu geben. Er war ein zäher Kämpfer für seine Ideen und Vorstellungen. In Magdeburg hatte Taut dem ewigen Grau den Kampf angesagt und damit den „Farbenstreit“ entfacht. In der Magdeburger Zeitung vom 26. August 1921 erschien sein „Aufruf zum farbigen Bauen“. Eine Flut von Zuschriften und Zeitungsartikeln waren die Folge, die nicht immer Zustimmung, aber doch ein lebhaftes Interesse signalisierten. Der „Zähe“ hatte aber auch „seine Freude an fremder, anders gerichteter Zähigkeit; man weiß, wenn sie einmal gewonnen ist, dann auch darauf zu bauen und zu malen ist.“ Sein Kampf um die Farbe zeigte sich dann in der Folge an Bauten auf dem Breiten Weg, wie das Haus Hirte, das Haus Louis Behne, das Raabe-Haus der Buchhandlung Kretschmann u.a.m. Das barocke Magdeburger Rathaus wurde ebenfalls farblich gestaltet. War bisher nur eine Beschreibung der Farbe bekannt, so kann eine kürzlich im Stadtarchiv aufgefundene zeitgenössische Farbfotografie einen plastischen Eindruck vermitteln.

Bei seinem Streben nach einem lebendigen Stadtbild kümmerte sich Taut auch um die scheinbar nebensächlichen Dinge. So führte er einen Wettbewerb für Hausreklame und Hausanstriche durch. Wie aus den Akten des Hochbauamtes hervorgeht, wollte er damit ein enges Zusammengehen von Geschäftsleuten und Künstlern erreichen. Die Schönheit der Reklame sollte gleichzeitig die Werbung von Kunden und damit dem Geschäftsinteresse der Inhaber dienen.

Seine in den Akten der Baupolizei (heute Bauordnungsamt) überlieferten Zeichnungen für Bücher- und Zeitungsverkaufshäuschen bzw. von ihm genehmigte Reklame zeigen sein besonderes Gefühl für den Umgang mit Farbe.

Taut, der die Schönheit des alten Magdeburg hoch einschätzte und der Auffassung war, daß sie der Städte Nürnberg, Rothenburg oder Lübeck durchaus standhalten könne, vertrat energisch das Neue. Zu der von ihm inszenierten Ausstellung „Alt- und Neu-Magdeburg“ äußerte er: „Möge diese Ausstellung den Blick des Magdeburger Bürgers klären helfen, damit die neuen Schöpfungen, die uns in den nächsten Jahrzehnten bevorstehen, rein und ungetrübt wie frohe helläugige Kinder in die Welt sehen mit densenben Augen, wie einmal bei seinem Entstehen das schöne Alte in die Welt geblickt hat. Dann werden diese Dinge die späteren Generationen ebenso rein und klar anschauen, wie uns heute jene, steinerne Tradition.“

Zu den neuen Bauten in Magdeburg, die die Handschrift Tauts tragen, gehört z.B. die Halle Land und Stadt (heu-

te Gieseler Halle). In den Unterlagen des Stadtarchivs befinden sich aber auch noch zahlreiche Entwürfe Tauts, die nicht zur Ausführung gelangten, so der Friedhof Südost mit Einsegnungshalle, Krematorium usw., Bauten für den Westfriedhof, das Hochhaus Stadt Köln oder Entwürfe (enthalten in der Fotosammlung des Stadtarchivs) für ein Hochhaus am Staatsbürgerplatz (heute Universitätsplatz). Diese Entwürfe zeigen, daß Taut den Baustoffen Stahl und Glas neue Formen zu geben vermochte.

Bruno Taut reformierte daneben den Stadtsiedlungsbau. Beispiele sind die Gartenstädte Falkenberg, Grünau bei Berlin und die Gartenstadt-Siedlung Reform in Magdeburg. Tauts Streben galt, wie sein Sohn Heinrich Taut feststellte, dem „Wohn“-Glück des Menschen. Daraus entsprang auch seine Vision für die Sanierung der Magdeburger Altstadt. „Aber keine Freilegung darf diese Sanierung sein. Feinfühligte Hände werden den Reiz der Straßenzüge zu erhalten verstehen, die neue Bebauung nach dem Strom hin niedriger werdend, mit Gärten und Parks durchsetzt, Arbeitsräume in terrassenförmigem Anstieg und Wohnungen vielleicht für all diejenigen, welche wegen ihres Berufes in der Nähe der Geschäftsstadt wohnen möchten. Die großen Massen aber werden automatisch durch die neuen Siedlungsgebiete abgezogen. Zu dieser Auflockerung und Elbebefreiung wird ein bereits öffentliches Grün an den Ufern, Alleen usw. kommen, um das Stagnieren der schlechten Stadtluft in diesem Luftsack, wie es heute bei milder Luft dort die Regel ist, endgültig zu beseitigen.“

Taut versuchte, den Magdeburgern seine Ideen durch eine rege Vortrags- und Ausstellungstätigkeit nahezubringen. Neben eigenen Vorträgen oder Darlegungen in der Presse ließ er auch andere Spezialisten zu Wort kommen, so den Gewerbestudien rat Starke aus Dresden über „Die psychologische Wirkung der Farbe auf das menschliche Gemüt“ oder den bekannten Rotterdamer Stadtbaumeister J.J.P. Oud: „Über die zukünftige Baukunst und ihre architektonischen Möglichkeiten“. Die damals von neuen Ideen beseelten Architekten und Künstler, wie Mies van der Rohe, Walter Gropius, Adolf Behne, Max Taut sowie der Maler Lionel Feininger, kommen in seiner Zeitschrift „Frühlicht“ zu Wort bzw. steht Taut in regem Briefwechsel mit ihnen. Auch dazu gibt es Aussagen in den Akten des Stadtarchivs, die Taut betreffen.

*Eckhart W. Peters  
Klaus Schulz*

#### Quellenangaben:

- Akte des Hochbauamtes, Rep. 35, Hh. 6
- Bruno Taut 1920 - 1922 - Frühlicht, Eine Folge für die Verwirklichung des neuen Baugedankens, Berlin • Frankfurt/M • Wien 1963
- Speidel, Manfred: Bruno Taut - Retrospective, 1880 - 1938, Japan 1994

## VORBEMERKUNG

Wer sich in Magdeburg-Westerhüsen auf der Sohlener Straße stadtauswärts in südwestliche Richtung bewegt, entdeckt nach dem Überqueren der Bahnlinie nach Schönebeck und Halle am leicht ansteigenden Horizont eine Reihenhaussiedlung mit ungewöhnlichen Dachformen. Ihre Mitte markiert eine Ansammlung großgewachsener Pappeln. Diesen Blick über das freie Feld - alte Flurkarten vermerken es als „Das Netzfeld“ - auf eine Bebauung im Grünen hat man hier seit fast auf den Tag genau 70 Jahren.

Schon um die Jahrhundertwende wurden gründerzeitliche Mietshäuser an der Welsleber und Sohlener Straße gebaut, die jedoch einen spekulativ rudimentären Charakter haben.

1925 begann die Magdeburger Siedlungsgenossenschaft Südost in Kooperation mit der Mitteldeutschen Heimstätte Wohnungsfürsorgegesellschaft m.b.H. an der Arnold-Knoblauch-Straße mit ihrer praktischen Bautätigkeit in Westerhüsen. Nur ein Jahr später setzte die „Neue Heimat“ auf einem Gelände südlich der bereits erschlossenen Welsleber Straße die Besiedelung dieser Gegend fort.

Die im Bereich Westerhüsen am südlichen Stadtrand und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Magdeburg-Südost gelegenen Siedlungsabschnitte gehören zu den interessantesten Zeugnissen der Wohnungsbauges-



V1 Gelände Friedhofsanlage Südost. Ansicht von Nordost gegen den Berg. Historische Fotografie im Stadtarchiv Magdeburg vom 18.2.1914.

schichte Magdeburgs in den 20er und frühen 30er Jahren. Insbesondere der 1925 im damaligen Stadterweiterungsamt von Conrad RÜHL und Gerhard GAUGER geplante und zwischen 1926 und 1930/31 im Auftrag des Siedlungsverbandes „Neue Heimat GmbH“ errichtete

Abschnitt zwischen Welsleber, Sohlener, Weimarer und Jenaer Straße ergänzt mit seinen mehrgeschossigen Solitärbauten und der differenzierten Reihenhausbauung die typologische Vielfalt der Magdeburger Wohnungsbauten aus der Zwischenkriegszeit und markiert ein Dokument des „Neuen Bauwillens“, das sowohl in zeitgenössischen Publikationen<sup>(1)</sup>, als auch in aktuellen Beiträgen über das Neue Bauen in Magdeburg<sup>(2)</sup> Erwähnung fand.

Im gesamten, etwa 22 Hektar umfassenden Untersuchungsbereich zur Siedlungs-



1 Der Siedlungsbereich Arnold-Knoblauch-Straße von Osten gesehen



2 Haltestelle der Buslinie an der Welsleber Straße im Siedlungsbereich Arnold Knoblauch-Straße

entwicklung in Westerhüsen finden sich bei den cirka 500 Wohnungen (wovon jeweils die Hälfte im Geschloß- oder im Kleinhaus zu finden sind) neben differenzierten Formen der Reihenhausstrukturen vor allem auch Beispiele und Resultate von interessanten und zur Entstehungszeit progressiven Bauweisen und -technologien. Das betrifft Fertigteilkonstruktionen und Großbaustellen, aber vor allem das Geheimnis der ungewöhnlichen Tonnendächer, die nach dem „System Zollbau“ (siehe Kapitel 3) errichtet wurden.

Die Ergebnisse dieser bisher für Magdeburg nicht aufgearbeiteten Entwicklung sollten mit dem vorgelegten Gutachten bauhistorisch eingeordnet werden und eine denkmalpflegerische Würdigung bzw. Begründung erfahren.

Die Untersuchung bezieht sich auf den historischen Bebauungsplan der Siedlung in Westerhüsen, die realisierten und nur als Fragment einer ursprünglichen Planung zu verstehenden Etappen sowie auf die heutige Situation. Neben einer historischen Beschreibung wird dabei eine aktuelle Bestandsaufnahme zu den Siedlungsbereichen erstellt, die für verschiedene Beteiligte der Siedlungsentwicklung von Interesse sein kann.



3 Entwicklung weiterer Kleinhaussiedlungen südlich der Sohlener Straße

Betrachtet man den historischen Bebauungsplan aus der Entstehungszeit, die bis Ende der 30er Jahre unter gewandelten Bedingungen tatsächlich gebauten Siedlungsabschnitte und ihre bis heute periphere Lage am Rand der alten Ortslage Westerhüsen, so können verschiedene Fragen der Magdeburger Stadterweiterung zur Entstehungszeit der Siedlungsbereiche, aber auch im Hinblick auf ihre künftigen Entwicklungspotentiale aufgeworfen werden.

Da es sich vor allem bei den Kleinhäusern und Einfamilienhaustypen um bis heute gültige und in der Peripherie der

Großstadt wieder sehr gefragte Wohnformen handelt, bot es sich an, die Wirtschaftlichkeit und Gestaltung dieser Bebauungsform, einschließlich ihrer Architektur und Freiraumbezüge genauer zu hinterfragen. Das meinte auch ihre Akzeptanz durch die Nutzer und Erfahrungen von aktuellen Eigentümern.

Die untersuchten Siedlungsbereiche von Westerhüsen gehören zu einem Gebiet, das derzeit im Auftrag des Stadtplanungsamtes in einem städtebaulichen Rahmenplan durch das Büro BUSCH + KESSLER bearbeitet wird. Die dort bereits vorliegenden Erkenntnisse und Positionen zum Denkmalverdacht bzw. denkmalpflegeri-





4 Eckhaus an der Holsteiner Straße

schon Umgang mit dem differenzierten Gebäudebestand wurden aufgegriffen. Dabei konnten die unterbreiteten Vorschläge untersetzt und genauer begründet werden, indem eine historische Beschreibung der betreffenden Straßenabschnitte und Gebäude geleistet und eine Bewertung des gegenwärtigen Zustandes vorgenommen wird.

Die geäußerten Gestaltungsempfehlungen und formulierten städtebaulichen Entwicklungspotentiale verstehen sich dabei als Anhaltspunkt für die Denkmalbehörden, entsprechende Forderungen zu erheben und ausreichend zu begründen.

Hierbei sollte nicht außer Acht gelassen werden, daß akute bauliche Mängel und eine bereits historisch begründete Eigentümersituation (die Reihenhäuser befinden sich größtenteils seit ihrer Entstehung in Privatbesitz oder sind über Erbpachtverträge geregelt) in die Beurteilung von Zustand und Gestaltungsmöglichkeiten der Siedlung einbezogen werden müssen. Immerhin handelt es sich auch in den Fällen von „Denkmälern“ oder „Stadtgestalterischen Interessenbereichen“<sup>169</sup> um betagte Wohngebäude, die gewandelten Nutzeransprüchen, erweiterten bautechnischen Forderungen und einer verstärkt „automobilen“ Bewohnerschaft genügen müssen, wobei die Probleme des Verkehrs auch den früheren Stadtplanern präsent waren. Es ist die

Frage, wie sich individuelle Wohnbedürfnisse mit dem nach Prinzipien von Einheitlichkeit gedachten ursprünglichen Gestaltungskonzept vereinbaren lassen.

Ein Blick auf Bilder zur aktuellen Situation in den untersuchten Siedlungsbereichen von Westerhüsen soll die mit dem Gutachten aufgeworfenen und zur Diskussion zu stellenden Fragen noch einmal beleuchten:

### Stadttrandsiedlung und Kleinhausentwicklung - Ein Thema der 20er Jahre und der Gegenwart

Die Erschließung des äußersten südlichen Stadtrandes von Magdeburg in den frühen

20er Jahren stand in engem Zusammenhang mit den veränderten Bedingungen des Wohnungsbaus nach dem I. Weltkrieg, als Genossenschaften in größerem Maße Gelegenheit nahmen, Wohnungen in Kleinhäusern zu errichten. Dabei spielten bei der Standortwahl die verfügbaren und bezahlbaren Grundstücke auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen, die Nähe zu sich entwickelnden großen Industriebetrieben zwischen Salbke, Westerhüsen, Frohse und Schönebeck, der Anschluß an das innerstädtische und regionale Nahverkehrssystem (Straßenbahnlinien in Richtung Stadt, Vorortbahn nach Schönebeck, Bahnhof Südost) und ein entsprechendes städtebauliches Leitbild vom „Wohnen auf eigener Scholle“ eine Rolle.



V2 Verkehrsuntersuchungen in der Siedlung Eichenweiler

5 *Blick in die Gothaer Straße*

So wurde das Gelände westlich der Bahn auf der Gemarkung Westerhüsen im wahrsten Sinne des Wortes „besiedelt“. Seit Ende der 30er Jahre und in den darauffolgenden Jahrzehnten stagnierte diese Entwicklung u.a.

gegenwärtiger Verhältnisse konfrontiert, erweitert und überformt. Es bleibt die Frage, welchen Platz die Siedlungsteile aus den 20er Jahren in der künftigen Situation einnehmen werden.

auch in diesem Bereich der Stadt, weil keine ausreichenden infrastrukturellen Bedingungen vorhanden waren und eine entsprechende Wohnungsbaupolitik das Bauen in dieser Form weitgehend verhinderte.

Erst nach mehr als sechs Jahrzehnten kehrt auch im Siedlungsbereich Westerhüsen das Thema Wohnungsbau in verstärktem Maße an den Rand der Stadt zurück. Die existierenden Siedlungsabschnitte, ihr bereits gedachtes und immer wieder überplantes, aber letztlich Fragment gebliebenes Erschließungs- und Baukonzept werden mit den gewandelten Ansprüchen ge-

6 *An der Arnold-Knoblauch-Straße*

### Gebäudetypologie und Bauweisen der 20er Jahre - Ein Leitbild für heute?

Die unterschiedlichen und sehr markanten Gebäudetypen in der relativ kleinen Wohnsiedlung von Westerhüsen werden im Rahmen dieses Gutachtens genauer untersucht und beschrieben. Sie sind ein Exempel für stadt-räumliche Ideen und Gebäudekonzepte des Neuen Bauens in Magdeburg, die hier wie in einem kleinen Kabinett zusammengefügt erscheinen.

Dieser Reichtum erschließt sich allerdings erst bei sehr genauem Hinsehen und wird vom baulichen Zustand der inzwischen fast 70 Jahre alten Gebäude überlagert, an denen der Zahn der Zeit genagt hat und von Eigentümern und Nutzern Hand angelegt wurde. Dabei haben sich Zeitgeschmack, Materialangebot und Instandsetzungsnotstand vergangener Jahre in das ursprünglich sehr einheitliche Bild der Siedlung eingetragen. Die Straßenräume werden inzwischen von parkenden Autos dominiert, so daß sich die Wirkung insbesondere der ein- oder zweigeschossigen Gebäude dauerhaft verändert hat. Die detaillierte Darstellung des Gebäudebestandes der Siedlung und ihrer Architektur möchte versuchen, die fast verschüttet scheinenden Qualitäten dieses Siedlungsbereiches zu veranschaulichen, um sie als Anhaltspunkt, vielleicht auch als Facette eines künftigen

Leitbildes des Wohnungsbaus in der Peripherie der Stadt Magdeburg ins Bewußtsein zu rücken.

### Denkmalforderungen im Bezug auf genossenschaftliches und privates Eigentum

Bereits getätigte Sanierungen durch die Wohnungsbaugenossenschaft Südost (die heutige Eigentümerin der Siedlung), z.B. an der Welsleber Straße, aber auch dringend anstehende Reparaturarbeiten in fast allen noch in genossenschaftlicher Hand befindlichen Gebäuden und schließlich die sehr differenzierten Formen individueller und privater Gebäudeerhaltung und -gestaltung prägen den Prozeß realer Veränderungen in der Siedlung.

Es ist die Frage, inwieweit denkmalpflegerische Forderungen hier Akzeptanz finden und greifen können, wenn sie sich z.B. auf die Wiederherstellung ursprünglicher Zustände beziehen.

Das vorgelegte Gutachten möchte deshalb Aufklärungsarbeit über ursprüngliche Konzepte leisten, Verständnis für die stadtgestalterische, formale und ästhetische Seite von notwendigen Sanierungen der Gebäude und Straßenräume wecken und schließlich Anregungen für ihre praktische Umsetzung geben. Dabei galt es, verständliche und begründete Interessenlagen verschiede-



7 Sanierung der Geschößwohnungen an der Welsleber Straße durch die Wohnungsbaugenossenschaft Südost (Dezember 1994)



weiteres Stück Magdeburger Wohnungsbaugeschichte in der Weimarer Republik aufgearbeitet werden.

*Iris Reuther*

8 Dachinstandsetzung an der Jenaer Straße (Dezember 1994)

ner Seiten und Beteiligten auszuloten und in geeigneter Weise zu vermitteln.

Insgesamt sollte mit dem Gutachten und seiner Publikation eine Arbeitsgrundlage für die Festschreibung denkmalpflegerischer Aspekte der künftigen Siedlungsentwicklung in Westerhüsen geliefert und zugleich ein

<sup>(1)</sup> siehe RÜHL, Conrad: Stadterweiterung, Wohnungs- und Siedlungswesen. - S. 41

<sup>(2)</sup> siehe HÜTER, Karl Heinz: Neues Bauen in Magdeburg. - S. 33f. Unter der Überschrift „Vielfalt der Mittel“ beschreibt HÜTER z.B. die Bebauung an der Jenaer Straße und vergleicht sie mit der Gropius-Siedlung in Dessau Törten oder Aaltos Siedlung Sunila.

<sup>(3)</sup> in der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Magdeburg benutzte Klassifizierung in der Denkmalkarte



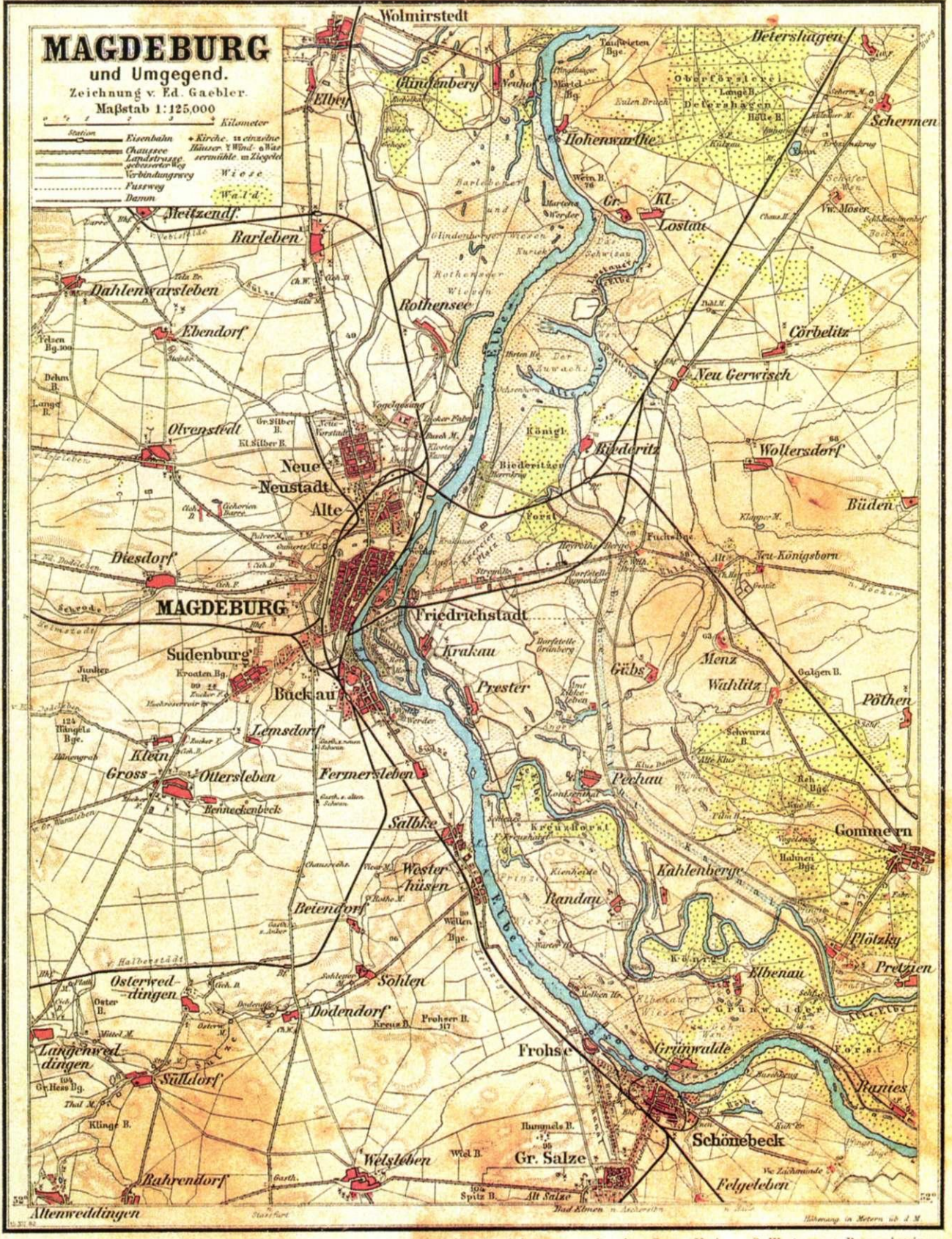
9 Privates Einzelhaus an der Arnold-Knoblauch-Straße

# MAGDEBURG und Umgegend.

Zeichnung v. Ed. Gaebler.  
Maßstab 1:125,000

Kilometer

	Eisenbahn		Kirche, 22 einstufige
	Canal		Mühle, Wind- u. Wassermühle
	Landstrasse		Wasser
	Poststrasse		Wiese
	Postweg		Wald
	Deich		



Ausführung v. Ed. Gaebler's geogr. Institut, Leipzig.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck u. Comm.-Verlag v. G. Westermann, Braunschweig.

V3 Historische Karte von Magdeburg, Ende 19. Jahrhundert

## 1. STADT - STADTTEIL - SIEDLUNGSBEREICH WESTERHÜSEN

Bereits die ersten Stadterweiterungspläne nach dem I. Weltkrieg wiesen das Gelände westlich der Bahnlinie auf der Gemarkung Westerhüsen als entwicklungsfähigen Wohnstandort im Bezug auf das Siedlungsband zwischen der Innenstadt von Magdeburg, dem Industrie- und Mischgebiet Buckau und der in aktuellen Stadtentwicklungsplänen als „Perlenkette“ benannten Folge von Siedlungskernen Fermersleben, Salbke und eben Westerhüsen aus (siehe hierzu auch Kapitel 2.2.). In dieser Hinsicht kann eine Kontinuität planerischer Konzepte im Bezug auf die hier untersuchten Siedlungsteile der 20er und frühen 30er Jahre konstatiert werden.

Alle bereits zur Entstehungszeit ausschlaggebenden Standortfaktoren und Siedlungsmerkmale sind immer noch aktuell und erfahren im Zuge des generellen Strukturwandels der alten Industriestadt Magdeburg eine Neubewertung. Hinzugekommene Aspekte ergeben sich aus der veränderten Bedeutung des individuellen Autoverkehrs als Erschließungsfaktor. Außerdem sind die Industriestandorte auf der Elbseite nicht mehr Ausgangspunkt von Urbanisierungsprozessen im betrachteten Stadtraum, sondern die mehr oder weniger instabilen und offenen Faktoren der Stadtenwicklung im Magdeburger Süden überhaupt und in Westerhüsen im besonderen.

### 1.1. SIEDLUNG UND STADT

Die hier so bezeichneten Siedlungsabschnitte „Welsleber Straße“ und „Arnold-Knoblauch-Straße“, die im Verein das Untersuchungsgebiet in Westerhüsen bilden, markieren noch immer den südlichsten Abschnitt der bebauten Fläche innerhalb der Stadtgrenze von Magdeburg. Südöstlich der Bahnlinie nach Schönebeck und Halle findet sich die alte Ortslage Westerhüsen, die über die Welsleber Straße im Norden und die Sohlener Straße im Süden mit den Siedlungsteilen verbunden ist (vgl. Abb. 10).

Trotz der relativ großen Nähe zur Elbe verhindert die historisch geprägte Struktur des alten Dorfes Westerhüsen, das vorwiegend auf die Straße nach Magdeburg und Schönebeck orientiert ist, einen stadträumlich wirksamen Bezug zum Fluß. Eine zusätzliche Barriere bildet dabei das nordöstlich gelegene Industriegelände entlang des Ufers, das eine Nachbarschaft der untersuchten Wohnbereiche aus den 20er Jahren mit inzwischen altindustriellen innerstädtischen Standorten ausmacht.

Der Stadtteil Westerhüsen gehört mit seinen ca. 4000 Einwohnern<sup>(1)</sup> zu den weniger dicht besiedelten Stadtgebieten mit einem immer noch hohen Anteil landwirtschaftlich genutzter Flächen, die auch die betrachteten Siedlungsteile umschließen. Hier wohnen schätzungsweise ein Viertel bis ein Drittel aller Einwohner von Westerhüsen in den vergleichsweise günstigsten Lagen des Stadtteiles.

Die untersuchten Siedlungsteile sowie der Stadtteil Westerhüsen sind an das regionale und überregionale Schienennetz über den Bahnhof Südost, der auch Haltepunkt des Magdeburger S-Bahn-Netzes ist, angeschlossen.

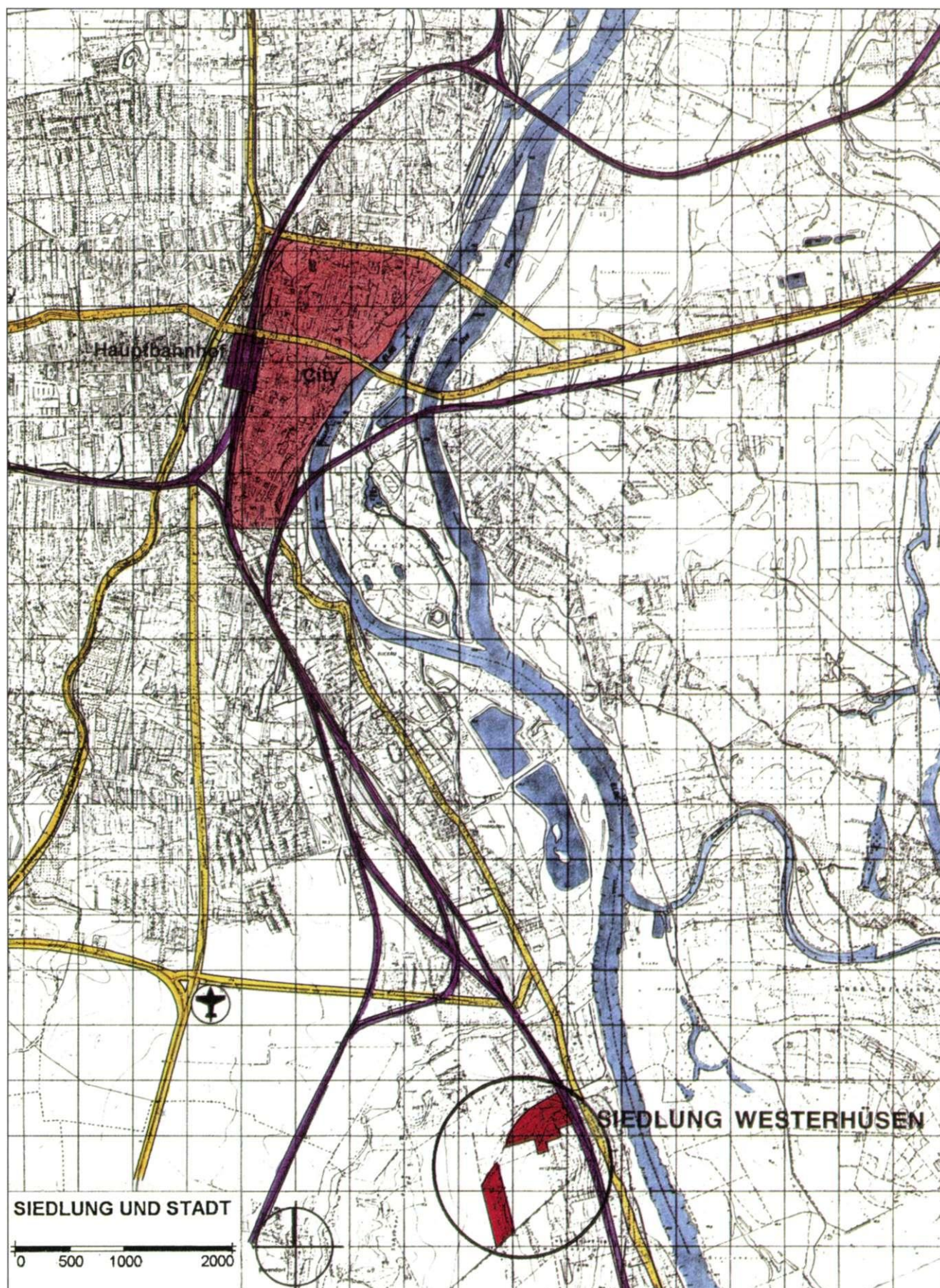
Eine Verkehrsstraße von regionaler Bedeutung, parallel zur Bahnlinie und in der alten Ortslage gelegen, verbindet Westerhüsen mit der Innenstadt und dem Umland in Richtung Frohse und Schönebeck. Hier findet sich auch der innerstädtische Straßenbahnanschluß in nördliche Richtung und die Endhaltestelle einer regionalen Buslinie, die Westerhüsen mit westlich von Magdeburg gelegenen Ortschaften verbindet. Die südlich an den untersuchten Siedlungsteilen vorbeiführende Sohlener Straße ergänzt das insgesamt gut ausgebaute innerstädtische Radwegnetz an der Stadtgrenze.

Das Bundesstraßennetz von Magdeburg - insbesondere die B 81 - erreicht man von Westerhüsen derzeit noch über eine in Salbke und damit nördlicher gelegene Ost-West-Verbindung im städtischen Straßennetz.

Die für die geplante Streckenführung der künftigen Autobahn A 14 westlich der Bereiche Westerhüsen, Beyendorf und Sohlen vorgesehenen Anschlüsse könnten die Anbindung an das überregionale Straßennetz im



11 Straßenbahndepot und Endhaltestelle Alt Westerhüsen



10 Einordnung in die Gesamtstadt

Südraum der Stadt ebenfalls verbessern. Nicht unerwähnt bleiben soll auch der Standort des auszubauenden Regionalflughafens von Magdeburg nordwestlich von Westerhüsen an der Leipziger Chaussee<sup>(2)</sup>.

Der Strukturplan 1993<sup>(3)</sup> zum Flächennutzungsplan weist den Siedlungsbereich der 20er Jahre in Westerhüsen als nutzungsstabile Wohnbaufläche aus, die aber in eine Umgestaltungs- und Verdichtungszone eingebettet ist. Trotz ihrer peripheren und durch die Zäsur der Bahnlinie geprägten Lage gehören die Siedlungsteile als nahezu reine Wohngebiete in das Einzugsgebiet des Nahversorgungszentrums im alten Ortskern von Westerhüsen, was sich mit seiner nicht sehr dichten Struktur an Einzelhandels- und Gewerbeflächen etwa bis auf die Höhe der Bahnunterführung zur Welsleber Straße erstreckt.



12 Alt Westerhüsen mit Blick in Richtung Elbe

Neben der günstigen innerstädtischen und überregionalen Verkehrsanbindung hat der Siedlungsbereich westlich der Bahn vor allem landschaftsräumliche Qualitäten, die laut Planungsaussagen auch langfristig gesichert werden sollen. Insbesondere im Abschnitt Arnold-Knoblauch-Straße treffen Landschaftsraum der Magdeburger Börde und Siedlungsrand der Stadt unmittelbar aufeinander. Die ansonsten ausgeräumt erscheinende, industriell geprägte Argrarlandschaft erfährt hier durch die nordwestlich gelegenen Sohlener Berge und die Grünzüge von Beyendorfer Grund und Sülzetal in der Nähe der Siedlungsbereiche eine Abwechslung, die den Standort vergleichsweise attraktiv machen. Hierzu tragen auch der südlich gelegene Westerhüsener Park und Friedhof sowie die sich ebenfalls in dieser Richtung befindenden Sportanlagen bei.

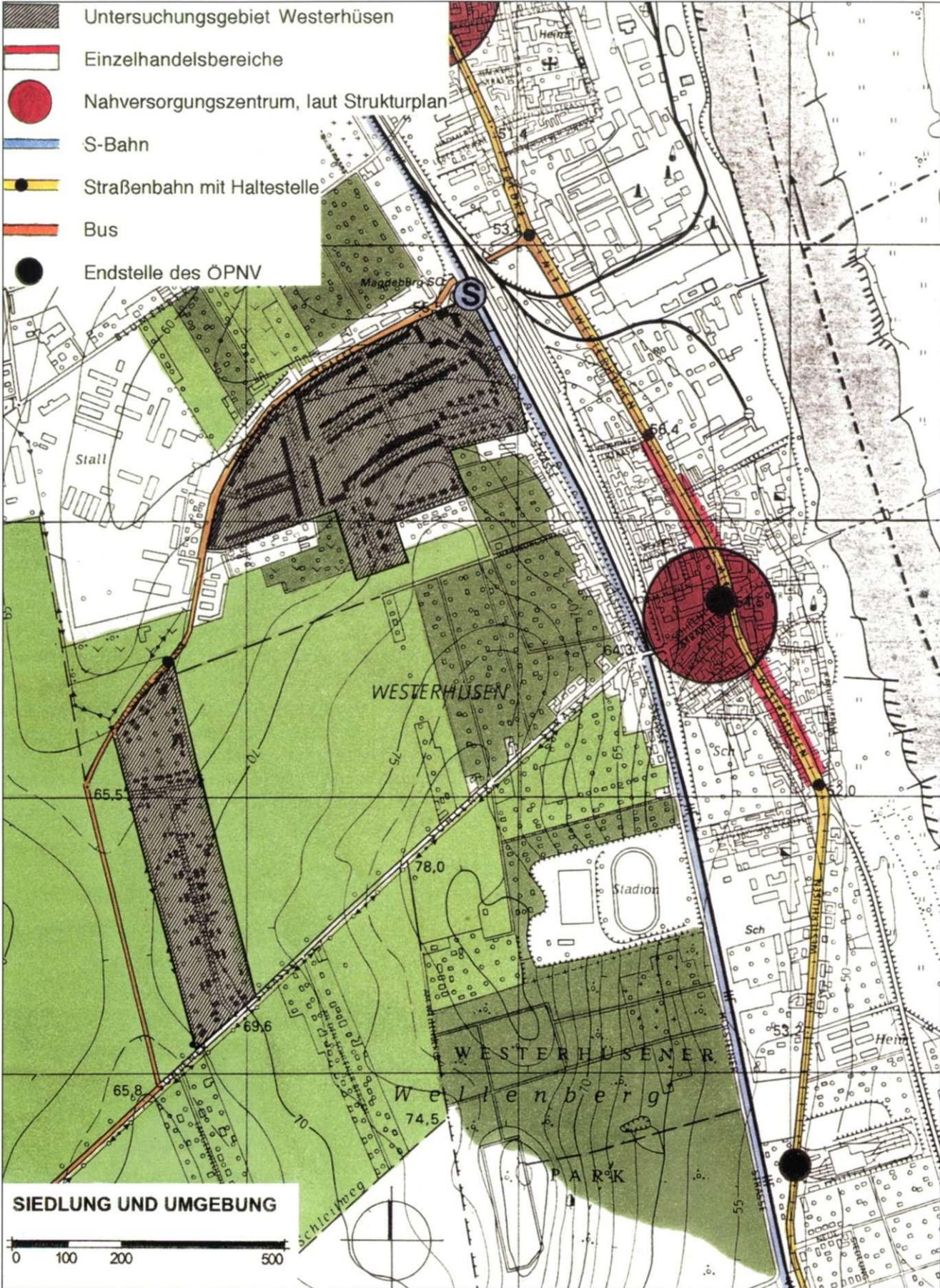
Insgesamt weisen die aktuellen Stadtentwicklungskonzepte die unterschiedlichen Siedlungsbereiche von Westerhüsen als „hochwertigen Wohnstandort in landschaftlich reizvoller Lage“ aus. Die sogen. „Perlenkette“ - und hier vor allem Westerhüsen - bildet damit einen inzwischen auch planerisch unteretzten Entwicklungsschwerpunkt für den künftigen Wohnungsbau in Magdeburg. Ein Bebauungsplanentwurf für den Bereich Welsleber Straße weist z.B. auf einer Fläche von 12 ha etwa 500 Wohnungen aus und in einem Rahmenplan Westerhüsen - Salbke werden Eigenheimstandorte in Baugebieten nördlich und westlich der hier untersuchten historischen Siedlungsabschnitte vorgeschlagen. Mit einer dort formulierten GFZ (Geschoßflächenzahl) von 0,2 bis 0,4 kann dabei an das Maß der baulichen Nut-

zung in den bereits existenten Bebauungsstrukturen angeknüpft werden, womit die Frage der Kontinuität städtebaulicher Leitbilder aufgeworfen wäre. Dem entsprechen auch die Forderungen nach stark durchgrünten Stadterweiterungsflächen und der Vorschlag zur Ausbildung von übergeordneten Grünachsen südlich der heute existierenden Siedlungsteile (etwa auf Höhe der Wartburgstraße und in Verlängerung der Ilmenauer Straße). Die südlich der Wartburgstraße gelegenen Kleingärten sind in die großflächigen Veränderungen laut Strukturplan einbezogen, wobei u.a. unklare Eigentumsverhältnisse eine Rolle spielen<sup>(4)</sup>.

Perspektivisch soll die stark belastete Hauptstraße von Westerhüsen östlich der Bahn in ihrer Bedeutung heruntargestuft werden, wenn es gelingt, den Verkehr in Richtung Schönebeck auf den nordwestlich gelegenen Magdeburger Ring zu lenken, was den Ausbau von das Untersuchungsgebiet nicht tangierenden Straßenverbindungen voraussetzt. Der gesamte Siedlungsbereich wird als verkehrsberuhigter Bereich eingestuft.

Alle hier festgehaltenen Planungsaussagen deuten darauf hin, daß die mit der Erschließung und fragmentarischen Bebauung des Geländes an der Welsleber Straße und Arnold-Knoblauch-Straße in den 20er und 30er Jahren begonnenen Prozesse der Magdeburger Stadterweiterung erst jetzt nach mehreren Jahrzehnten Stillstand eine reale Fortsetzung erfahren.





13 Einordnung in den Stadtteil

## 1.2. SIEDLUNG UND UMGEBUNG

Bei genauerem Betrachten haben die untersuchten Siedlungsbereiche Welsleber Straße und Arnold-Knoblauch-Straße zwar eine räumliche Nähe und damit einen Bezug zur alten Ortlage Westerhüsen und den nördlich davon gelegenen großen Industriestandorten. Faktisch finden sich die Wohnanlagen aber auf der anderen Seite der Bahn, die eine massive stadtstrukturelle Barriere darstellt und nur zwei Anbindungspunkte zulässt - die Bahnunterführung der Welsleber Straße im Norden und die Brücke der Sohlener Straße im Süden (vgl. Abb. 13).

Neben dem Nahversorgungszentrum „Alt Westerhüsen“ an der Einmündung der Sohlener Straße, wo sich auch die Endstelle der Buslinie und eine Straßenbahnhaltestelle findet, ziehen sich Versorgungsfunktionen und Handelseinrichtungen entlang der Hauptstraße von Westerhüsen in nördliche Richtung. Nahräumliche Wirksamkeit für die untersuchten Siedlungsbereiche hat aber vor allem der S-Bahnhof Südost und sein unmittelbares Umfeld, wo sich verschiedene Einzelhändler und Gastronomiebetriebe finden.

Die Welsleber Straße wird mit ihren verschiedenen gewerblich genutzten Grundstücken auch das künftige Rückgrat der Wohnsiedlung bilden. Ansatzpunkte hierfür bieten sich auf den alten Gärtnereien an der Nordseite und vor allem auf der nordwestlich gelegenen Fläche des ehemaligen Landwirtschaftsbetriebes (LPG „Freie Erde“), der als unverträgliche Nutzung und umzustrukturierender Standort eingeschätzt wird. Den südlichen Abschluß des Siedlungsbereiches Welsleber Straße prägen untergenutzte und ungeordnete Einzelhaus- und Kleingartengrundstücke, wobei die existente Straßenstruktur sehr deutlich die fragmentarisch gebliebe-

ne Entwicklung der Siedlung dokumentiert und dringend einer Neuordnung bedarf.

Der Siedlungsbereich Arnold-Knoblauch-Straße gehört zwar bauhistorisch und strukturell zur Entwicklung der 20er Jahre in Westerhüsen, liegt aber seit seiner Entstehungszeit relativ separat und ist von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben. Lediglich im Norden und Süden finden sich Anschlüsse an das Straßennetz von Westerhüsen.

Zu erwähnen ist, daß vor allem die südlichen Teile der Holsteiner Straße und die Sohlener Straße im Bereich der Eisenbahnbrücke z.T. noch ältere Gebäudestrukturen aufweisen, die in gewisser Weise die Siedlungsbereiche aus den 20er Jahren mit dem Stadtteil und historischen Dorf Westerhüsen verbinden (siehe hierzu auch Kapitel 2.1.). Die Wohnbebauung auf der Nordseite der Welsleber Straße stammt ausschließlich aus der Nachkriegszeit und wurde vor allem Anfang der 60er Jahre errichtet.

## 1.3. UNTERSUCHUNGSGEBIET WESTERHÜSEN

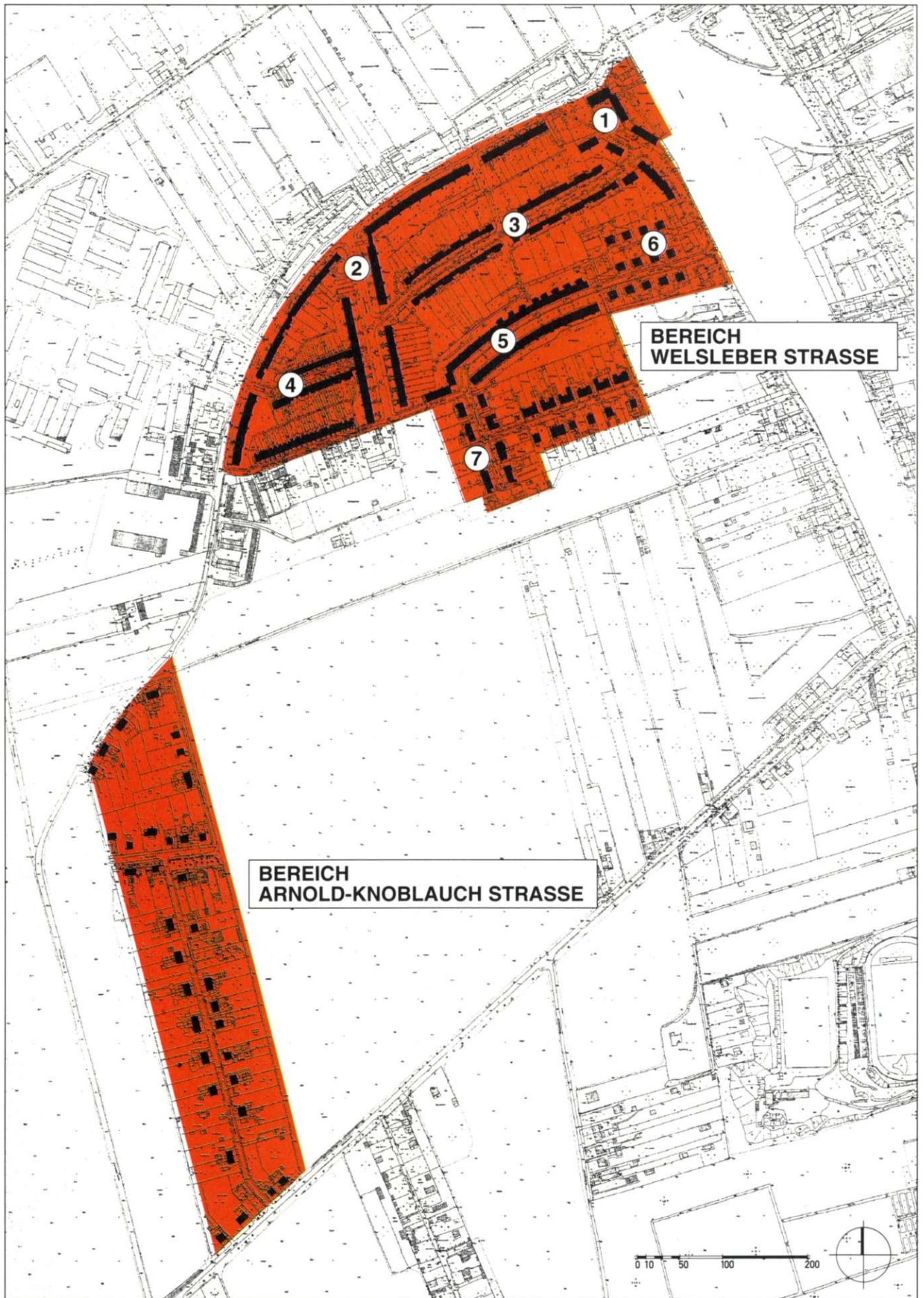
Das vorgelegte Gutachten sollte die Siedlungsentwicklung von Westerhüsen in den 20er Jahren untersuchen, so daß sich bei näherem Hinsehen zwei relativ eigenständige Teilabschnitte ergaben: der BEREICH ARNOLD-KNOBLAUCH-STRASSE als südwestlicher Abschnitt und der wesentlich größere und differenziertere BEREICH WELSLEBER STRASSE (vgl. Abb. 15).

Da in den folgenden Kapiteln noch eine detaillierte Beschreibung der historischen Entwicklung und der gegenwärtigen Struktur dieser Bereiche geleistet wird, sollen hier zunächst als Orientierung die wichtigsten Angaben in einer Übersicht gegeben werden:



### Daten im Überblick

Fläche insgesamt 22,5 ha  
 Private Grundstücksfläche 18,6 ha  
 Bebaute Fläche 3,4 ha  
 Private Grünfläche 15,2 ha  
 Verkehrsfläche 3,0 ha  
 Öffentliche Grünfläche 0,9 ha  
 GRZ 0,18  
 GFZ 0,24  
 Anzahl der Wohnungen 503  
 davon im Reihen- oder Einzelhaus  
 218 (43%)  
 davon im Geschößbau 285 (57 %).



### Der Bereich Arnold-Knoblauch-Straße

Diese langgestreckte kleine Siedlung wird über die Sohlerer Straße im Süden und die Welsleber Straße im Norden erschlossen. An der mittig gelegenen, nord-süd-gerichteten Arnold-Knoblauch-Straße reihen sich Einzel- oder Doppelhäuser auf; insgesamt sind von 60 Grundstücken etwa 55 bebaut, ca. 50 davon im ursprünglichen Sinne.

Die kurze ost-west-gerichtete Straße Am Netzfeld greift die historische Bezeichnung der östlich der Siedlung gelegenen Flur auf. An der Einmündung der Arnold-Knoblauch-Straße in die Welsleber Straße findet sich eine Haltestelle der Überlandbuslinie aus Richtung Alt Westerhüsen.

### Der Bereich Welsleber Straße

Dieser insgesamt ca. 15-17 ha umfassende Siedlungsbereich ist in sich sehr differenziert und gliedert sich in historisch definierte einzelne Abschnitte, die stadträumlich und bautypologisch genau ablesbar sind.

Ein 1. ABSCHNITT findet sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof Südost an der nördlichen Einmündung der Holsteiner Straße in die Welsleber Straße. Ihn kennzeichnen einzelne differenzierte Gebäudegruppen, die auf Grundstücksverhältnisse und topographische Momente des Geländes hinter dem Bahndamm reagieren.

Ein 2. ABSCHNITT entwickelt sich mit langgestreckten Gebäudezeilen auf der südlichen Seite der Welsleber Straße und beidseits der nord-süd-gerichteten Weimarer Straße.

Ein 3. ABSCHNITT definiert sich auf Grund der besonderen Gebäudetypen mit Zollingerdächern beidseits der ost-west orientierten und geschlossen bebauten Gothaer Straße.

Eine ähnlich bautechnologisch begründete besondere Situation verkörpern als 4. ABSCHNITT die ebenfalls ost-west ausgerichtete, beidseits geschlossen bebaute Jenaer Straße und die nur auf der Nordseite bebaute Koburger Straße.

Der 5. ABSCHNITT wird durch das Gebäudeensemble an der Saalfelder Straße und den Nordabschnitt der Geraer Straße gebildet.

Die Einzelhausbebauung des Ostabschnittes der Geraer Straße - auf der Nordseite findet sich hier sogar eine 2. Reihe - soll den 6. ABSCHNITT des Untersuchungsgebietes definieren.

Die fast durchgängige Doppelhausstruktur beidseits der Ilmenauer Straße und auf der Nordseite der Mühlhäuser Straße wird schließlich als 7. ABSCHNITT des Untersuchungsgebietes betrachtet.

In den überwiegend in den 20er und 30er Jahren errichteten Wohnhausstrukturen finden sich im unmittelbaren

Untersuchungsgebiet noch verschiedene Reste früherer Bebauung oder auch Spuren nachträglicher Baueingriffe. Das betrifft das gründerzeitlich geprägte Bahnhofsgebäude an der Welsleber Straße, das auf einer Anhöhe stehende „Cafe Kies“ an der Ecke Welsleber Straße / Holsteiner Straße, die Reste einer ehemaligen Fabrik mit Villa an der Einmündung der Geraer Straße in die Holsteiner Straße und ein Gewerbebetrieb mit Einfamilienhaus an der nord-südlichen Fußwegverbindung zwischen Geraer und Gothaer Straße.

Die Wohngebäude auf der Südseite der Koburger und Mühlhäuser Straße sind großenteils erst nach 1945 errichtet worden und gehören deshalb nicht direkt zur Siedlungsentwicklung von Westerhüsen in den 20er und 30er Jahren.

<sup>(1)</sup> Angabe aus: Strukturplan Landeshauptstadt Magdeburg 1993, S. 25

<sup>(2)</sup> Alle Angaben zu Verkehrsanschlüssen in Westerhüsen aus: Verkehrliches Leitbild Landeshauptstadt Magdeburg 1993, S. 41, 49 und 51

<sup>(3)</sup> Alle Angaben zu Planungsaussagen für Westerhüsen aus: Strukturplan Landeshauptstadt Magdeburg 1993, S. 33, 34, 75, 94

<sup>(4)</sup> Angabe aus: Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg 1994, S. 74f.

## 2. VON DER GEMEINDE ZUR STADTRANDZONE

### 2.1. ZUR GESCHICHTE VON WESTERHUSEN UND MAGDEBURG-SÜDOST

Die Ursprünge des historisch ca. 2 Meilen außerhalb der Stadt Magdeburg gelegenen Elbdorfes an der Calbischen Heer- und Poststraße gehen auf eine sehr frühe Besiedelung und Befestigung in der Zeit Karls des Großen zurück. Der Name „Westerhüsen“ ergab sich gemeinsam mit seinem Pendant im Bezug auf die alte Heerstraße, wo nordöstlich von Salzelmen (bei Schönebeck) ein „Osterhüsen“ zu finden gewesen sein muß<sup>(1)</sup>.

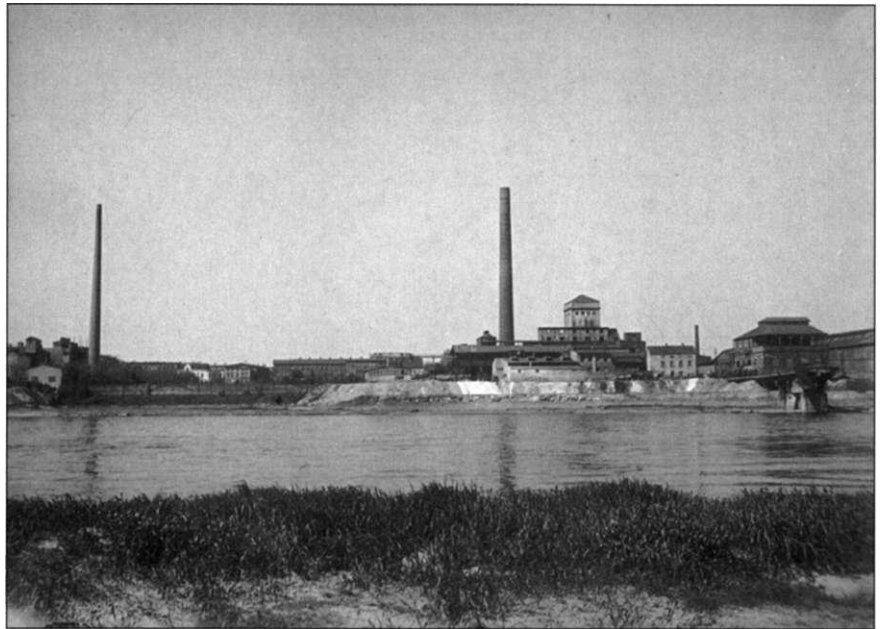
1563 kam Westerhüsen an das Domkapitel und die Kirche des Klosters Berge bei Magdeburg.

Zwischen 30-Jährigem Krieg und Industrialisierung spiegelte sich die Geschichte der Stadt Magdeburg auch in dem nahe gelegenen Ort wieder.

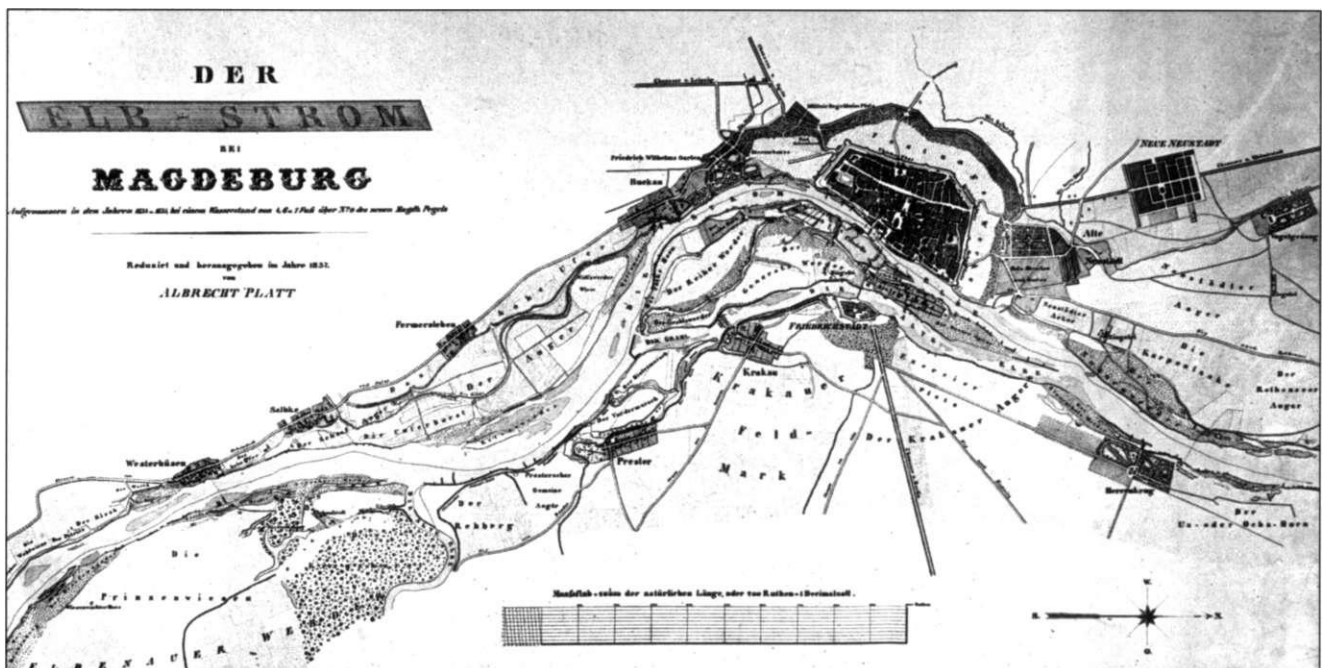
Vor der Belagerung und Zerstörung der Stadt durch TILLY im Mai 1631 ist überliefert, daß selbiger bei Westerhüsen die Elbe überquerte, wo eine Fähre existierte, und daß er hier sein Hauptquartier bezog, um auf der Heerstraße parallel zur Elbe gen Magdeburg zu ziehen. In der Nähe von Westerhüsen sollen 3 Außen-

forts und Schanzen angelegt worden sein, wobei gewiß die Anhöhen im ansonsten platten Lande ausgenutzt wurden.

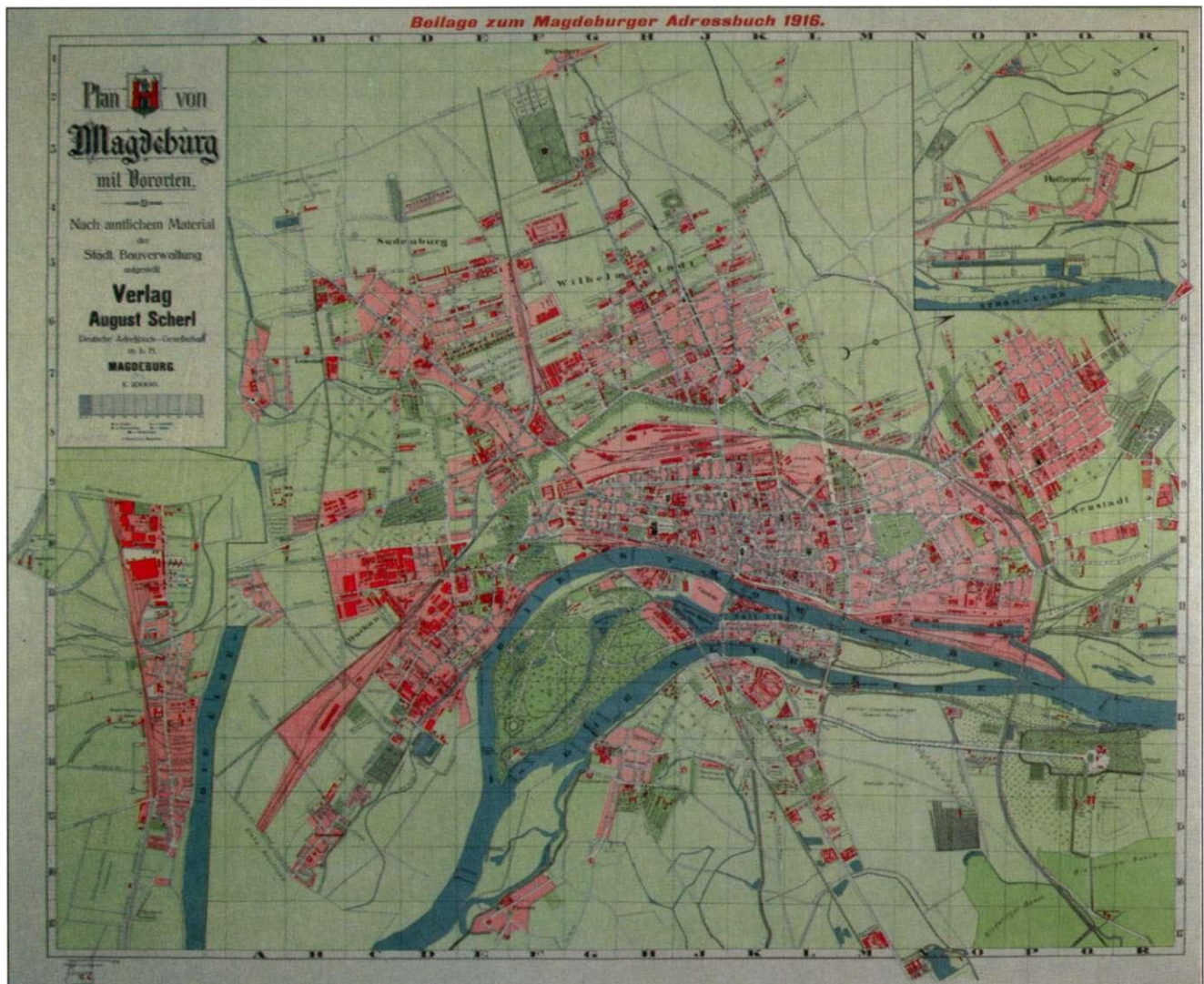
Im 30-Jährigen Krieg wurde der Ort fast vollständig zerstört und entvölkert, so daß erst danach eine erneute Bauetappe einsetzte. In dieser Zeit verschwand auch der Wald im Bereich des Elbufers und auf den angrenzenden Bergen der Börde.



19 Blick vom Ostufer der Elbe auf das Gelände von Fahlberg-List



16 Der Elbstrom bei Magdeburg, Hrsg. von A. PLATT, 1837



77 Plan von Magdeburg mit Vororten, 1916

Die durch den großen Kurfürsten um 1685 einsetzende Politik der Kolonisierung und Ansiedlung von Handwerkern aus Frankreich, Schlesien und anderen Gebieten tat auch in Westerhüsen ihre Wirkung. Besaßen im nahe gelegenen Magdeburg 1720 die angesiedelten Kolonisten bereits ein Viertel aller Häuser<sup>(2)</sup>, so fanden sich nach 1740 auch in Westerhüsen einige solcher Neuansiedler.

Das 18. Jahrhundert war außerdem davon geprägt, daß Magdeburg zur stärksten preußischen Festung ausgebaut wurde. 1812 rissen Napoleonische Truppen nicht nur die Neustadt und die Sudenburg nieder, sondern belagerten und zerstörten auch die umliegenden Dörfer erneut. Nachdem 1750 bereits ein Feuer das Dorf Westerhüsen niedergelegt hatte, entwickelte es sich erst nach dem Ende der Napoleonischen Herrschaft 1816 wieder in etwas geordneteren Bahnen. 1835 vermerkten Chronisten etwa 700 Einwohner.

Das ursprüngliche Dorf entstand in der Nähe der bis heute als Standort erhaltenen Kirche entlang der Elbe

und im Bezug auf die bereits erwähnte Heer- und Handelsstraße. Dabei waren eiszeitliche, vor Westwinden schützende Höhenrücken, wie die Wellenberge im Westen und die Frohser Berge im Süden natürliche Begrenzungen für die Siedlung und ihre Feldfluren. Das Elbdorf hatte im Gegensatz zur sonstigen Bördelandschaft nicht so günstige Bodenverhältnisse. Dafür konnten am hohen Elbufer Wind- und Schiffsmühlen betrieben werden. Eine dieser Mühlen stand ab 1830 an der heutigen Holsteiner Straße im Bereich des Bahnhofes. Sie wurde 1905 abgerissen und verschwand damit aus dem Weichbild des Ortes. Die Flur dort hieß deshalb nicht ohne Grund „Das kleine Feld zur Windmühle“.

Neben der Landwirtschaft entwickelte sich die Elbschifffahrt zu einem weiteren Erwerbszweig der in Westerhüsen ansässigen Familien. Bereits im 16. Jahrhundert erwähnen überlieferte Berichte eine Elbfähre in Westerhüsen, die Pfänner aus Staßfurt und Sohlen als Umladeplatz diente. Die Pläne zur Anlegung einer Gemeindefähre gehen auf das Jahr 1690 zurück. Mit Einführung

der Dampfschiffe ab 1850 änderte sich auch die Technologie der alten Seilfähre. Bleibt zu erwähnen, daß die Westerhüsener Fähre eine Konkurrenz zur Klosterfähre (Kloster Berge) stromabwärts darstellte und daß sie immer wieder nach Magdeburg gebracht werden mußte, wenn dort durch Eis oder Hochwasser die Brücken brachen.

1925 schließlich vermerkte ein Verwaltungsbericht des Magistrats den Neubau einer Flußbadeanstalt in Westerrhüsen<sup>9)</sup>, die sich ganz in der Nähe der bis heute nachvollziehbaren Fährstelle unterhalb der alten Kirche befand.

Dieser Bereich bildete auch die Struktur des alten Dorfes zwischen Fluß und Chaussee nach Magdeburg. Die Hilliger, Kieler, Eisen, Elmer, Merseburger und Karnipstraße waren zunächst mit einfachen mitteldeutschen Bauernhäusern angelegt worden.

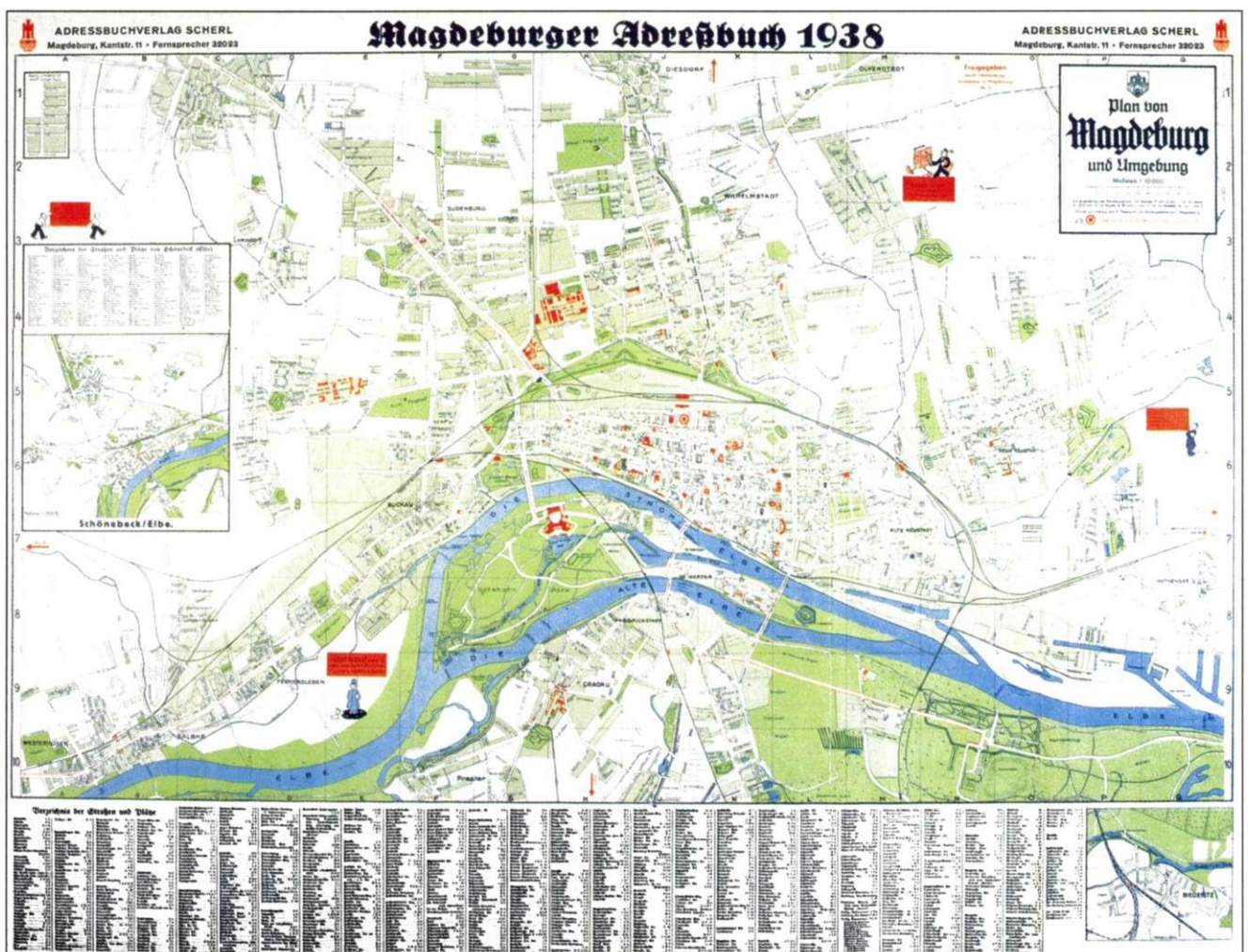
Ab 1835 - also nach Napoleon - setzte eine weitere Bauetappe des Ortes ein; ab 1850 wurden Baupolizeikarten geführt, die bis zur Eingemeindung 1910 nach Magdeburg beim Landkreis Wanzleben lagen. 1866

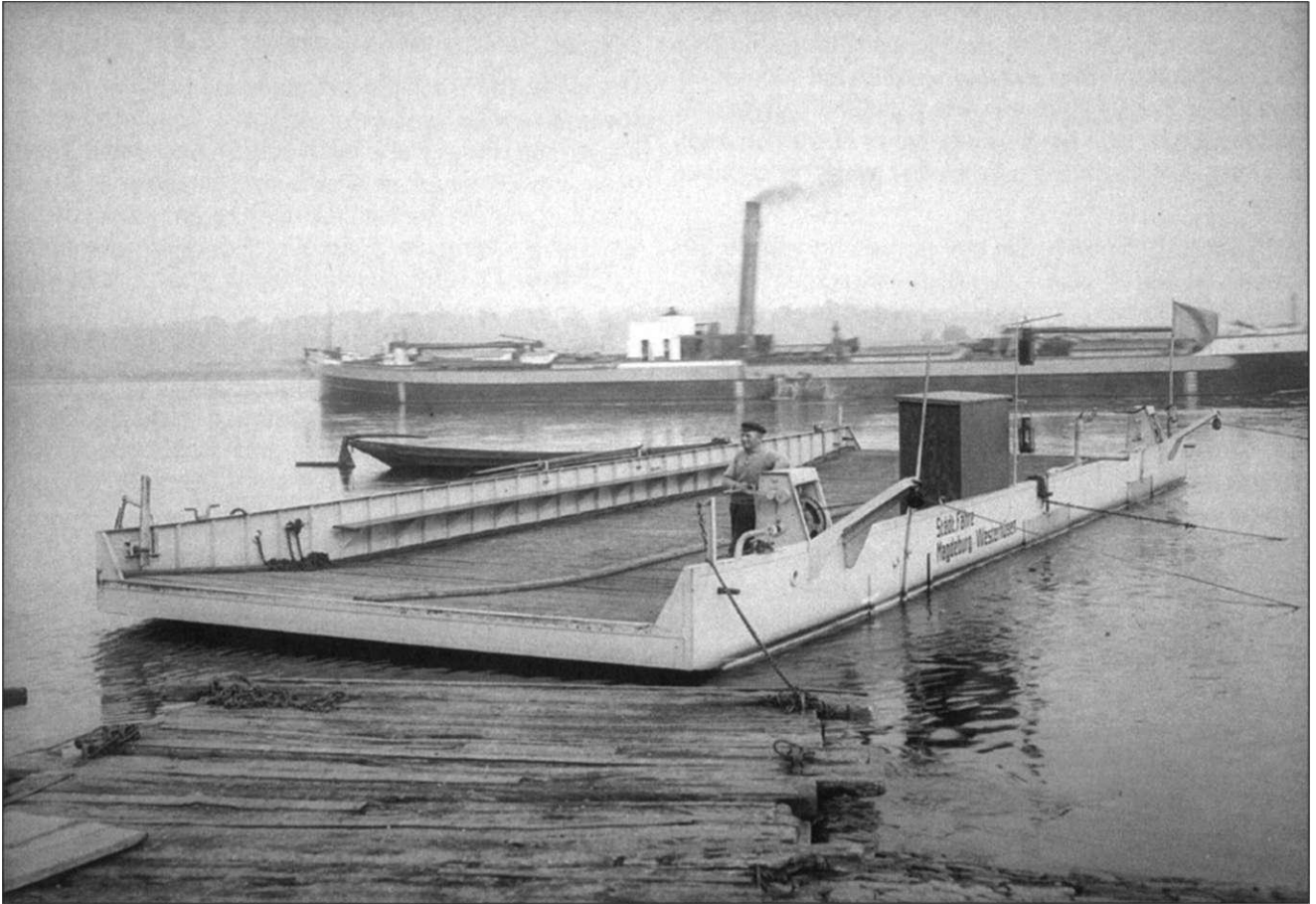
entstand ein bereits 1888 wieder revidierter Ortsplan, der offenbar Baufluchtlinien vermerkte.

Um diese Zeit wandelte sich auch die Struktur des Ortes und sein Schwerpunkt verlagerte sich von der Kirche an die Hauptstraße nach Magdeburg und Schönebeck, wo sich zunehmend Gewerbebetriebe ansiedelten. Ab 1890 wurden die historischen Bauernhäuser oft unter Beibehaltung der Grundstücksstruktur allmählich durch 2- und 3-stöckige Mietshäuser ersetzt. Außerdem kam es zur verstärkten Besiedelung der Bereiche zwischen der Hauptstraße (Bis heute heißt sie „Alt Westerhüsen.“) und der Bahnlinie.

1838 begannen die Bauarbeiten an dieser Strecke, ein Jahr später wurde die Strecke nach Schönebeck eröffnet und ab 1840 existierte ein Anschluß nach Halle und Leipzig.

Seit diesem Zeitpunkt entwickelte sich Westerhüsen dies- und jenseits der Bahn. Da immer wieder Erweiterungen des Gleiskörpers vorgenommen wurden (1894 ist die Strecke nach Schönebeck bereits viergleisig, 1934 wird sie elektrifiziert), geraten verschiedene Bebauun-





20 Die Fähre an der Überfahrtsteile in Magdeburg Südost

gen und Straßenräume in ihrer unmittelbaren Nachbarschaft in Konflikte. Zum einen mußte der alte Westerhüsener Friedhof nach Westen verlegt werden, so daß nach 1910 erfolgter Eingemeindung die Stadt Magdeburg 140 Morgen Land für den neuen, 1918 schließlich eingeweihten Friedhof an der Holsteiner Straße erwarb. Interessant ist, daß der ursprünglich mit hohem Anspruch geplante neue „Südfriedhof“ in Westerhüsen immer Fragment blieb. Noch vor dem I. Weltkrieg fand ein minutiös dokumentierter Architekturwettbewerb für die Gestaltung seiner Baulichkeiten und Grünanlagen statt, an dem sich zahlreiche namhafte deutsche Architekten beteiligt hatten. Doch 1922 mußte der aus dem Dienst geschiedene Geheime Baurat O.PETERS konstatieren, daß auf Grund der unerfreulichen wirtschaftlichen Verhältnisse die Ausführung des geplanten Crema-

toriums auf dem Westerhüsener Friedhof noch immer auf sich warten ließ<sup>(4)</sup>.



21 Karnipstraße 9, Ecke Alt-Westerhüsen



1934 wurden Teile des ursprünglichen Friedhofs dem Westerhüsener Volkspark zugeschlagen.

1920/21 wurde die Straßenbahn von Magdeburg nach Westerhüsen verlängert und ein Jahr später erfolgte die Eröffnung der Vorortbahn in Richtung Schönebeck. Damit wurde ein wesentlicher Urbanisierungsschub des historischen Schifferdorfes an der Elbe zu einem Vorort bzw. ab 1910 schließlich zu einem Stadtteil der wachsenden Großstadt Magdeburg besiegelt.

Diese Wandlung ging vor allem auf die rasche Standortentwicklung von Industrieunternehmen zurück.

Die Industrialisierung des Magdeburger Südens nahm 1838 mit der ersten Maschinenfabrik in Buckau ihren Ausgangspunkt. In der Folge entwickelte sich dieser Raum zu einem Hauptstandort des deutschen Maschinenbaus. Eine weitere Ursache für den raschen Ausbau von Fabriken ergab sich aus dem Bedarf der umliegenden Landwirtschaft in der Börde an Zuckerfabriken, Brauereien und anderen Nahrungsmittelproduzenten.

Auf diese Weise wurde nach 1840 auch das Feld zwischen Westerhüsen und Salbke - vor allem auf der Elb-

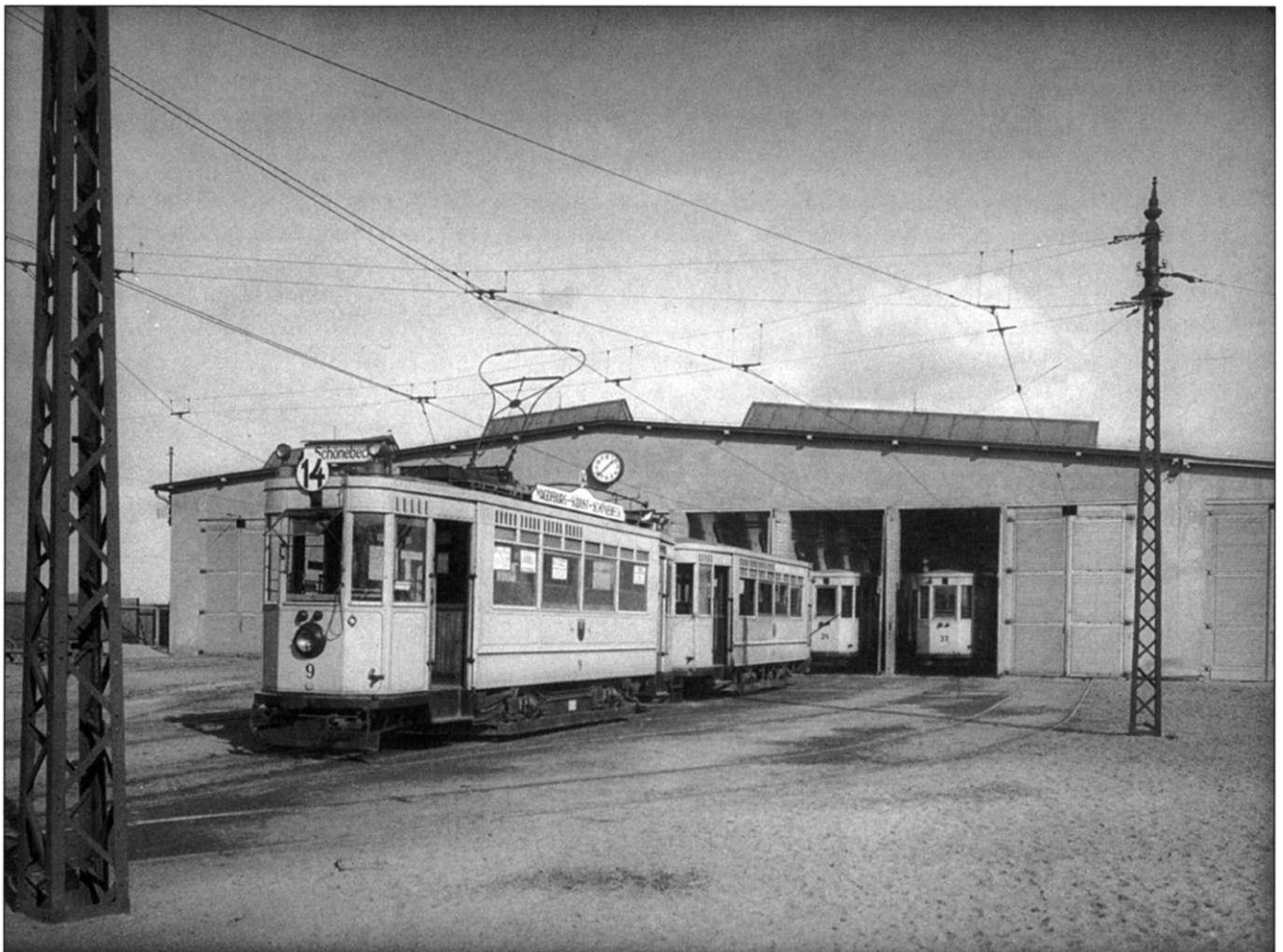
seite und im Bezug auf die Bahnanlagen - industrialisiert, so daß in Folge eine kontinuierlich wachsende Bevölkerungszahl in den beiden Orten zu verzeichnen war.

1836 wurde die erste Stärkefabrik dort angesiedelt, die sich 1873 in eine Papierfabrik wandelte und ab 1922 für Henkel Kartons und Pappen produzierte.

1838 siedelte sich in Westerhüsen die 2. Zuckerfabrik in der Börde an der Sohlener Straße an, die aber bereits 1909 niederbrannte.

1864 wurde auf dem südlichen Teil des heutigen Geländes von Fahlberg-List eine Glashütte eröffnet, die im I. Weltkrieg einging. 1896 entstand daneben auf Salbker Flur eine Sacharinfabrik, die in Richtung Westerhüsen erweitert wurde. 1926/27 schließlich wurde auf einem vergrößerten Gelände verschiedener ursprünglicher Unternehmen die Superphosphatfabrik - das Stammhaus von Fahlberg-List - eingerichtet.

Nach der Weltwirtschaftskrise 1929 und im Zuge des Ausbaus des Industriegeländes Rothensee am erweiterten Hafen sowie im Bezug auf den konzipierten Mit-



22 Motorwagenzug der Vorortbahn Westerhüsen (1927)



23 Sohlener Straße im Bereich des Bahngeländes

tellandkanal, verlagerte sich die Magdeburger Industrieentwicklung zunehmend auf den Nordraum der Stadt.

So erklären sich abgebrochene Urbanisierungsschübe im Süden und ein Umschwung der Stadterweiterungspolitik, die sich auch in den betrachteten Siedlungsbereichen der 20er und frühen 30er Jahre jenseits der Bahnlinie bemerkbar machten.

Dieser Bereich zwischen heutiger Welsleber Straße an der Gemarkungsgrenze zu Salbke, Holsteiner Straße parallel zur Bahn (Sie hieß ursprünglich auch Feldstraße) und Sohlener Straße wurde als „Hohes Netzfeld“ und in Richtung Welsleben als „Das Sauerfeld an der Schanze“ bezeichnet<sup>(5)</sup>. Hart an der Welsleber Grenze stößt die gekrümmte, einer Höhenlinie folgenden Welsleber Straße auf den sogen. „Kösickenberg“. Es steht zu vermuten, daß sich hier ev. eine der Schanzen zu Zeiten der Belagerung befand, doch konnte dies nicht archivalisch belegt werden.

Neben der bereits erwähnten Windmühle an der Holsteiner Straße begann um 1885 eine Bebauung der Sohlener und Holsteiner Straße mit 2- und 3-geschossigen Mietshäusern, die zum Teil erhalten sind.

Nachdem 1840 die Bahnlinie nach Halle / Leipzig vollendet war, wurde zwischen Westerhüsen und Salbke am Fahrweg von Beyendorf und Sohlen zur Post an der Hauptstraße

nach Magdeburg (Gemeint ist die Welsleber Straße, an deren Einmündung noch immer eine Postfiliale zu finden ist) eine Haltestelle der Eisenbahn eingerichtet. 1850 wurde das Stationshaus auf Salbker Gelände errichtet und 1868 folgte auf Westerhüsener Flur der Güterschuppen, bis schließlich 1894 der heutige Bahnhof gebaut wurde. Zwischenzeitlich wurde auch der Bahnkörper erhöht, so daß eine Unterführung des nach Norden verlegten Fahrweges notwendig wurde. Dies ist bis dato neben der Brücke an der Sohlener Straße die einzige Verbindung des Geländes westlich der Bahn nach Westerhüsen hinüber. Bis 1909 hieß die Station „Westerhüsen“, nach einem Streit mit Salbke bis 1913 „Westerhüsen-Salbke“ und vermutlich ab 1914 schließlich

„SÜDOST“ - und dabei ist es dann geblieben.

Bleibt zu erwähnen, daß 1905 ein Herr Andreas MEIN-ECKE auf einer Anhöhe westlich des Bahnhofs eine Restauration eröffnete. Da er zugleich Besitzer einer nahe gelegenen Kiesgrube war, nannten ihn die Westerhüsener „Kiesmeinecke“, daraus ergab sich dann schließlich „Cafe Kies“.

Nachdem an der Arnold-Knoblauch-Straße die ersten Häuser mit „Stampfwänden und geschweiften Lamellendächern“ (Bezeichnung in der Ortschronik) errichtet worden waren und die Gartenkolonie „Naturheilverein“



24 Einmündung Welsleber Straße zum Bahnhof Südost (30er Jahre)

ein Flurstück südlich der Sohlener Straße parzelliert und besiedelt hatte, begann auch die Bebauung des Geländes südlich der Welsleber Straße durch die „Neue Heimat“.

1924/25 waren an der Welsleber und Holsteiner Straße Kanalisations- und Pflasterungsarbeiten vorgenommen worden, die in den Eingemeindungsverträgen vorgesehen worden waren und auf Grund der städtischen Wohnungsbauprogramme in diesem Bereich forciert wurden<sup>(6)</sup>.

An der Holsteiner Straße wurde 1899 durch die Erweiterung des Grundstückes Nr. 10 (Fischersche Villa) in westliche Richtung der Bau einer Motoren- bzw. Schraubenfabrik möglich, die mit wechselnden Besitzern agierte und im I. Weltkrieg als Granatendreherei 125 Personen beschäftigte. 1927 mußte die Fabrik stillgelegt werden und 1929 erwarb die Stadt Magdeburg das Gelände, wo 1933 der Abbruch fast aller Gebäude erfolgte. So konnte hier 1938 eine Kleinhaussiedlung für Kinderreiche bzw. Obdachlose errichtet werden. Damit endete die im folgenden zu beschreibende Etappe der Siedlungsentwicklung der 20er und 30er Jahre im Bereich des Bahnhofes Magdeburg-Südost.

Ein Blick auf verschiedene Karten der Stadt Magdeburg soll noch einmal die Entwicklung Westerhüsens vom eigenständigen Elbdorf zur Stadtrandzone verdeutlichen:



25 Am Bahnhof Südost

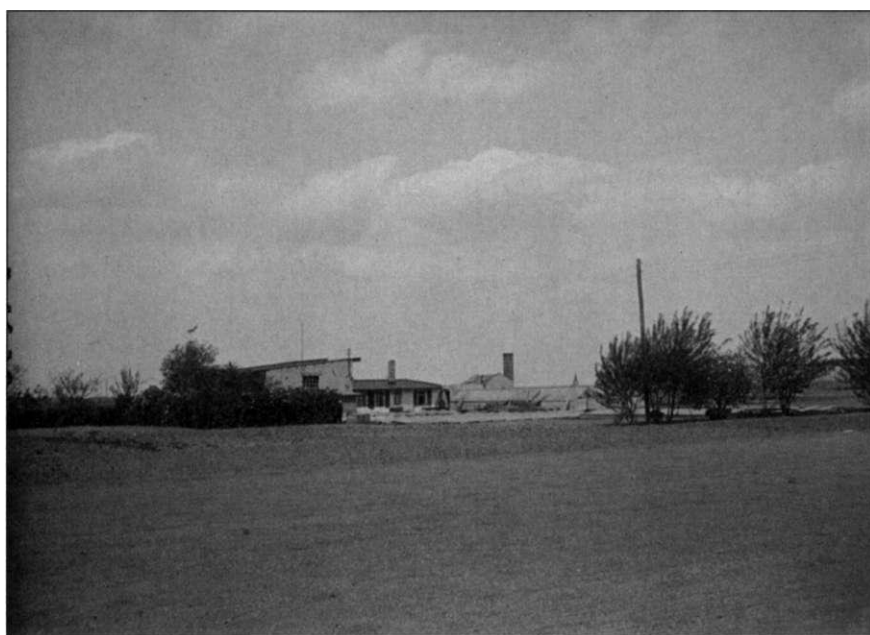
#### 1837

Dieser Plan von Albrecht PLATT über den Elbstrom bei Magdeburg vermerkte wenige Jahre vor Beginn des Eisenbahnbaus die alte Heer-, Post- und Handelsstraße parallel zur Elbe in südliche Richtung. Tatsächlich wie an einer Perlenkette aufgereiht erscheinen die Orte Buckau, Fermersleben, Salbke und Westerhüsen.

Im Bereich der Ortslage von Westerhüsen sind die noch unregelmäßigen Uferbereiche, die Lage der Fähre und die von der Hauptstraße abgehenden kleinen Gassen zu erkennen. Ein Beleg für die ursprüngliche Situation des hier untersuchten Planungsgebietes findet sich auf dieser Karte nicht (vgl. Abb. 16).

#### 1916

Wenige Jahre nach der Eingemeindung von 1910 erscheint der Ortsteil Westerhüsen erstmals auf den Karten der Stadt Magdeburg. An der alten Gemarkungsgrenze nach Salbke finden sich an der nördlichen Welsleber Straße die ersten bebauten Grundstücke, u.a. die Gärtnereien. Die Sohlener Straße und die Holsteiner Straße sind ebenfalls partiell bebaut. Die Wartburgstraße markiert offenbar eine geplante Ost-West-Verbindung. Der Bahnhof wird hier noch „Westerhüsen - Salbke“ bezeichnet und das Gelände für Friedhof und Krematorium ist als Konzept in dieser Karte vermerkt. Der späte-

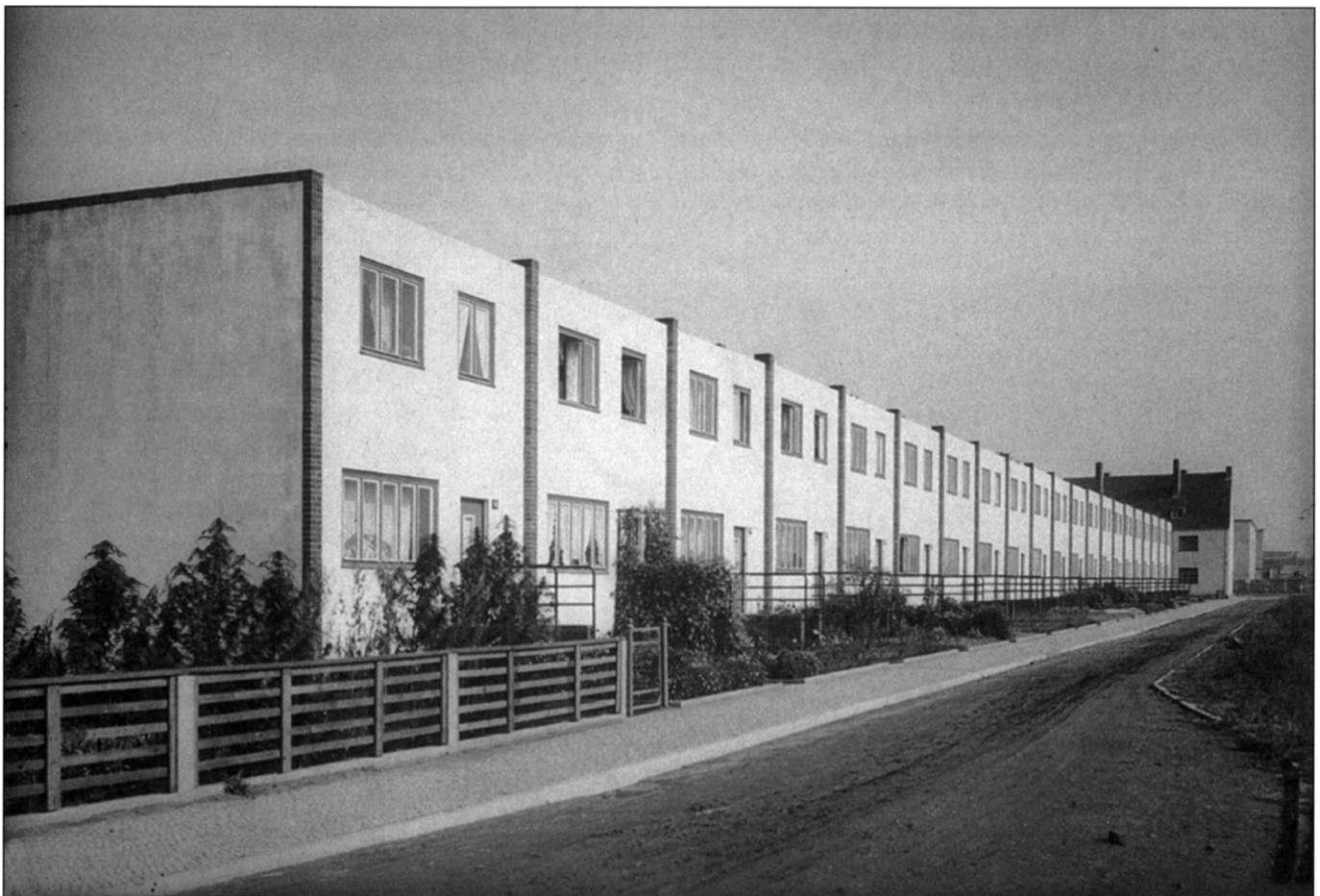


26 Gärtnerei auf der Nordseite der Welsleber Straße

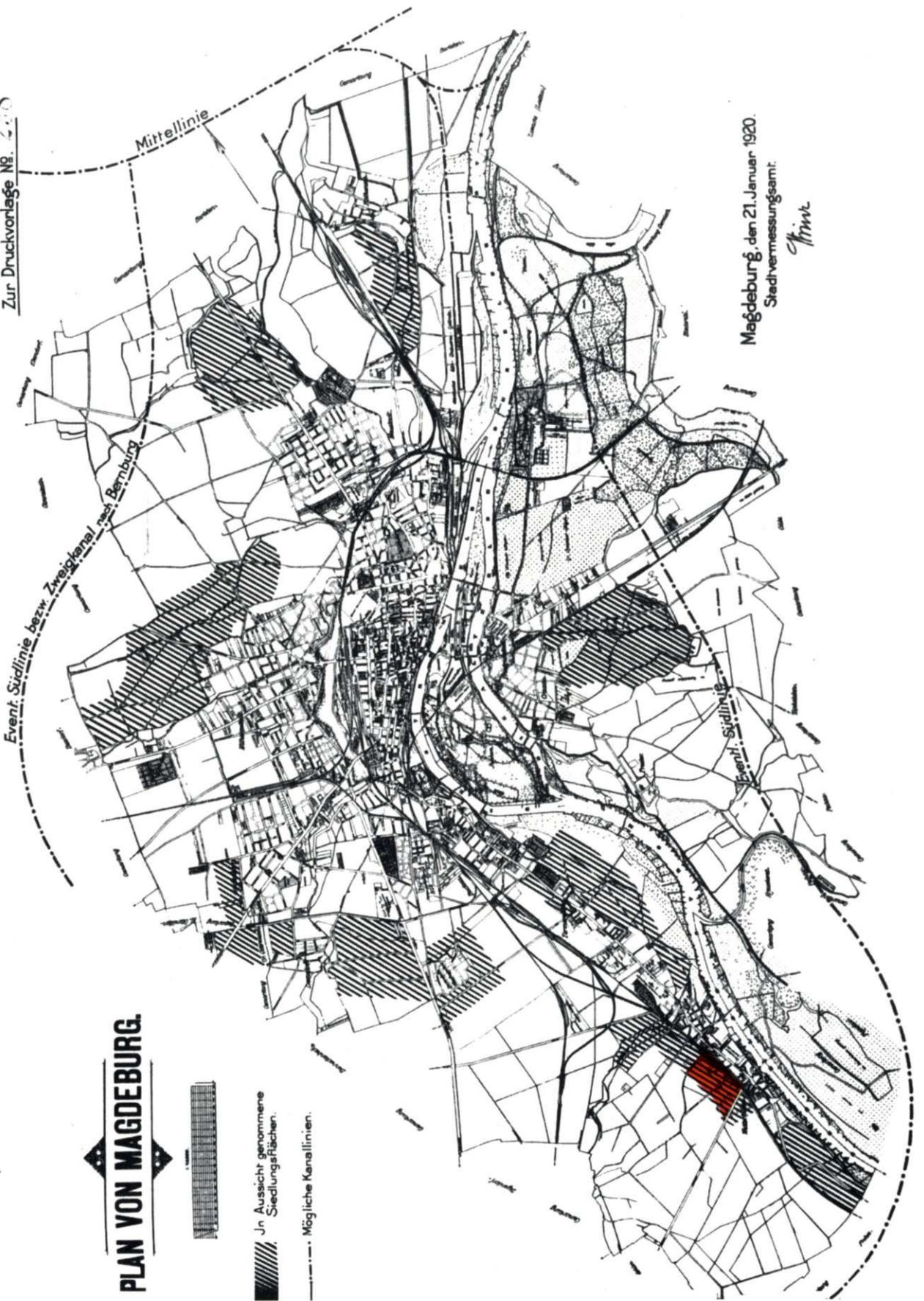
27 *Siedlung Arnold-Knoblauch-Straße in den 30er Jahren***1938**

Diese Karte dokumentiert nach Abschluß aller konstatierbaren Erweiterungsetappen der Siedlungsbereiche in Westerhüsen im Zuge der Stadtentwicklung von Magdeburg in der Zwischenkriegszeit einen bis heute zu verzeichnenden Zustand. Bemerkenswert sind neben dem Siedlungsnetz vor allem die inzwischen ausgebauten Industrieanlagen im Bereich Westerhüsen an der Elbe. Außerdem beziehen sich die Aussagen dieser Karte von Magdeburg mittlerweile auch auf den Bereich südlich von Westerhüsen; so wird z.B. die Stadt Schönebeck dargestellt, wo die Vorortstraßenbahn aus Westerhüsen hinfährt und endet (vgl. Abb. 18).

re große Industriestandort von Fahlberg-List zeigt sich noch kleinteilig und mit einzelnen Gleisanschlüssen in Richtung Elbe (vgl. Abb. 17).

28 *Koburger Straße in den 30er Jahren*

Zur Druckvorlage Nr. 248





Magdeburg, den 21. Januar 1920.  
Stadtvermessungsamt.

*Amv*

# PLAN VON MAGDEBURG.



-  In Aussicht genommene Siedlungsflächen.
-  Mögliche Kanallinien.

## 2.2. STÄDTEBAULICHE PLANUNG UND ERSCHLIEßUNG DES BAUGELÄNDES AM BAHNHOF SÜDOST

### 2.2.1. Gesamtstadtplanung zur Entstehungszeit

Nach dem I. Weltkrieg rückte in Magdeburg die konzeptionelle Vorbereitung und administrative Regelung des von der öffentlichen Hand subventionierten Wohnungsbaus in das Zentrum gesamtstädtischer Planung und Verwaltungsarbeit. Wachsende Wohnungsnot der heimgekehrten Soldaten und zuziehender Arbeitskräfte mit ihren Familien, aber vor allem eine bis dato schon über ein Jahrzehnt andauernde Stagnation des Wohnungsbaus auf dem privaten Sektor zwangen die Kommune und die inzwischen gebildeten gemeinnützigen Wohnungsunternehmen bzw. die im Wachstum begriffenen Wohnungsgenossenschaften Mitte der 20er Jahre zum praktischen Handeln.

In Magdeburg wurde dieser Prozeß nach 1918 und seit Beginn der Weimarer Republik von einer sozialdemokratischen Mehrheit des Stadtparlamentes unter dem Oberbürgermeister Hermann BEIMS getragen.

Dieser holte Anfang 1921 den bekannten Architekten und Stadtplaner Bruno TAUT aus Berlin als Stadtbaurat nach Magdeburg, so daß eine neue und fruchtbringende Ära stadtplanerischer und baulicher Entwicklung in Magdeburg begann.

Dennoch leiteten sich auch in dieser Zeit fast alle komplizierten Themen städtischer Entwicklung aus ihrer Geschichte ab, so daß es lohnt, auf die Zeit vor TAUT zu blicken.

Bruno TAUT löste den mehrere Jahrzehnte wirkenden O. PETERS ab, unter dessen Leitung seit den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts die städtebauliche Entwicklung von Magdeburg gestanden hatte.

Aus der Hand von PETERS stammten die 1896 erstmals eingeführten und 1909 noch einmal präzisierten BAUZONENPLÄNE für die Gebiete der alten und neuen Neustadt, die Wilhelmstadt, Sudenburg und Buckau. Noch vor dem I. Weltkrieg hatten auf der Suche nach veränderten Bebauungsstrukturen auch in Magdeburg (ähnlich wie 1910 in Berlin) städtebauliche Wettbewerbe für einzelne Quartiere der Innenstadt sowie zahlreiche theoretische Diskussionen zur Bewältigung von Stadterweiterungskonzepten stattgefunden.

O. PETERS brachte u.a. die Standortentscheidung für einen großen städtischen Friedhof in Westerhüsen auf den Weg und er legte zum Abschluß seiner Amtszeit im Verein mit dem Stadtvermessungsamt, das zu seinem Ressort gehörte, einen ersten konzeptionellen Entwurf zur Stadterweiterung nach dem I. Weltkrieg vor. Dieser definierte „in Aussicht zu nehmende Siedlungsflächen“ und mögliche Linien für einen seit längerem diskutierten Bau des Mittellandkanals, der den mitteldeutschen

Raum mit westlichen Landesteilen und vor allem mit Berlin verbinden sollte (vgl. Abb. 29).

In diesem Plan sind die bis zum I. Weltkrieg ausgeführten Bebauungen, aber auch die alten Fluchtlinienpläne von 1896/1909 als Ergänzung der Mietshausquartiere vermerkt. Die vorgeschlagenen neuen Bauflächen finden sich ausschließlich in der Peripherie der Stadt und beschreiben Siedlungsentwicklungen, wie sie in den um 1910 entstandenen Magdeburger Gartenstädten Hopfengarten oder Reform bereits realisiert worden waren. Das Leitbild für Stadterweiterungsflächen verband sich zu diesem Zeitpunkt offenbar mit dem Thema der Gartenstadt und Kleinhaussiedlung.

Auf diese Weise wurde die Siedlungsfläche zwischen Welsleber und Sohlener Straße in Westerhüsen erstmals in einer gesamtstädtischen Erweiterungsplanung festgehalten.

Bruno TAUTs stadtplanerisches Wirken in Magdeburg fiel in eine Zeit komplizierter wirtschaftlicher Verhältnisse, die auch in Magdeburg die Situation wenige Jahre nach dem Krieg bestimmten. Er richtete zu Beginn seiner Amtszeit 1921/22 ein STADTERWEITERUNGSSAMT ein, das sich mit der Regulierung planerischer Vorgaben und praktischer Bauvorhaben bis hin zur Bauberatung beschäftigen sollte.

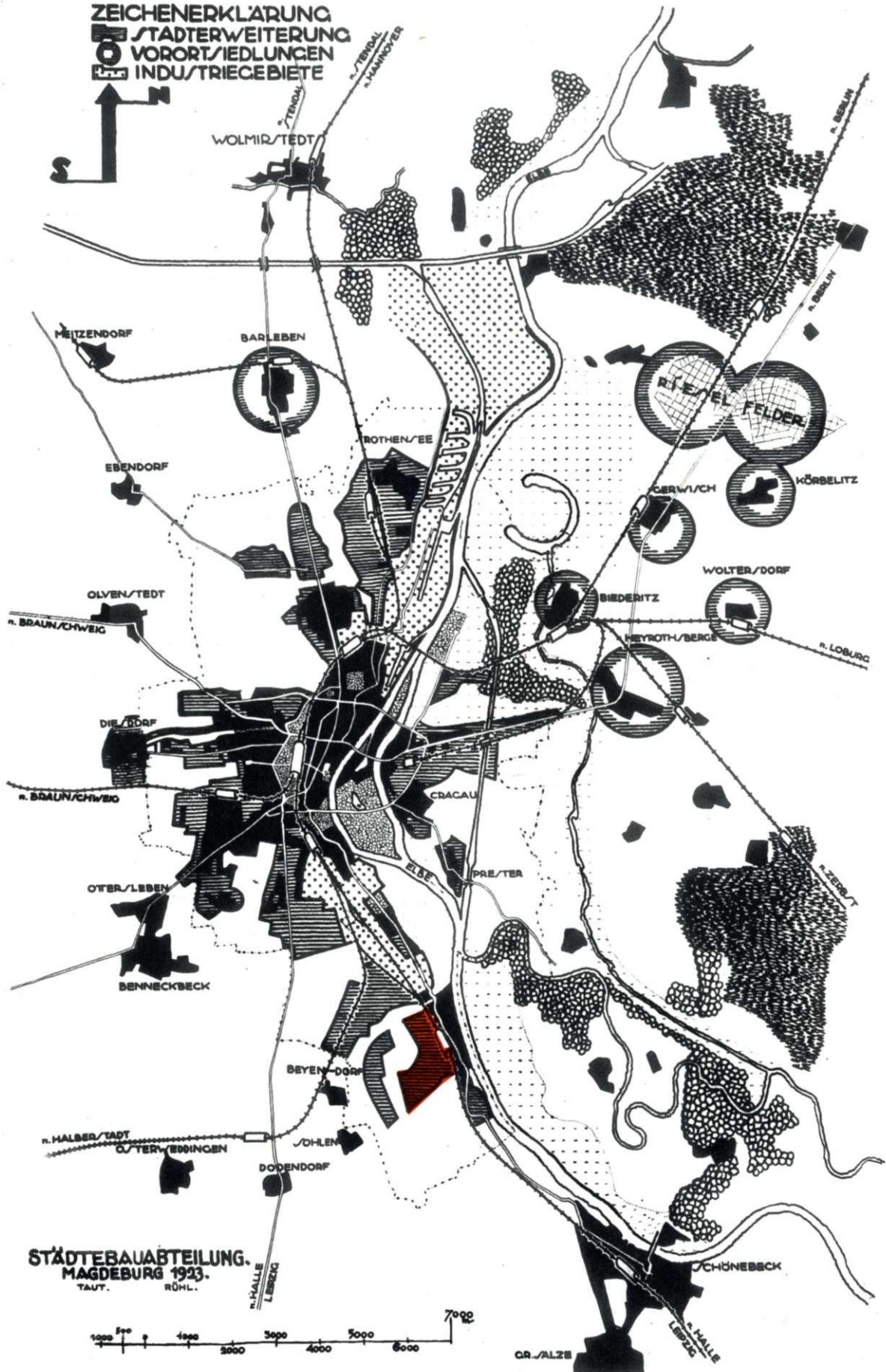
Wichtigster Arbeitsgegenstand der frühen 20er Jahre war dabei die Aufstellung eines GENERALSIEDLUNGSPLANES, der die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt in den darauffolgenden Jahrzehnten beschreiben sollte.

Nach der mehr als 50 Jahre währenden schrittweisen Entfestigung der Stadt und ihrer systematischen Erweiterung<sup>(7)</sup> durch Anlage von Industriegebieten an Schiene oder Fluß und von Wohngebieten auf erschlossenem Gelände schuf die Eingemeindung von Rothensee, Cracau, Prester und den südlichen Elborten Fermersleben, Salbke und Westerhüsen kurz vor dem I. Weltkrieg eine wesentliche Voraussetzung für weitergehende gesamtstädtische Planungskonzepte. Indikator für diese Entscheidung war die zu beobachtende industrielle Entwicklung in diesen Gemeinden, die sich vor allem auf die Elbe und die inzwischen ausgebauten Eisenbahnanschlüsse orientierte.

Conrad RÜHL - 1922 bis 1928 Leiter des Hochbauamtes II / Stadterweiterungsamtes - stellte in einem Aufsatz 1927 fest<sup>(8)</sup>, daß damit dem Stadtbild jene eigentümliche Längenausdehnung von rd. 18 Kilometer in Nord-Süd-Richtung gegeben wurde, die in der neuesten Entwicklung zeigt, wie „vom Strom die Kraftquellen des Siedlungsgebildes“ ausgehen. Mit dieser neuesten Entwicklung mag er u.a. die manchen noch klaffenden Lücken größeren Umfanges in den südlichen Vororten gemeint haben, die der Besiedelung noch harrten<sup>(9)</sup> - also auch das Siedlungsgebiet in Westerhüsen am Bahnhof Südost.

# GENERALSIEDLUNGSPLAN MAGDEBURG

ZEICHENERKLÄRUNG  
■ STADTERWEITERUNG  
○ VORORT/SIEDLUNGEN  
□ INDUSTRIEGEBIETE

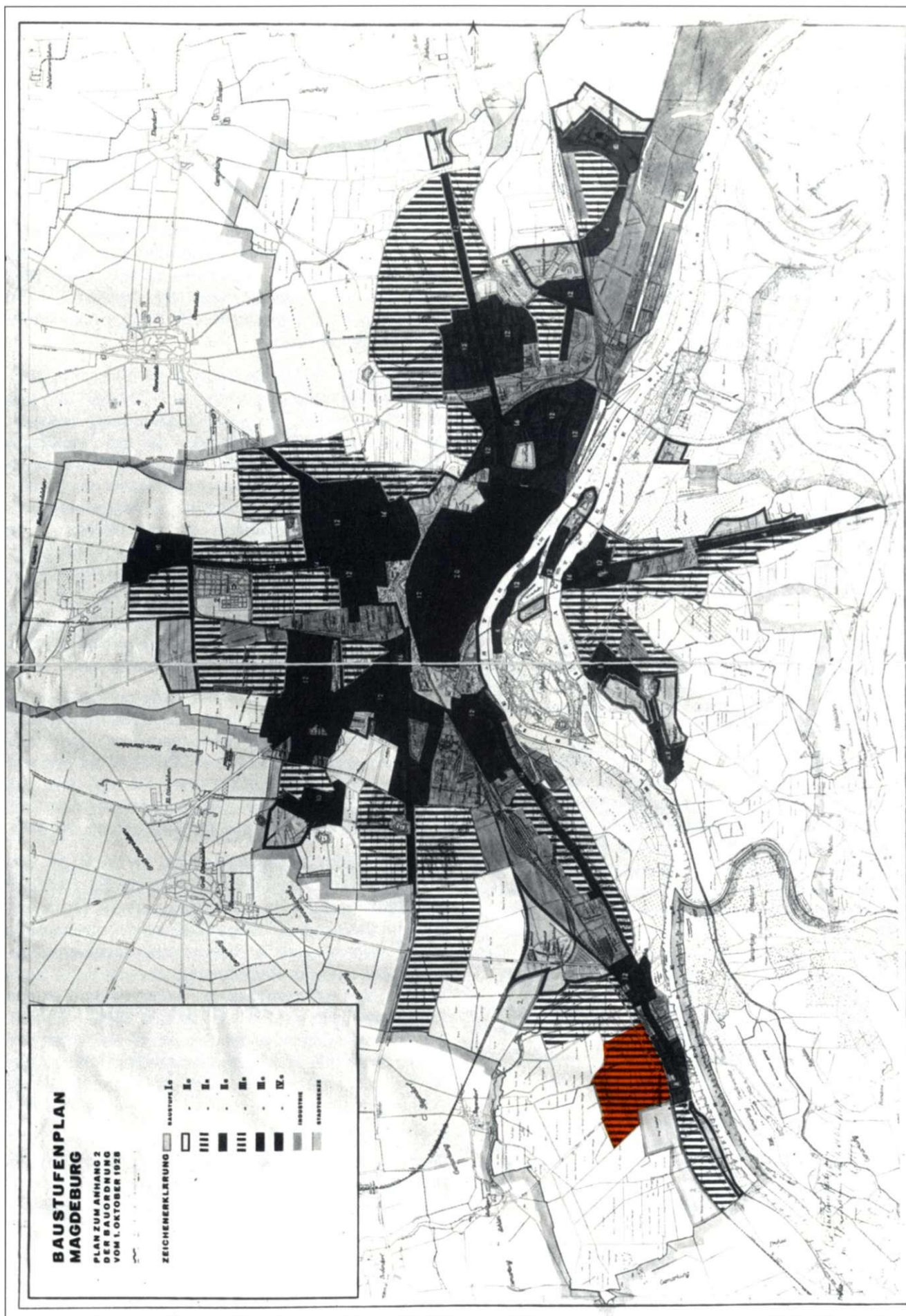


30 Generalsiedlungsplan von 1923 nach Bruno TAUT



31 Teilbebauungsplan Südost, Stadterweiterungsamt 1929





32 Baustufenplan zur Bauordnung vom 1.10.1928 (Schwarz-Weiß-Fassung)

In der Tat beschreibt der von TAUT und RÜHL 1923 unterzeichnete GENERALSIEDLUNGSPLAN für Magdeburg (siehe Abb. 30) eine stark erweiterte Stadtfäche mit zahlreichen ergänzenden Vorortsiedlungen außerhalb der administrativen Grenzen und vor allem wirklich eine „Stadt am Strom“, zu deren gedachter südlichster Erweiterung auch die Wohnbaufläche westlich des Bahnhofs Südost in Richtung Beyendorf gehörte. Sie ist in diesem Plan durch eine landschaftsräumliche Zäsur des Sülzetales gekennzeichnet und umfaßt einen erheblich größeren Bereich, als später planerisch präzisiert und ausgeführt wurde. Der Generalsiedlungsplan bezog sich auf ein Leitbild zur Abgrenzung und Gliederung in städtische Hauptfunktionen, wie Industrie- und Wohngebiete, Grünzüge und Verkehrswege. Neben den Bahnhöfen Rothensee und Buckau, dem Konzept für eine neue Strombrücke, dem Ausbau des Hafengeländes nennt Conrad RÜHL auch die Vorortbahnstrecke vom Staatsbürgerplatz über Westerhüsen nach Schönebeck als wesentliche infrastrukturelle Vorleistung der Stadt zur Förderung der Industrie und der Ansiedlung von damit notwendig werdenden Wohnungen.

Der Generalsiedlungsplan ging im übrigen von einer Verdopplung der Anfang der 20er Jahre auf ca. 280 000 Einwohner zu beziffernden Magdeburger Bevölkerung aus, woraus sich die erheblichen Flächen der Stadterweiterungsgebiete erklären.

Nach dem Weggang von Bruno TAUT folgte ihm 1924 sein Mitarbeiter Johannes GÖDERITZ auf dem Stuhl des Stadtbaurates und zuständigen Dezernenten. In dieser Zeit begannen die ersten Stadterweiterungsprojekte und Hochbaumaßnahmen der Stadt zu greifen. Insbesondere die Erschließung und der Bau der ersten Großsiedlung an der Diesdorfer Straße (Hermann-Beims-Siedlung) durch den Verein für Kleinwohnungswesen und in Regie des Stadterweiterungsamtes beeinflussten das städtebauliche Leitbild der verantwortlichen Planer und beteiligten Architekten.

In Ergänzung des Generalsiedlungsplanes wurden zwischen 1924 und 1928 verschiedene Fassungen eines entsprechenden BEBAUUNGSPLANES hergestellt, die konkrete Angaben zur Ausführung der konzipierten Erweiterungsflächen lieferten. In Form von Straßenfluchtlinien und Baukonzepten wurden Angaben über das Maß der baulichen Nutzung erarbeitet, die bei der Beurteilung von Bauvorhaben der verschiedenen Wohnungsbaugenossenschaften oder gemeinnützigen Wohnungsunternehmen herangezogen wurden.

Da während der Bearbeitung dieses gesamtstädtischen Planwerkes bereits Teile der Siedlungen realisiert wurden - das betraf im Falle von Westerhüsen sowohl den Bereich an der Arnold-Knoblauch-Straße, als auch einen Teilbereich südlich der Welsleber Straße - fanden

die umgesetzten Konzepte schließlich ihren Platz in den entsprechenden Planungsaussagen. Das geschah im konkreten auch für den BEREICH SÜDOST, wo für den Stadtteil Westerhüsen im BEBAUUNGSPLAN von 1928 (siehe Abb. 31) eine erhebliche Erweiterung durch umfangreichen Siedlungsbau im Westen und im Süden vorgesehen wurde. Neben Vorschlägen zur Gestaltung des städtischen Siedlungsrandes schloß dieser Plan auch Grün- und Freizeitanlagen ein. Der Friedhof von Westerhüsen war in diesem Plan im übrigen immer noch als „Projekt“ vermerkt.

In Ergänzung des Bebauungsplanes und seiner baurechtlichen Absicherung wurde am 1. Oktober 1928 eine neue Bauordnung für die Stadt Magdeburg erlassen, die sich in ihren Grundaussagen auf das Preußische Wohnungsgesetz vom 28.3. 1918 bezog<sup>(10)</sup>, wo vor allem die Zulässigkeit der offenen Bauweise, das Zurückweichen von der Straßenfluchtlinie, die Anlage von Grünflächen in Wohnbereichen und die Bereitstellung öffentlicher Mittel für den gemeinnützigen Wohnungsbau sanktioniert wurden<sup>(11)</sup>. Damit waren in Preußen, zu dessen Provinz Sachsen Magdeburg in den 20er Jahren noch gehörte, die juristischen Bedingungen für die offene bzw. Reihenhausbebauung zementiert worden, die u.a. auch in Westerhüsen Anwendung fand.

Neben dem Text umfaßte die Magdeburger Bauordnung von 1928 auch zwei gedruckte Pläne, die Art und Maß der baulichen Nutzung im gesamten Stadt- und Stadterweiterungsgebiet bestimmten. Ein Blick auf den hier wiedergegebenen BAUSTUFENPLAN (vgl. Abb. 32) zeigt, daß für den Bereich westlich des Bahnhofes Südost zwei verschiedene Baustufen vorgeschrieben waren.

Ein relativ schmaler Streifen entlang der Bahn (gemeint ist die Holsteiner Straße) konnte nach der Baustufe IIIIR (3 Vollgeschosse in Reihenhausbauweise) bebaut werden. Für das gesamte übrige Gelände war die Baustufe IIR (2 Vollgeschosse in Reihenhausbauweise) vorgeschrieben. Aus der Reihenhausbauweise ergab sich, daß von den Grundstücken nur ein Drittel und an den Ecken die Hälfte der Fläche überbaut werden durften. Auf Grund der differierenden Geschossigkeit ergab sich für die Stufe IIIIR eine Ausnutzungsziffer (Produkt aus der Geschoszahl und der zulässigen Bebaubarkeit der Grundstücke in Zehntel) von 15 und für die Stufe IIR eine Ausnutzungsziffer von 10.

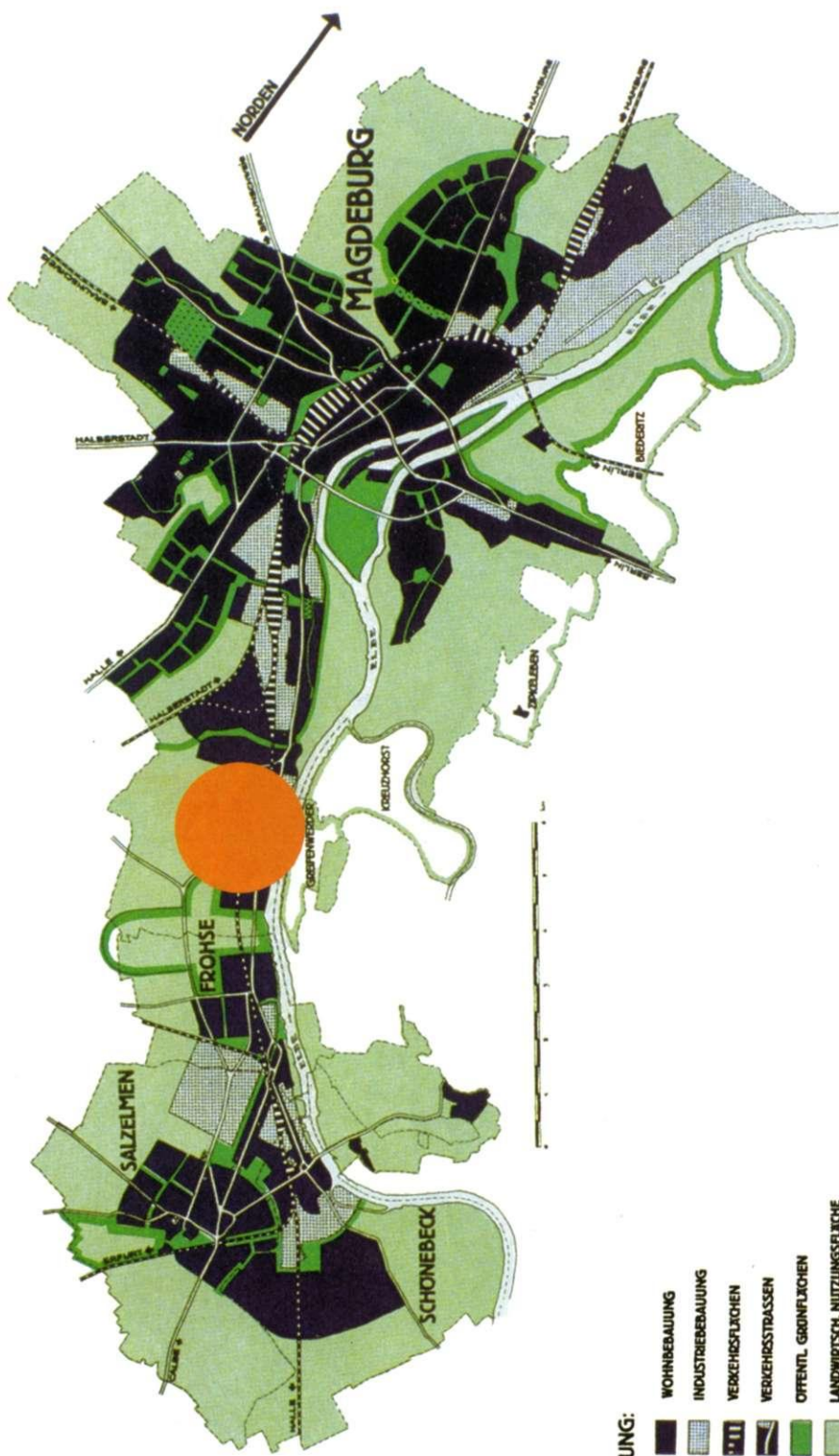
Der hier nicht wiedergegebene Nutzungsflächenplan der Bauordnung bestimmte die Erweiterungsgebiete von Westerhüsen als 1a-Flächen, also als reine Wohngebiete.

Neben der Konzeption von Baugebieten und Verkehrsstrukturen gehörte auch die gesamtstädtische Freiraum- und Grünflächenplanung zum Repertoire des Stadterweiterungsamtes. Die Ende der 20er Jahre dokumen-



33 Entwurf zu einem Grünflächenplan für Magdeburg, 1929

**GESAMTSIEDLUNGSPLAN DES WIRTSCHAFTSGEBIETS MAGDEBURG UNTER EINBEZIEHUNG DER ORTE  
FROHSE, SALZELMEN UND SCHONEBECK**



- ZEICHENERKLÄRUNG:**
- WOHNBEBAUUNG
  - INDUSTRIEBEBAUUNG
  - VERKEHRSFÄHIGEN
  - VERKEHRSTRASSEN
  - ÖFFENTL. GRÜNFÄHIGEN
  - LANDWIRTSCH. NUTZUNGSFLÄCHE
  - GRENZEN DER ZU MAGDEBURG  
FALLENDEN GUTSBEZIRKE
  - GEMEINDEGRENZEN

**MAGDEBURG 1928  
STADTERWEITERUNGSAMT**  
*Schöningh*

PROJEKT SALZELMEN UND SCHONEBECK SIND NUR NACH  
GEMEINSAMER PLANUNG IN VORLEGENDEN ENTWURF EINGETRAGEN.  
DIE ENGFERNUNG DER GUTSBEZIRKE MEXEDITZ, GRIEFENWESDORF, LOBELHORST,  
PECHAU UND ZPCKELEREN IST VON DER STADTBEHÖRDE MAGDEBURG BEANTRAGT.

tierten Planungsansätze gehen auf Überlegungen vorangegangener Stadterweiterungskonzepte vor dem I. Weltkrieg und die Wirkungsetappe von Bruno TAUT zurück.

Hauptgegenstand des ENTWURFES zu einem GRÜN-FLÄCHENPLAN (vgl. Abb. 33) waren die vorhandenen, konzipierten und geplanten öffentlichen Grünanlagen, Kleingartengebiete und wichtige Grünzüge in Verbindung mit Hauptstraßen und Grünschnitten in den Stadterweiterungsgebieten. Ansatzpunkte für ein solches Grünflächennetz bildeten auf Grund der früheren Rolle von Magdeburg als Festungsstadt die ehemaligen Forts aus dem 18. Jahrhundert mit einem z.T. wertvollen Baumbestand, die begrünt innerstädtischen Plätze und nicht zuletzt auch die im Zuge der Eingemeindung angedachten neuen Friedhöfe der wachsenden Großstadt.

Das übergeordnete Grünsystem bezog sich im hier betrachteten Siedlungsgebiet von Westerhüsen auf den südlich gelegenen Friedhof, einen nördlich davon lokalisierten Sportplatz und auf die Ausgestaltung der verlängerten Weimarer Straße und der Wartburgstraße als öffentliche Grünzüge. An der Einmündung der Wartburgstraße in die Welseleber Straße, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Siedlungsbereich der Arnold-Knoblauchstraße sollte ebenfalls ein Sportplatz angelegt werden.

Mindestens in der heutigen Gestalt der Weimarer Straße hat sich der hier formulierte Planungsgedanke umgesetzt.

Eine weitere generelle städtische Planungsaussage bezog sich auf einen GESAMTSIEDLUNGSPLAN des WIRTSCHAFTSGEBIETES MAGDEBURG unter Einbeziehung der Orte Frohse, Salzelmen und Schönebeck (vgl. Abb. 34). Neben den Vorstellungen für ein neues „Groß Magdeburg“ (RÜHL) mußte im Sinne der zu entwickelnden Landesplanung über die Gemeindegrenzen hinausgedacht werden. Damit sollte die wirtschaftliche Stellung der Provinzialhauptstadt definiert und entsprechend gestaltet werden. Ende der 20er Jahre sah man in Magdeburg vor allem einen Zusammenhang in südlicher Richtung, der sich auf die Anbindung dieses Raumes an die Elbe und die wichtige Bahnlinie nach Halle - Leipzig bezog.

Der Wohnbereich Westerhüsen mit seinen Landschaftsbezügen im Süden und Westen stellte in diesem Plan das Bindeglied zwischen dem Industriegebiet des südlichen Magdeburgs und den Industrieansiedlungen in Frohse und Schönebeck dar. Insofern wurde zwischen 1925 und 1928 der Entwicklung in diesem Raum verstärkte Aufmerksamkeit geschenkt.

Erst die bereits erwähnte Umoorientierungen der Industrieentwicklung auf den Nordraum der Stadt im Zusammenhang mit dem Industriefahengelände, dem Mittelkanalprojekt und ab Mitte der 30er Jahre unter den

veränderten wirtschaftspolitischen Verhältnissen des Dritten Reiches mit der Autobahn verlagerten den Schwerpunkt raumordnerischer Konzepte.

Insgesamt sollte die Beschreibung von Einflüssen gesamtstädtischer Planung auf die Entwicklung des untersuchten Siedlungsbereiches verdeutlichen, in welcher Differenziertheit in den 20er Jahren in Magdeburg gedacht, konzipiert und stadtentwicklungspolitisch entschieden wurde. An dem vergleichsweise kleinen Punkt der Westerhüsener Siedlungen spiegelte sich die Thematik „Stadterweiterung“ in der Weimarer Republik wie in einem Brennglas. Ein solcher Zusammenhang läßt sich auf der Ebene der Fluchtlinien- und Bebauungsplanung ebenfalls feststellen.

## **2.2.2. Planungen zum Baugebiet im Bereich Magdeburg-Südost**

Zu den Obliegenheiten des Stadterweiterungsamtes gehörten neben der gesamtstädtischen Planung auch die Erarbeitung von Teilbebauungsplänen und Siedlungsentwürfen sowie die Bauberatung für Vorhaben der genossenschaftlichen oder gemeinnützigen Wohnungsunternehmen. Diese Beratungsleistungen umfaßten Bebauungskonzepte, Vorschläge für Wohnungsgrundrisse und Gestaltungshinweise für die Fassaden.

Die Verantwortlichkeit für die Bebauungs- und damit für die historisch so bezeichnete Fluchtlinienplanung hatte in den 20er Jahren in Magdeburg das Stadterweiterungsamt von der Tiefbauverwaltung bzw. vom Stadtvermessungsamt übernommen bzw. kooperierte mit diesen Abteilungen.

In den Akten der Tiefbauverwaltung fanden sich die Vorlagen des Magistrats an die Stadtverordnetenversammlung über Bebauungspläne bzw. Änderungen von Fluchtlinienplänen. Diese Angelegenheiten wurden in der Regel vom hierfür zuständigen Bebauungsplanungs- und Siedlungsausschuß behandelt, dem in den 20er Jahren der Abgeordnete W. PLUMBOHM, seines Zeichens Geschäftsführer des 1919 gebildeten Vereins für Kleinwohnungswesen, vorstand.

Da sowohl verschiedene dieser Anträge als Protokoll und einige der behandelten Planungsdokumente auch als Bild überliefert sind, soll an dieser Stelle die Entwicklung der entsprechenden offiziellen Pläne im Bezug auf das hier untersuchte Baugebiet im Bereich des Bahnhofes Südost beleuchtet werden, um Arbeitsprinzipien der Magdeburger Stadtverwaltung in Verbindung mit dem zuständigen politischen Gremium zur Entstehungszeit der Siedlungen zu erörtern. Hierbei wurde im übrigen eine bemerkenswerte Konsequenz und Kontinuität der entsprechenden Arbeit sichtbar.

Bereits im Mai 1915 legte die Tiefbauverwaltung einen Bebauungs- bzw. Fluchtlinienplan für den Bereich westlich des Bahnhofes Südost zwischen konzipiertem Fried-