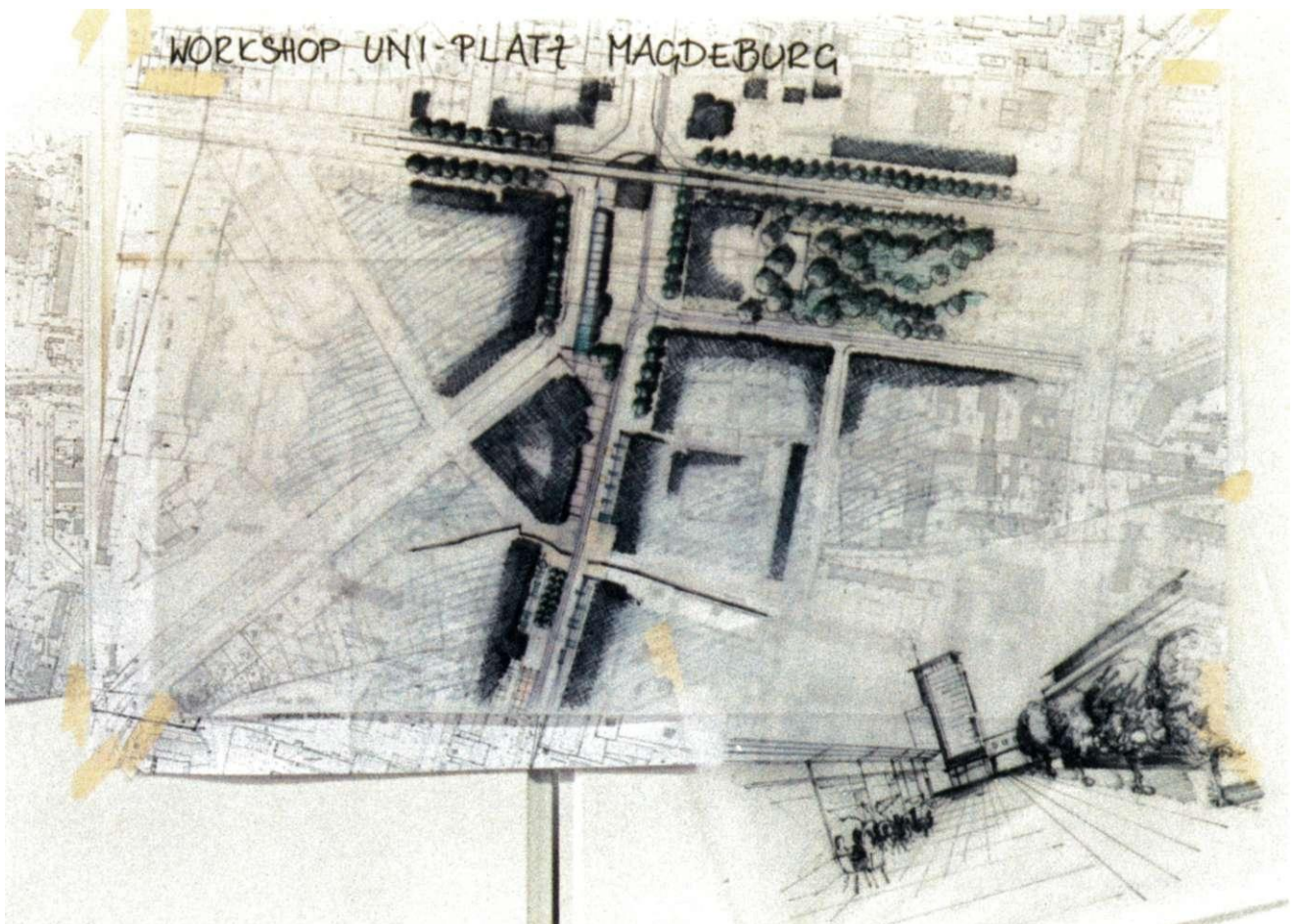
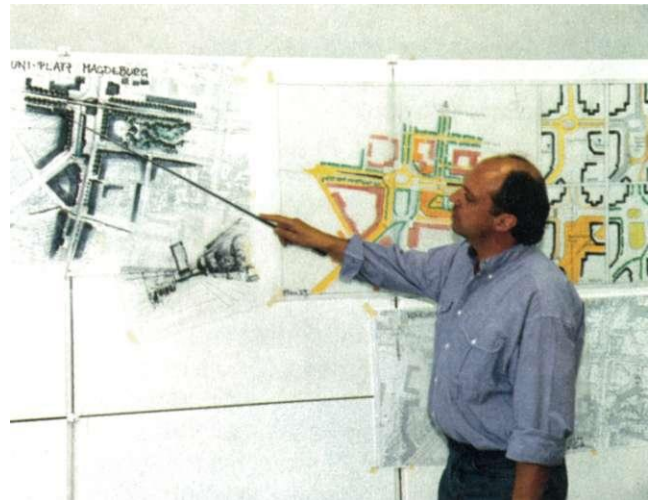


Die Straßenbahntrasse wird auf beiden Seiten von z. T. begrüntem Verweilzonen flankiert, die von Freicafes und Pavillons besetzt werden können.

Der entstehende Platz ist in seiner räumlichen Weite als Endpunkte der Achse Breiter Weg zu verstehen. Durch die baulichen Nutzungen ist er gleichsam Bindeglied zwischen kommerziellen, kulturellen und wissenschaftlichen Nutzungen. Durch eine Baumgruppe wird er in einen südlichen, dem Theater vorgelagerten Platz mit Vorfahrt und einen nördlichen, dem Neubau zugeordneten Bereich differenziert.

Der Fußgängerverkehr in Richtung Neustadt wird entlang der östlichen Flanke des Platzes über die Walther-Rathenau-Straße geführt. Die Straßenbahn verbleibt weitgehend in ihrer derzeitigen Lage. Sie befährt den Platz in Schrittgeschwindigkeit. Die Abzweigung der Straßenbahn in Richtung Osten erfolgt über die Listemannstraße.



**Beitrag 6****Dipl. Ing. Marlies Brinkhoff****Städtebauliche Situation**

Der Universitätsplatz wird derzeit geprägt durch ein stark beanspruchtes Verkehrsval, welches durch die Bundesstraße B 1 tangiert und mittig durch Straßenbahngleise zerschnitten wird.

Die Nutzung des Innenraumes beschränkt sich auf eine unbegehbare Rasen- und Beetbepflanzung.

Eine straffe räumliche Fassung des Platzes durch eine mehrgeschossige Bebauung besteht nur in Ansätzen. Ankommende Straßenräume sind so breit, daß ein gesamtheitliches Raumgefühl nur schwer entsteht.

Der Theaterbau verliert sich fast gegenüber der massiven und z. T. vielgeschossigen westlichen Randbebauung.

Der Erhalt seiner Präsenz hängt stark ab von der Proportionierung der östlichen Platzwand und deren räumlicher und funktioneller Anbindung an diesen Schlußstein des Breiten Weges.

Wichtig ist ebenso eine raumgewinnende Theater"vor"-platzgestaltung.

**Städtebauliches Konzept**

Ziel des Entwurfes ist die Wandlung des Nur-Verkehrsplatzes in einen Urbanen Platz. Das heißt, hier sollen sich wieder Menschen als Fußgänger, Besucher des

Theaters, Erholungssuchende, Studierende etc. hingezogen fühlen. Die Beziehung zur historischen Situation - Verlauf des nördlichen Befestigungsringes - soll aufgenommen werden durch wichtige, vorwiegend kulturelle Funktionen. Die östliche Bebauung kann z. B. mit einer Bibliothek, Cafe, Galerie und studentischen Einrichtungen zur notwendigen Verbindung zwischen Unigelände und Breitem Weg/Theater werden (sprich Universitätsplatz). Dazugehören sollten auch Nutzungen, die den Theaterbau weitestgehend ergänzen, wie Gastronomie, kleine Bars, Musikläden, kleine Bühnen usw. (dann Theaterplatz).

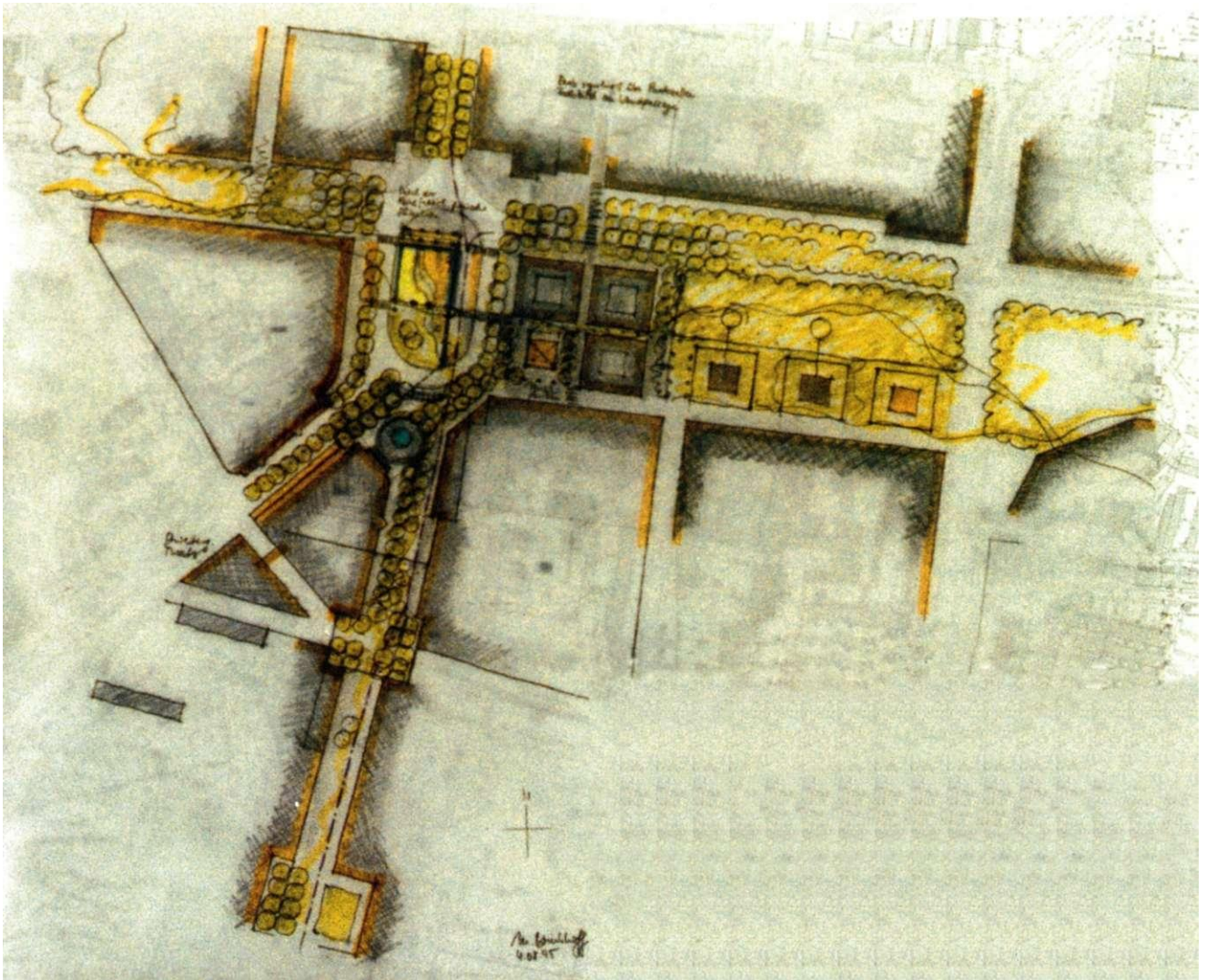
Besondere, differenzierte Räume für den Fußgänger sollen vor dem Theater, auf dem Universitätsplatz selbst und auf der Ostseite als Pendant zum Theater entstehen.

**Entwurfsidee**

Das Verkehrsval wird nach Norden verschoben. So entsteht eine gebührende Fläche vor dem Hauptportal des Theater-Entree, Pause im Freien, Treffpunkt vor und nach den Vorstellungen. Gestaltungsmittel sind Wasserflächen, Bäume, Oberflächenmaterial des Platzes, Beleuchtung usw.

Die Fläche inmitten des Verkehrskreises trägt eine ganz gegensätzliche Stimmung zum Treiben des Umfeldes. Hier bilden Wasserwände und -spiele eine optische und akustische Abschirmung zum übrigen Verkehrslärm. Raum und Zeit zum Meditieren, Sitzen auf Bänken, in-





mitten von Kunst und Natur. Leichte Architekturobjekte bilden Wände und Dächer. Jede vorbeifahrende Straßenbahn löst auf einer Plexiglaswand über Photozellen besondere Farb- und Lichtreflexe aus - Aktionskunst für Bahnfahrer und Platzbesucher. Ein torähnliches Bauwerk grenzt diesen kleinen Bereich der Ruhe wie den Breiten Weg überhaupt nach Norden hin ab. Auch zur tangierenden B 1 demonstriert die Stadt in Adaption zum Stadttor.

Dieser Platz kann fußläufig von drei Seiten begangen werden.

Axial zur Theatervorfläche reiht sich ein weiterer kleiner Platz an. Von diesem führen Fußgängerverbindungen zur Falkenbergstraße/Unigelände und entlang der alten Befestigungsachsen zur Elbe, BUGA usw.

### Grünkonzept

Die zum Universitätsplatz führenden Straßenräume sind durch beidseitig und mittig angeordnete Baumreihen zu verdichten. Der Platz selbst ist durch eine Baumreihe auf der äußeren Gehwegseite zu verengen, auch als räumliche Zäsur zur Vorfläche Theater. Nach Osten nimmt das Grün parkartigen Charakter an.

### Verkehrskonzept

Die Straßenbahnachse muß in Nord/Süd-Richtung bereits im Breiten Weg nach Osten verschoben werden, um das o. g. Raumkonzept zu ermöglichen. Das Theater erhält an der Erzbergerstraße eine optisch abgetrennte Vorfahrtspur für Taxen usw. Eine Überdachung unterstützt die funktionelle Zugehörigkeit. Aus städtebaulicher Sicht ist eine niveaugleiche Lösung der Problematik Bundesstraße erstrebenswert. Das Entwurfskonzept läßt ebenso eine niveaufreie Tunnellösung zu.

**Beitrag 7****Dipl. Ing. Lydia Schulze****1. Ausgangspunkt - Analyse der vorhandenen Situation**

Der Universitätsplatz ist heute ein reiner Verkehrsplatz, der den Fußgängerbereich des Breiten Weges im Norden begrenzt; er kann jedoch nicht als Tor zu den nördlichen Stadtteilen einschließlich der dort gelegenen Universität angesehen werden, sondern wird eher von Fußgängern und Radfahrern als unüberwindliche Barriere empfunden, da der unablässige Strom der Autos, Busse und Straßenbahnen eine Querung des Platzes sehr stark erschweren. Die Größe des Platzes sowie seine funktionelle und räumliche Leere, die auch durch z. T. noch unbebaute Platzwände entsteht, verstärkt den o. g. Eindruck, der durch das am Rande des Platzes gelegene Maxim-Gorki-Theater nicht gemildert wird. Im Gegenteil - dem Theater fehlt ein städtebaulicher Vorraum, der den Ansprüchen an einen Theaterplatz, auf dem man bummeln, sich versammeln, verweilen oder sitzen kann, gerecht wird.

**2. Zielstellung - zukünftige Funktion des Universitätsplatzes, städtebauliche Zielstellung**

Durch eine Veränderung der Verkehrslösung auf dem Platz wird es als möglich angesehen, eine funktionelle und städtebauliche Umgestaltung im Sinne einer Verbesserung der Nutzbarkeit und Funktionalität des Platzes zu erreichen. Es soll ein Platz entstehen, der ein städtebaulich gefaßter - attraktiver Platz ist, der für die Bevölkerung erlebbar und nutzbar wird und einen abrundenden Endpunkt des Fußgängerbereiches bildet. Der muß jedoch weiterhin ein Verkehrsplatz bleiben, der den wachsenden Anforderungen des fließenden Verkehrs gerecht wird.

**3. Lösungsvorschlag**

Da die o. g. unterschiedlichen Funktionen einander ausschließen, wurde eine Entflechtung und Teilung des Platzes in mehrere Bereiche angestrebt:

**3. 1. Verkehrslösung**

Die Straßenbahntrasse wurde aus der Mitte des Platzes auf die rechte Seite verlegt, so daß sie den Autoverkehr nur noch an einer Stelle, außerhalb der eigentlichen Kreuzung, quert. Die rechtsabbiegende Straßenbahntrasse wurde in die Listemannstraße verlegt, um die Walther-Rathenau-Str. zu entlasten. Es wurde auf einen Kreisverkehr verzichtet und statt dessen eine Weiterführung der Erzbergerstraße auf der Westseite

des Platzes zu einer großen Ampelkreuzung an der Nordweststrecke vorgesehen, so daß der eigentliche Platz frei wurde für andere Nutzungsmöglichkeiten.

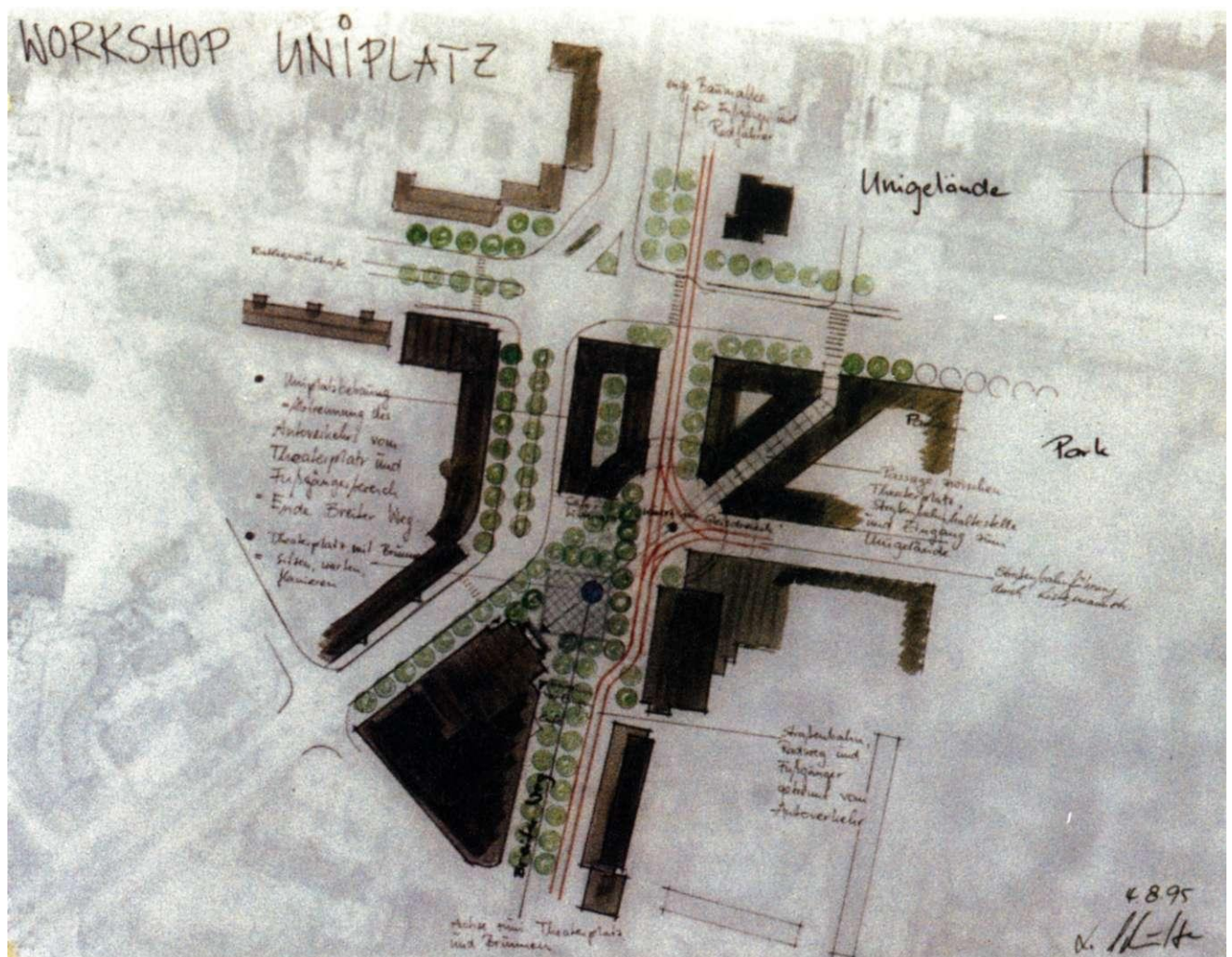
**3. 2. Städtebauliche Lösung**

Die Herausnahme des Verkehrs aus der Platzmitte ermöglicht eine völlig neue städtebauliche Lösung und Gliederung des Universitätsplatzes. Es entsteht ein „Platz vor'm Theater“, der diesem wichtigen Gebäude Rechnung trägt und es erlebbar macht - nicht nur vom Auto und der flüchtigen Vorbeifahrt aus. Die Verlegung der Straßenbahn auf die rechte Seite des Breiten Weges unterstreicht dieses Ziel, denn dadurch wird auch vor dem Eingang vom Fußgängerbereich aus ein Ach-



tungsabstand zwischen Theater und Straßenbahntrasse gewonnen. Das diagonal zum Universitätsplatz stehende Theatergebäude bildet eine Achse, die über die Ostseite des Platzes verlängert, zum Eingang des Universitätsgeländes führt. Um diese Achse aufzunehmen, gleichzeitig aber eine Fassung des Platzes an der Ostseite zu erreichen, wird eine Bebauung vorgeschlagen, in der eine diagonale Passage bis zum Uni-Eingang integriert wird. Diese Bebauung bildet den städtebaulichen Abschluß des Platzes. Der entstehende Gebäudekomplex grenzt den vorhandenen und zu intensivierenden Grünbereich östlich des Uniplatzes von diesem ab. Als wichtigster städtebaulicher Akzent wird jedoch eine Bebauung auf der jetzigen Mitte des Universitätsplatzes angesehen, die eine optische Begren-

zung des Fußgängerbereiches sowie eine Trennung zwischen „Verkehrs- und Stadt- bzw. Theatervorplatz“ darstellt. Hier können attraktive gastronomische Funktionen im Zusammenhang mit dem Theater und dem davor angeordneten Springbrunnen entstehen, die den Fußgängerbereich im Norden begrenzen und abrunden. Dieses Gebäude grenzt zugleich den westlich vorbeifließenden Autoverkehr von der östlich gelegenen Straßenbahntrasse, neben der sich Fuß- und Radfahrwege in Richtung Norden befinden, konsequent ab. Eine zusätzliche Abschirmung des Verkehrs vom neu entstandenen Theaterplatz bildet eine dichte Baumbepflanzung zwischen der Erzbergerstraße und dem Platz, die als grüne Achse auch in den Bereich des Breiten Weges hineingezogen wird.



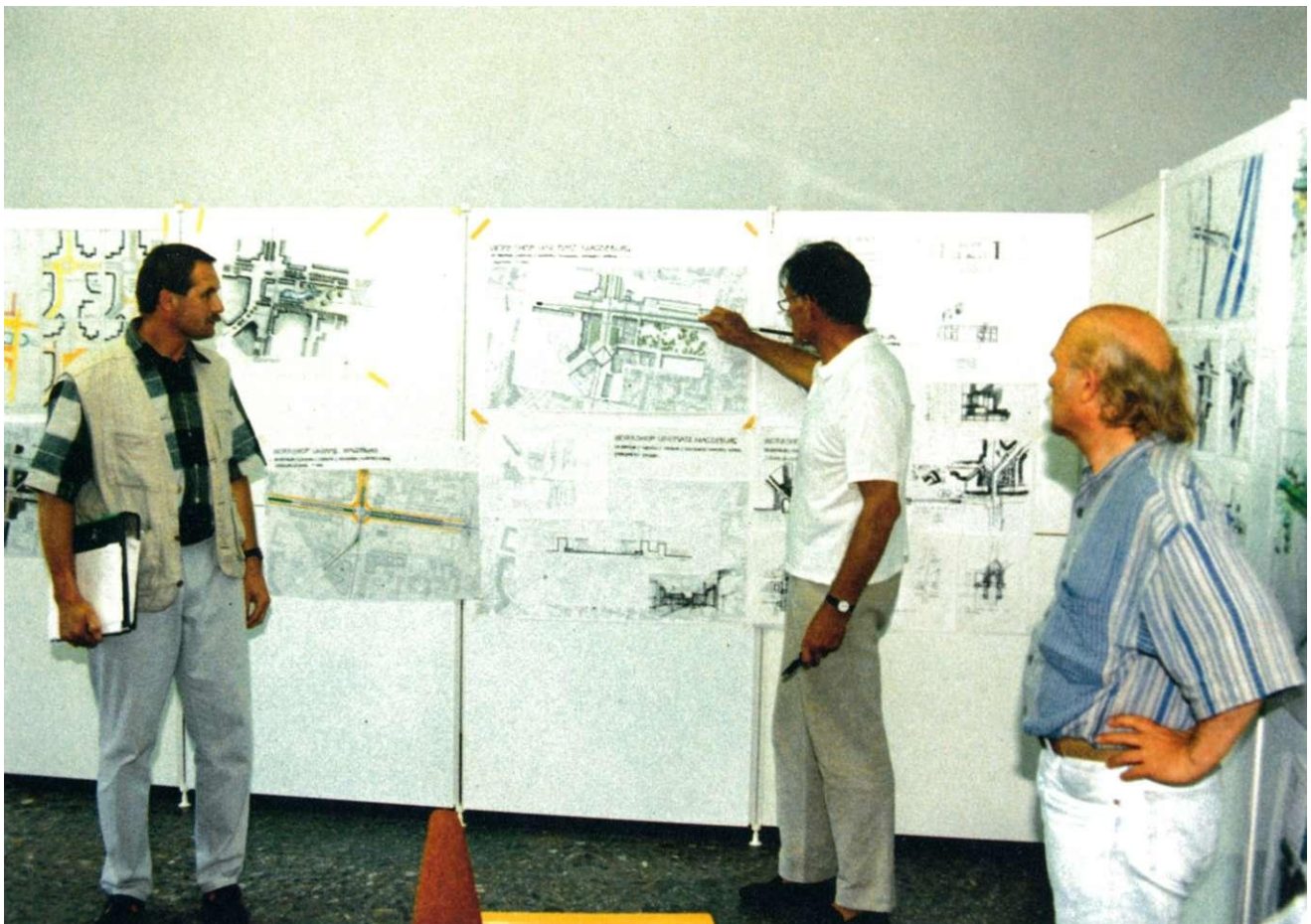
**Beitrag 8****Dr. Walter Brezinski****Dipl. Ing. Johannes Schroth****Dipl. Ing. Daniela Süssmann****Dipl. Ing. Wolfgang Wähnelt****Dipl. Ing. Manfred Wiedig****cand ing. Jens Gießing****8.1 Analyse der Situation und der vorhandenen Defizite**

In seiner wechselvollen Geschichte stellte sich der Universitätsplatz seit der Auflösung der Festungsbarrieren immer als ein sehr großes langgestrecktes Oval dar. Bis zu seiner Zerstörung im Krieg wurde diese Großflächigkeit durch ein mit Bäumen abgeschirmtes zweites Oval im Inneren gemildert. In der Mittelachse war ein Reiterstandbild Kaiser Wilhelms postiert, das Innere als begehbarer Erholungsraum gestaltet. Nach der Zerstörung der vergleichsweise 5-6geschossigen randhohen Bebauung im Krieg und durch die rapide Zunahme des Verkehrs verlor der Platz seine Konturen und bildete nur noch ein physisch und psychisch schwerer überwindbares Hindernis bei der Zusammen-

fügung des Stadtzentrums mit seinen nördlich angelegten Stadtvierteln und der notwendigen Überwindung durch die Fußgänger. Der Aufhebung der Unförmigkeit des Platzes und Ausbildung als Element des Überganges vom Zentrum zur Neustadt galten die Versuche unserer Gruppe.

**8.2 Begründung der vorgeschlagenen Variante****8.2.1 Allgemein**

Die Verfasser gingen von der These aus, daß der alte Platz völlig zerstört war, 50 Jahre in dieser Phase verharnte und so bei der Masse der Magdeburger nicht mehr in der unter I. geschilderten Form im Bewußtsein verankert ist. Es wurden deshalb ausgehend von der Verkehrslösung neue Räume, Funktionen und Formen vorgeschlagen. Die Räume sollen kleiner und erfaßbarer werden, die Funktionen nützlich, sinnvoll und für den Allgemeinbedarf ausgelegt werden. Die physische und psychische Schwelle der Überwindung des Platzes für Fußgänger soll so tief wie möglich entwickelt werden.



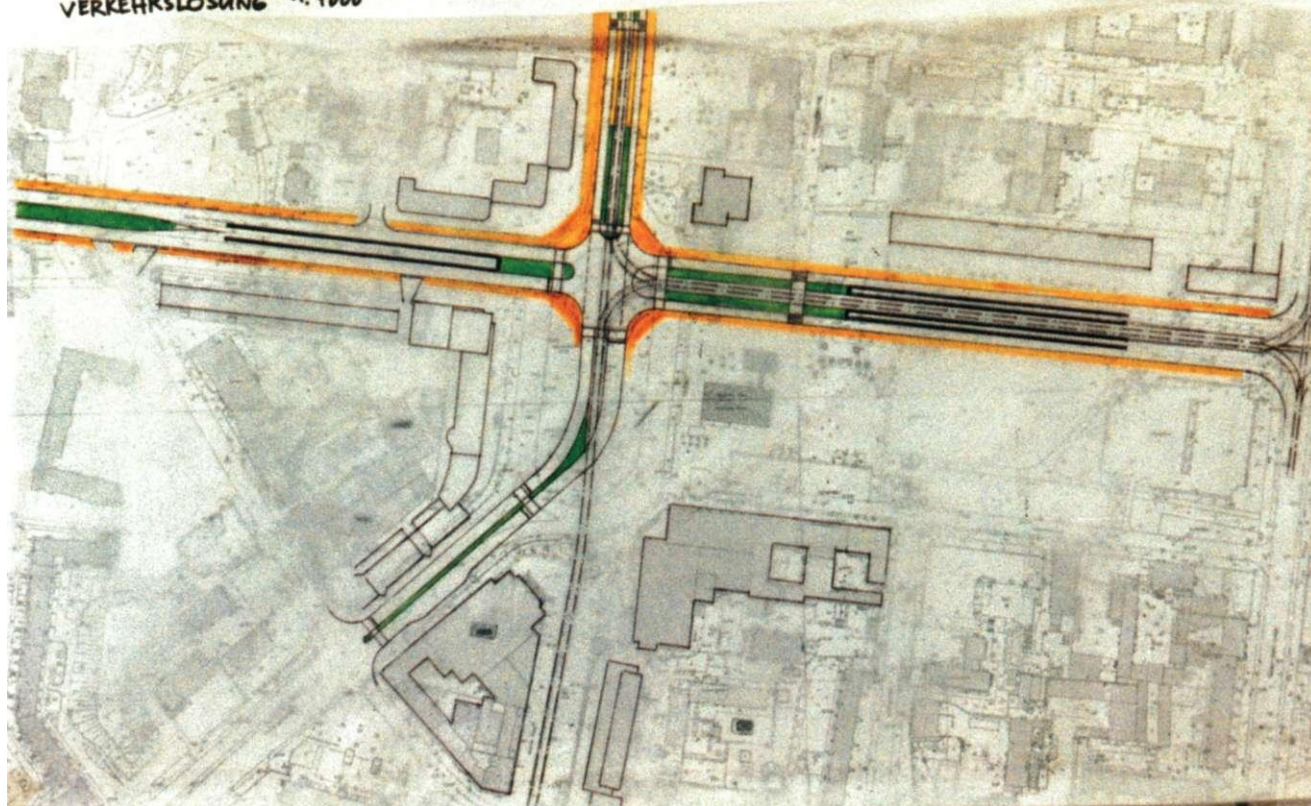
### 8.2.2 Verkehr

Nach mehreren Versuchen mit der Verlegung an die Seite, Kreisverkehr, Beibehaltung des Verkehrs in der jetzigen Form, wurde die ausgearbeitete Variante als günstigste angesehen. Es erfolgt eine Untertunnelung der W.-Rathenau-Str. im Bereich der Gareisstr. Damit werden ca. 60 % des Ost-Westverkehrs, der mit hohen Wachstumsraten prognostiziert wird, als Störfaktor beseitigt. Es verbleiben lediglich die als Abbiegespuren erforderlichen Trassen, die wesentlich leichter zu überwinden sind. Die Straßenbahn verbleibt ebenfalls in der jetzt vorhandenen Trasse. Überlegungen, die Linie 2 über die Listemannstraße zu führen, wurden nicht weiter verfolgt, um eine Weiterführung und Verknüpfung des Fußgängerbereiches aus dem Breiter Weg ungestört zu ermöglichen.

Die Erzbergerstraße quert mit einer Spur die Straßenbahntrasse, beide Spuren begleiten diese mittig bis zum klaren Kreuz in der W.-Rathenau-Str. Die durch den Verkehr ausgeprägte deutliche Mittelachse sowie die Kreuzung werden als Schwerpunkte der Platzbildung akzeptiert und verwendet.



WORKSHOP UNIPAZ MAGDEBURG  
 DR. BRACHINSKI / GIESSING. / SCHROTH. / SÜSSMANN / WÄHNERT / WIEDIG.  
 VERKEHRSLösUNG 1:1000



### 8.2.3 Städtebau

Von folgenden Grundsätzen wurde ausgegangen:

1. Der Platz wird in 2 Bereiche gegliedert, a) die Kreuzung und b) die Fläche bis zum Theater.

Diese Gliederung muß deutlich mit baulichen Mitteln erfolgen, wobei zwei Varianten untersucht wurden: Einschnürung durch seitliche Vorbauten oder durch ein freigestelltes Torhaus. Die Auffassungen, durch welche Variante die unter 11.1. angestrebten Effekte besser erreicht werden, konnten noch nicht zur Entscheidung gebracht werden, sie wurden deshalb beide zur Diskussion gestellt. Entscheidend sollte letztlich sein, welche der beiden Möglichkeiten am wenigsten eine optische Trennung der Stadt an dieser Stelle bewirkt.

Der formale Charakter dieses neuen Platzes könnte mit „quadratisch und dicht mit Bäumen bestanden“ beschrieben werden. Durch den Baumbestand wird aus dem Uniplatz der Theatervorplatz herausgehoben. Der Bereich der Kreuzung soll durch Anbauten an die vorh.

Plattenbauten straff gefaßt und gleichzeitig die Gestaltung dieser Gebäude verbessert werden.

Vor dem Theater wird ein der Symmetrie der Plätze angemessener quadratischer Theaterplatz vorgeschlagen. Er könnte eine kulissenhafte moderne Fassung und Umrahmung mit leichten Stützen und Architrav aus Stahl erhalten und damit ein der Bedeutung des Theaters entsprechendes Vorfeld bilden und gleichzeitig eine transparente Abgrenzung zur Verkehrsachse Erzbergerstraße darstellen. Die Längsachse des Theaters soll über diesen Platz als diagonale Fußgängerverbindung zur Universität durch das östlich flankierende Gebäude entwickelt werden.

### 8.2.4 Funktionen

Während die West- und Südseite des Platzes weitgehend vorhanden ist und so beachtet werden muß (Verwaltung, Theater, Telekom), wird die Ostseite mit einem klaren Baukörper in der Höhe der Theatertraufe geschlossen. Es wird vorgeschlagen, dort die Stadtbibliothek, möglichst auch die der Universität, unterzu-

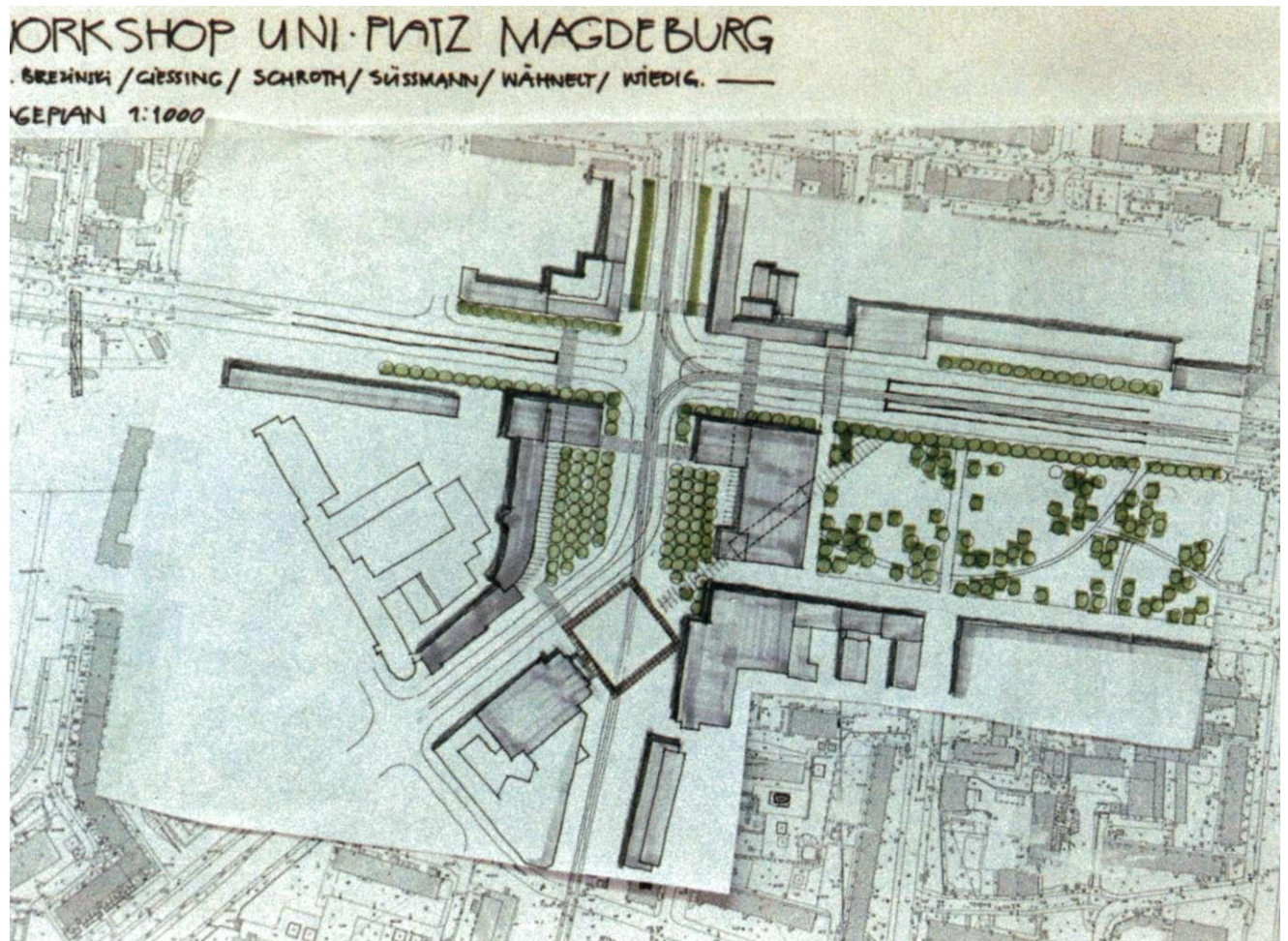




bringen, jedenfalls öffentlich zugängliche, möglichst kulturelle Funktionen. So entstünden an der Ostseite eine für Fußgänger unbehindert erreichbare verkehrsfreie „kulturelle“ Zone, an der Westseite eine lediglich durch die straff geführte und leichter zu überwindende Erzbergerstraße getrennte Einkaufszone. Die entstandenen großen verkehrsfreien Flächen sollen durch dichten Baumbestand und die o. g. Funktionen die Fußgänger anziehen.

### 8.2.5 Freiflächen

Die Idee des zwar mehrfach unterbrochenen aber doch spürbaren großen Grünzuges von der Elbe bis zum Glacis wurde wieder aufgegriffen und herausgearbeitet. Östlich der vorgeschlagenen neuen Bebauung soll sich eine lockere und mit Baumgruppen gegliederte Anlage anschließen. Es könnten die sommerlichen Studier- und Erholungsanlagen der Studenten werden. Die straffen Baumgruppen im Inneren der Platzanlage setzen diesen Rhythmus in anderer Art fort.



**Gedanken zu Verkehrslösungen in Verbindung mit einer Bebauung des Zentralen Platzes in Magdeburg (Beitrag 8)**

**Dipl. Ing. M. Wiedig**

Mit dem Bau des ECE zwischen Breiter Weg und Schleinufer sowie des Einkaufszentrums von C&A, Bilfinger+Berger zwischen Breiter Weg und Springbrunnen ergeben sich im Stadtzentrum auch wesentliche verkehrliche Veränderungen. Mit der kompakten Ansiedlung von Einkaufseinrichtungen, Gaststätten, Gewerbe- und Wohnraum ist mit einer wesentlichen Belebung des zentralen Bereiches der Stadt zu rechnen und damit zwangsläufig auch mit wesentlicher Zunahme des Verkehrsaufkommens für alle Verkehrsarten.

Ausgangsdaten zur verkehrlichen Erschließung:

Bruttogeschoßflächen: ECE ca. 30.000 m<sup>2</sup>; C&A, Bilfinger+Berger?

Stellflächen des ruhenden Verkehrs: ECE ca. 1000, C&A ca. 400 in Tiefgarage

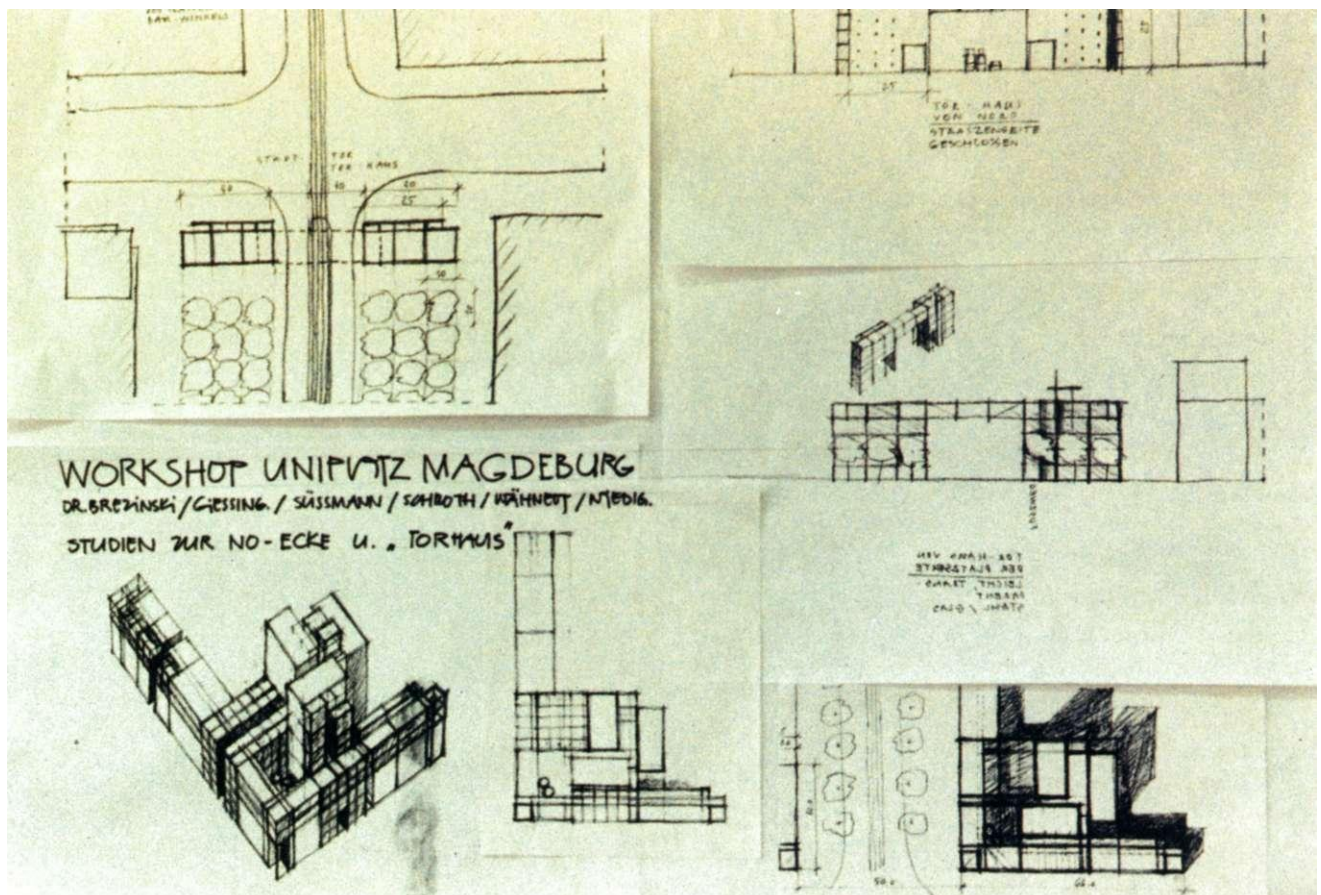
Verkehrsaufkommen: MIV ca. 7 bis 8.000 Kfz/d für ECE, ca. 3 bis 3500 Kfz/d für C & A vorläufige Grenzen der Bebauung,

funktionelle Vorschläge zur Erschließung (MIV) von Investoren,  
allgemeine Zielstellungen des Leitbildes Verkehr Magdeburg,  
Verkehrskonzeption Innenstadt,  
Verkehrsprognose der Stadt Magdeburg (MIV Ist, - Trend, - Ziel),  
Verkehrszählung Knotenpunkt Schleinufer/Johannisberg.

Konflikte Bebauung - Verkehr:

Breiter Weg: Die Bebauung von ECE und C&A, B+B erfordert Fußgängerquerungen über den Breiten Weg zwischen Ernst-Reuter-Allee und vorhandener FLSA. Die ist zur Zeit nicht möglich. Gründe dafür sind starker Kfz-Verkehr (steht im Stauraum) im Breiten Weg mit großem Anteil Durchgangsverkehr (Hallische Straße/südliches Stadtzentrum - Breiter Weg - Ernst-Reuter-Allee - Jakobstraße), 2 Fahrspuren für den Kfz-Verkehr in jeder Richtung, die Straßenbahnhaltestelle und der offene Gleisbereich der Straßenbahn.

Ernst-Reuter-Allee: Die Ernst-Reuter-Allee hat eine starke Trennwirkung durch die überbreiten Fahrbahnen (3 bis 4 Spuren in Richtung Ost, drei Spuren in Rich-



tung West; werden die überhaupt gebraucht?) und hohes Verkehrsaufkommen (großer Anteil Durchgangsverkehr). Der Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung ist notwendig, da zur Zeit keine Alternative vorhanden ist. Die parallele Ost-West-Verbindung mit der Walther-Rathenau-Straße und dem Nordbrückenzug ist völlig überlastet. Nach den vorliegenden Prognosezahlen des MIV der Stadt Magdeburg ist zu erwarten, daß sich an diesem Zustand trotz Ausbau des Nordbrückenzuges nichts ändern wird.

Der starke Kfz-Verkehr steht im Konflikt mit der Notwendigkeit verstärkter Fußgängerquerungen über die Ernst-Reuter-Allee. Mit der Bebauung ECE, C&A, B+B werden Fußgängerquerungen in folgenden Achsen erforderlich:

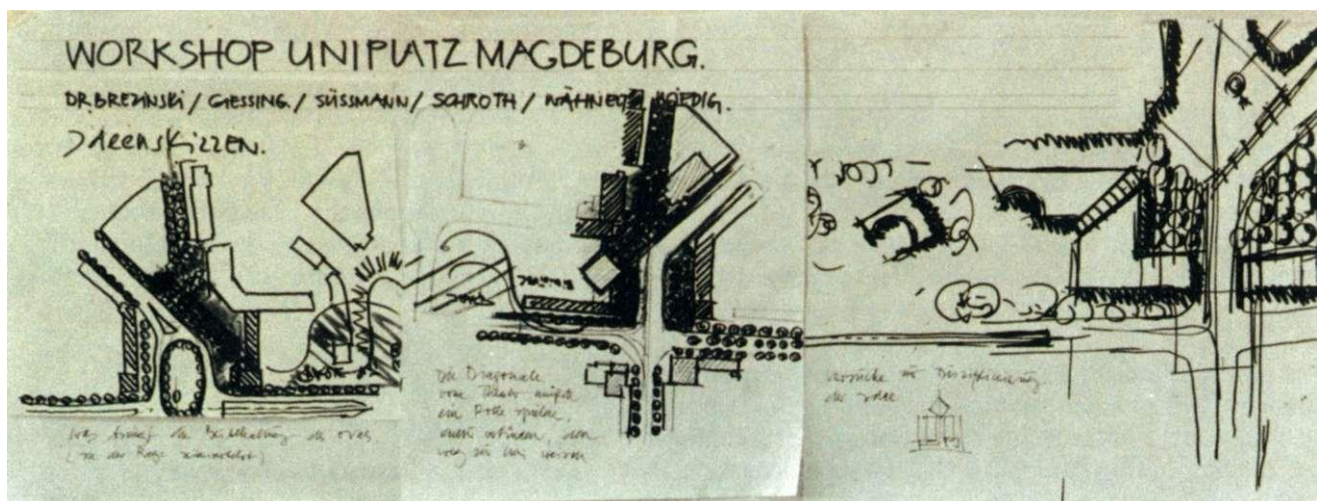
- Ernst-Reuter-Allee - Rostocker Fischladen,
- LSA Ernst-Reuter-Allee/Breiter Weg - beidseitig Breiter Weg,
- Verlängerung Regierungsstraße - zentrale Passage (Nord-Süd) im ECE,
- Alter Markt - Hartstraße - Bauarbeiterhotel,
- Fußgängerquerung in Höhe Jakobstraße.

Breiten Weg zwischen ECE und C&A, B+B überhaupt freizügiger queren können. Die vorgesehene Haltestellenlage entspricht allen bisherigen Planungen, sie korrespondiert zu den benachbarten Haltestellen (z. B. Leiterstraße). In der Ernst-Reuter-Allee werden die Straßenbahnhaltestellen auch vom Bus genutzt. Der Zugang zu den Haltestellen Ernst-Reuter-Allee sollte beidseitig erfolgen.

Die Anordnung von Haltestellen in der Ernst-Reuter-Allee am westlichen Brückenkopf der Strombrücke (Einzugsbereich, wer will dort einsteigen?) steht erst zur Diskussion, wenn die Straßenbahn wieder durch die Jakobstraße fährt.

Fußgänger/Radfahrer:

Fußgängerquerungen über die Ernst-Reuter-Allee werden an allen signalgeregelten Knotenpunkten und zusätzlich in Höhe Rostocker Fischladen, Alter Markt - Hartstraße (sind vorhanden und werden stark genutzt) und an der zentralen Passage (Nord-Süd) des ECE eingerichtet. Eine Sicherung der zuletzt genannten Quermöglichkeiten durch LSA erscheint wenig sinn-



## Verkehrslösung im Beitrag 8

Straßenbahn:

Die Haltestellen der Straßenbahn werden für jeweils beide Richtungen in den Breiten Weg (Nord) bzw. die Ernst-Reuter-Allee (Ost) verlegt. Damit ergeben sich erhebliche verkehrliche Vorteile hinsichtlich der Umsteigebedingungen (kurze Wege, nur eine Fahrbahn muß gequert werden). Für jede Fahrtrichtung steht nur eine Haltestelle zur Verfügung (außer Richtung West). Diese Lösung ist Voraussetzung, daß Fußgänger im

voll. Es wird vorgeschlagen, daß für die Fußgänger generell Zwischenaufstellungen ausgewiesen werden, die Anzahl der Kfz-Spuren verringert und die Verkehrsgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert wird (muß eine Koordinierung des Kfz-Verkehrs in der Ernst-Reuter-Allee mit bis zu 60 km/h sein?).

Die Fußgängerquerungen im Breiten Weg zwischen ECE und C&A, B+B sollten auf der gesamten Breite gewährleistet werden. Deshalb und zur Reduzierung von Durchgangsverkehr durch das Zentrum sollte als Vorzugslösung der Breiten Weg im Bereich des Zentra-

len Platzes für den Kfz-Verkehr gesperrt und als Fußgängerbereich baulich umgestaltet werden. Der Radverkehr sollte unter Beachtung des Fußgängerverkehrs ermöglicht werden (keine gesonderten Radwege).

Als Kompromiß bietet sich die bauliche Umgestaltung des Bereiches als verkehrsberuhigte Zone an. Der Kfz-Verkehr ist eingeschränkt (Anrampungen, Aufpflasterungen, Fahrspurbreiten, 1 Fahrspur pro Richtung, Verkehrsgeschwindigkeit) möglich. Für die Radfahrer werden gesonderte Radbahnen in beiden Richtungen ausgewiesen.

#### **Kraftfahrzeugverkehr:**

Die Erschließung des ECE erfolgt über eine neu zu bauende Zufahrt vom Schieinufer aus. Der Anschluß wird aus städtebaulichen Gründen parallel zur Strombrücke (Abstand ca. 30 m) angeordnet (Zwangspunkt Bunker). Es besteht die Möglichkeit, die Zufahrtsstraße zu überdecken bzw. einzuhausen.

Die Zufahrt zum ECE wird nach den vorliegenden geschätzten Zahlenangaben zum Verkehrsaufkommen mindestens 3spurig (eine Zufahrtspur und zwei Abflussspuren-Stauraumlängen ca. 80 m). Inwieweit eine zweite Zufahrtspur zur Tiefgarage erforderlich wird, muß aufgrund der Technologie des Parkhauses bzw. der Anlieferung im Rahmen eines Verkehrsgutachtens geklärt werden.

Der Knotenpunkt der Zufahrtsstraße mit dem Schieinufer sollte nach dem geschätzten Verkehrsaufkommen des ECE und der vorhandenen Belastung auf dem Schieinufer wie folgt ausgebildet werden:

Schieinufer-Nord: 2 Geradeaus-, 1 Rechtsabbiegespur  
Schieinufer-Süd: 2 Geradeaus-, 1 Linksabbiegespur  
ECE: 1 Rechts-, 1 Linksabbiegespur

Für den Knotenpunkt Schieinufer/ Johannisberg sind keine Baumaßnahmen erforderlich. Beide Knotenpunkte sind jedoch zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit mit Signalanlagen auszurüsten und koordiniert und verkehrsabhängig zu steuern.

Die Zufahrt zum Einkaufszentrum C&A bzw. B+B erfolgt nur als Rechtseinbieger von und zur Ernst-Reuter-Allee. Dies ist neben einer möglichen Erschließung von der Krügerbrücke aus die einzige realistische Variante.

Der Kraftfahrzeugverkehr im Breiten Weg im Bereich der Einkaufszentren sollte als Vorzugslösung nicht mehr gestattet werden, den Vorrang hat dort der Fußgänger. Als Kompromißlösung wird ein verkehrsberuhigter Bereich vorgeschlagen. Die Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr wird auf eine Fahrspur je Richtung eingeschränkt, aufgepflastert und die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert. In Verbindung mit der Verlagerung

der Haltestelle der Straßenbahn und der Pflasterung des Gleisbereiches ermöglicht dies eine freizügiges Queren der Fußgänger.

Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs im Breiten Weg führen zu einer Verringerung des MIV in der Ernst-Reuter-Allee (Verkehrsverbindung Südliches Zentrum - Breiter Weg - Ernst-Reuter-Allee - Jakobstraße wird entweder unterbrochen oder zumindest erschwert). Nach Ansicht des Bearbeiters ist die Ernst-Reuter-Allee mit 3 bzw. 4 Spuren auch für das jetzige Verkehrsaufkommen überdimensioniert. Für die Ernst-Reuter-Allee besteht zwischen der Notwendigkeit zusätzlicher und vor allem verstärkter Fußgängerquerungen und die noch auf Jahre hinaus notwendige Aufnahme von Durchgangsverkehr ein Zielkonflikt. Es wird deshalb ein Rückbau der Ernst-Reuter-Allee zwischen Breiter Weg und Jakobstraße auf zwei Spuren je Richtung für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Dieser Querschnitt ermöglicht ein für das vorhanden Verkehrsaufkommen durchaus ausreichende Leistungsfähigkeit. Die Bedingungen für die Fußgänger können verbessert werden, in dem insbesondere die zur Zeit ungesicherten Querungsstellen baulich verändert (Zwischenaufstellungen) werden und die Verkehrsgeschwindigkeit generell auf 30 km/h (Leistungsfähigkeitsprobleme sind dadurch nicht zu erwarten) reduziert wird.

Die vorgeschlagenen Lösungsansätze sind sicher nicht allumfassend, jedoch für den Verfasser wichtig. Die für die Funktionsfähigkeit der geplanten Zentrumsbebauungen notwendigen Verkehrslösungen können nur im Rahmen eines umfangreichen Verkehrsgutachtens auf der Grundlage verbindlicher Daten des Verkehrsablaufes und der künftigen Nutzung exakt definiert und festgelegt werden.

**BEITRAG 9****Dipl. Ing. Heinz Lermann****Dipl. Ing. Peter Otto****Dipl. Ing. Petra Zeese****Städtebauliche Zielsetzungen**

Der Bereich Universitätsplatz bietet die Chance den „Kopf“ (Universität) und den „Bauch“ (City) der Stadt eng miteinander zu verbinden.

Die alten Bilder einer historisierenden Bebauung und Gestaltung werden dazu verlassen, die städtebauliche Disposition orientiert sich an den neuen - ebenfalls historischen - Gegebenheiten einer großzügigen und weiträumigen Stadt. Die Stadt muß in diesen Kategorien ihr Bild und Selbstverständnis finden.

Magdeburg ist der ideale Ort für die sich abzeichnende, minimalistisch ausgerichtete Moderne der letzten und kommenden Jahre.

Wichtig für die dargestellte Konzeption ist der Vorrang der Raum- und Wegeverknüpfungen zwischen den Nutzungen der Stadt. Die isolierten baulichen Lösungen müssen aufgegeben, Barrieren überwunden und Bezüge hergestellt werden. Jedes Einzelprojekt muß sich mehr an den stadträumlichen Gegebenheiten, als an seiner Funktionserfüllung orientieren, wenn das Urbane Leben in Magdeburg verbessert werden soll.

**Änderung im Universitätskonzept**

Unter der oben genannten kritischen Betrachtung wurde der Masterplan des ersten Preises des Wettbewerbs Universität im vorliegenden Konzept geändert (ohne



die gesamte Disposition zu schmälern und zu verletzen), um

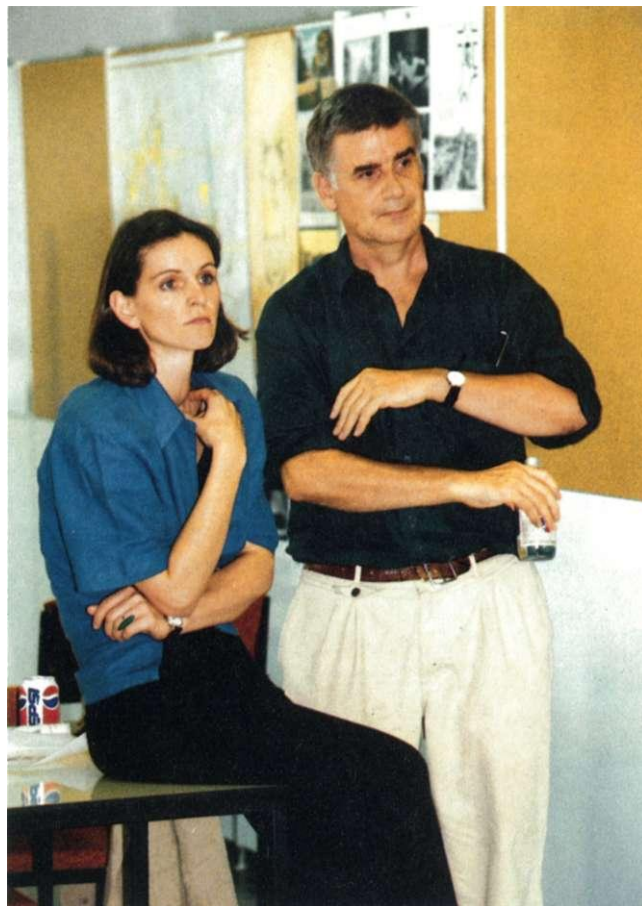
- die Verbindung Falkenbergstraße/Theater als Chance für die räumliche Verknüpfung von Uni und City herzustellen,
- die Universitätsbibliothek als wichtigste Kommunikationseinrichtung an den Universitätsplatz zu rücken.

### Städtebauliche Disposition, Nutzungen

Mit der räumlichen Öffnung des Universitätsplatzes nach Osten wird die Verbindung in die Universität aufgenommen, der Abschluß der Citybebauung erfolgt entlang der Listemannstraße im Sinne der alten nördlichen Stadtkante. Der Universitätsplatz ist als asymmetrischer großer freier Stadtraum angelegt. Ein markant gestalteter Park verbindet sich mit der Stadtmagistrale des Breiten Weges. Die linearen Baumpflanzungen überlagern im Theaterbereich die Steinflächen des Stadtbodens und setzen sich über den Park bis zum Fort Hohe Pforte und zur Elbe fort.

Die stadträumliche Ausprägung erfährt der Bereich durch den vorgeschlagenen merkfähigen, dominierenden Rundbau, der seine Signale in alle Richtungen aussendet und die wichtige Raum- und Funktionsbeziehung City/Universität erlebbar freigibt. Dieser Rundbau kann eine ähnliche ordnungsgebende Wirkung auslösen, wie zum Beispiel der Neubau von Mario Botta an einer großen Kreuzung in Basel. Die Höhe des Solitärs liegt im Bereich von 5 bis 6 Geschossen, als Nutzung sollte die angesprochene Universitäts-/Stadtbibliothek Vorrang haben. Bei einer kommerziellen Nutzung sollte sich an diesem 1a-Standort mindestens eine öffentliche Nutzung mit kulturellem Schwerpunkt in Verbindung zum Theater manifestieren. (Anmerkungen: Die Stadt fordert für Genehmigungen in 1a-Lagen von den Investoren einen Stadtqualitätsbeitrag. Dabei sollte sich die Stadt Magdeburg nicht zurückhalten für besondere Bauaufgaben und Orte sich der werbewirksamen Handschrift bekannter zeitgenössischer Architekten zu bedienen, um mit einer Zahl von beachtenswerten Gebäuden die unterbrochene Tradition der Stadt als Ort der Technik und der Moderne fortzusetzen (Verteilung eines architektonischen Qualitätsrasters über die Stadt).

Im Universitätsbereich muß der geplante Neubau parallel zur Walther-Rathenau-Straße zwischen Hochhaus und Funktionsgebäude um 90° gedreht werden, um die Öffnung zu dieser sehr wertvollen Straßenraumsituation freizuhalten. Im Park gegenüber können in loser Folge kleinere solitäre Gebäude angesiedelt werden, in denen z. B. universitätsnahe Nutzungen unter-



gebracht sind. Die Durchsetzung des Parks mit diesen „Folies“ sichert auch die wirtschaftliche Herstellung des Parks.

### Minimierung der Verkehrsanlagen

Mit der Zielsetzung Raumqualitäten für den Fußgänger herzustellen, werden auch die vordringlichen Erfordernisse des hier dominierenden IV und ÖPNV unter dieser Zielsetzung erfüllt. Damit gilt die Maßgabe, den Verkehr auf sein funktional erforderliches Maß zu reduzieren und auch Maßnahmen der Verkehrserleichterung für das gesamte Umfeld einzusetzen.

Der Durchgangsverkehr in der Walther-Rathenau-Straße wird durch eine zweistreifige Längsunterführung aus dem Kreuzungsbereich herausgenommen. Die Unterführung umfaßt den Querungsbereich der Fußgänger in die Achse der Falkenbergstraße. Die Verknüpfung der Gareisstraße, Erzbergerstraße, Walther-Rathenau-Straße wird als normale Kreuzung mit Ampelregelung oder alternativ als enger Kreisverkehr ausgebildet. Die Dimensionierung erfolgt durch die Verkehrserfordernis-





achse vor dem Hauptgiebel des Theaters, die den Bezug Theater - Park herstellt. Dieser sehr große Bereich (ca. 45 m breit und weit über 100 m lang) kann zu einer Flanierzone ausgestaltet werden. Mit bescheidenen Materialien (z. B. linearen Platten und Pflasterstreifen) aber unter Einbeziehung von streng gepflanzten Baumreihen, signifikanten Beleuchtungskörpern (Theater findet meistens abends statt!), Wasserbecken, kann hier ein festlicher Raum für Fußgänger und Theaterbesucher geschaffen werden. Über diese Achse bilden Theater und das Rundgebäude (mit Cafe und Restaurant und öffentlichen Nutzungen im EG) spannungsvolle Pole. Die Baumreihen bilden ein Baumdach (z. B. flachgezogene Platanen) und führen den Bereich Theater in die kommerzielle Zone des südlichen Breiten Weges über. Das Baumdach überspringt die Straßenflächen und integriert den Vorbereich des TEKA-Gebäudes als großzügigen Aufenthaltsbereich (eventuell sogar mit einem ebenerdigen Parkplatzangebot). Anzudenken ist ein wirkungsvolles Parkplatzangebot, z. B. als mehrgeschossiger, kreisförmiger Parkzylinder unter der Bibliothek mit Wechselnutzung für Bibliothek/Theater.

### Breiter Weg

Im Rahmenplan Innenstadt von Prof. Farenholtz und Büro d'ing soll der Breite Weg räumlich oder funktional gegliedert und schmaler gefaßt werden.

Mit den Überlegungen zur Konzeption Universitätsplatz verbindet sich ein prinzipieller Vorschlag zur endgültigen

Gestaltfindung, bzw. zur Aktivierung und Stabilisierung des Breiten Weges.

Die Ostseite erhält 2- bis 4geschossige, geschlossene und in geschwungener Form angelegte Vorbauten, die an den alten Straßenverlauf erinnern. Auf der Westseite werden lediglich Doppelbaumreihen als Alleinfragmente eingestellt.

Die räumliche Gliederung erfährt der über 2 km lange Breite Weg durch quer eingestellte, neue Torbauten, bzw. Konstruktionen in solchen Dimensionen, die in der Nahwirkung Raumabschnitt erzeugt, in der Fernwirkung jedoch die Gesamtachse spürbar läßt.

Dadurch gliedert sich der Breite Weg in Bereiche, in denen eigenständige Entwicklungen (auch durchaus Konkurrenzen und Spannungen) entstehen können. So bilden sich Schwerpunkte im Abschnitt Hasselbachplatz, dann folgt räumlich gegliedert die Wohnzone, dann der Abschnitt Domplatz, die Markierung der Querachse Leiterstraße und die räumliche Zonung der Querachse Ernst-Reuter-Allee mit den neuen Passagenprojekten, worauf der Abschnitt der Kaufhäuser, die Querplätze Stadtwaage und Haus des Lehrers und schließlich der Theaterplatz folgt.

Diesen Toren könnte ein hoher stadtgeschichtlicher Stellenwert zukommen, wenn diese z. B. in einem internationalen Bildhauersymposium (auf der Ebene Richard Serra, Architekt Calatrava, Chillida, Rückriem, etc.) aus den Teilen des Schwermaschinenbaus entwickelt und hergestellt würden. Ein solches Projekt könnte durch das Land Sachsen-Anhalt und die Stadt gefördert und durch internationalen Sponsoren unterstützt werden. Ein solches Ereignis würde international auf die Geschichte Magdeburgs hinweisen und mithilfe der Stadt ein interessantes Profil zu geben.

### Zusammenfassung:

Das vorgeschlagene Konzept besinnt sich weniger auf die Wiederherstellung der unwiederbringlich verlorengegangenen, engen, historischen Stadtsituation, sondern sucht - ausgehend von den neuen prägenden Dimensionen Magdeburgs - eine klare städtebauliche Sprache, mit der sich die Stadt in ihrer eigenen Ausprägung selbstbewußt verständlich machen kann.



**BEITRAG 10****Dipl. Ing. Karl Hufnagel****Dipl. Ing. Michael Rafaelian****Dipl. Ing. Giselher Scheffler****Dipl. Ing. Peter Vorbeck**

Der Universitätsplatz ist für uns Teil des übergeordneten stadträumlichen Konzeptes, das in der überarbeiteten Fassung des Wettbewerbs zur Universität Magdeburg durch die Preisträger Hufnagel, Pütz, Rafaelian die langfristige Entwicklung der Universität Magdeburg vorgibt. Die Strategie des dafür entwickelten Masterplanes ist, das latent vorhandene Potential des Ortes zu nutzen und aus Bereichen, die eine wenn auch nur in Fragmenten zusammenhängende Bebauungsstruktur aufweisen, neue städtebauliche Leitbilder zu entwickeln. Diese Bereiche werden durch Verdichtung im Innern und durch die Bildung klar definierter Randbereiche gestärkt, sie werden zu Kristallisationspunkten in einer heterogenen Umgebung, um die herum sich eine neue Urbanität entwickeln kann. Die unterschiedlichen Themenfelder ermöglichen dabei gleichzeitig die Ausbildung von einzelnen Quartieren mit eigenständigem Charakter und eine stärkere Eingliederung der monofunktionalen Hochschulflächen in die Gesamtstadt. Als selbständige städtische Einheiten können sie unabhängig voneinander realisiert werden und

tragen dadurch, daß sie den Baubestand integrieren und die Bauform aus ihm entwickeln, zur Stabilisierung und Strukturierung des Gesamtbildes der Stadt bei.

Die am Universitätsplatz vorgefundene Bebauung ist ebenso wie die angrenzenden städtischen Bereiche durch die Inhomogenität der aufeinander treffenden städtischen Strukturen und Maßstäbe gekennzeichnet. Die Dimension des Breiten Weges zur Innenstadt, die aufgeweitete stadtzerschneidende Verkehrsschneise und die Stadtbrache vom Universitätsplatz bis zur Elbe steht im Gegensatz zum Maxim-Gorki-Theater als Rest der historischen Platzbebauung und der neuen westlichen auf der überlieferten Blockstruktur basierenden Platzwand. Diese Bestandteile vermischen sich zu einem baulich und räumlich uneindeutigen und ungeordneten Bild. Die Wiederherstellung der an dieser Stelle ehemals dagewesenen Urbanität ist unserer Meinung nach nur durch ein hohes Maß an räumlicher Verdichtung, eine möglichst große Nutzungsvielfalt und die Schaffung von eindeutigen öffentlichen Stadträumen zu erreichen. Durch Maßnahmen wie der baulichen Definition des Platzrandes, der Ansiedlung von öffentlichen Funktionen und einer ablesbaren Hierarchie der Straßenräume, aufbauend auf den historisch gewachsenen Strukturen, läßt sich wieder etwas von den Urbanen Qualitäten entwickeln, die wir an den alten Städten so sehr lieben.



Bevor man diese Haltung als restaurativ und rückwärts-gewandt bezeichnet, sollte man sich die Auswirkungen der „modernen“ Städtebauideologien des 20. Jahrhunderts auf unsere Städte vor Augen führen. Diese Ideologien im Verbund mit den Planungen der autogerechten Stadt haben eine räumliche Auflösung und Zerstörung der traditionellen Städte bewirkt mit all den bekannten und vom Menschen als negativ empfundenen Folgen.

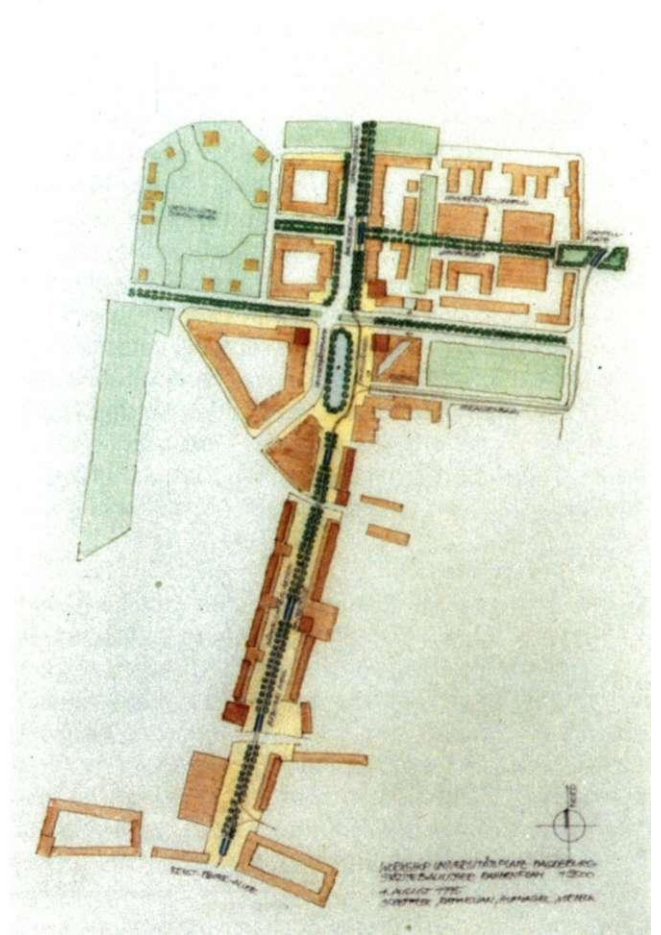
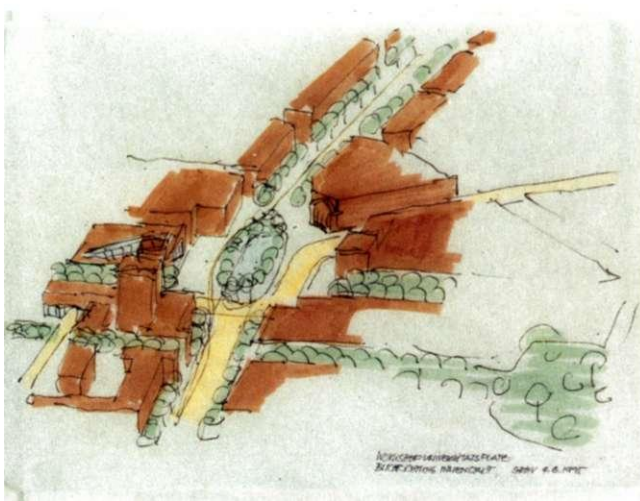
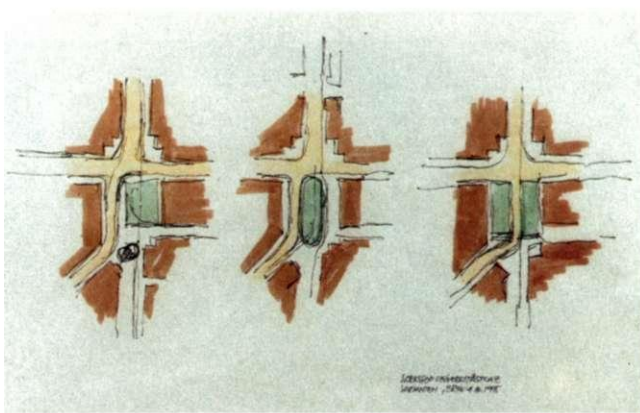
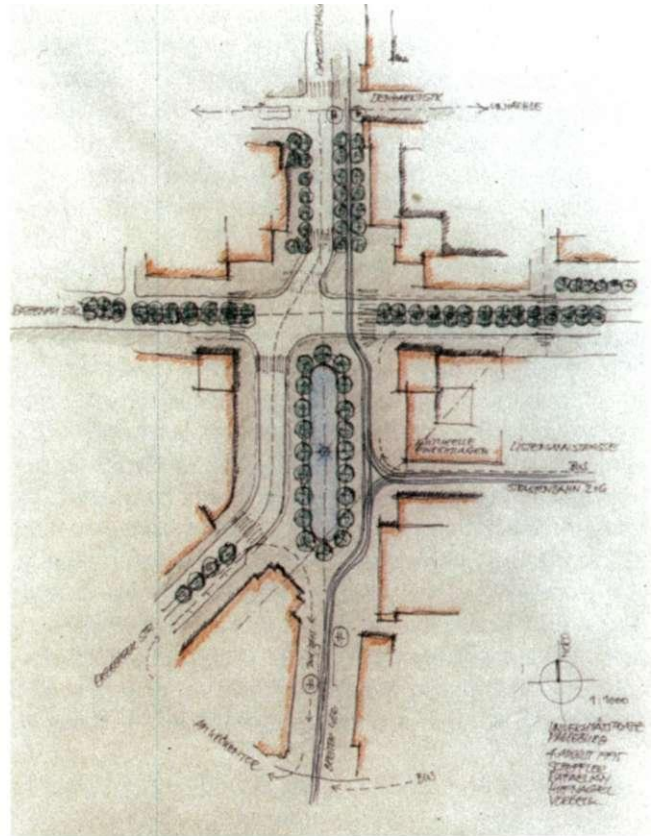
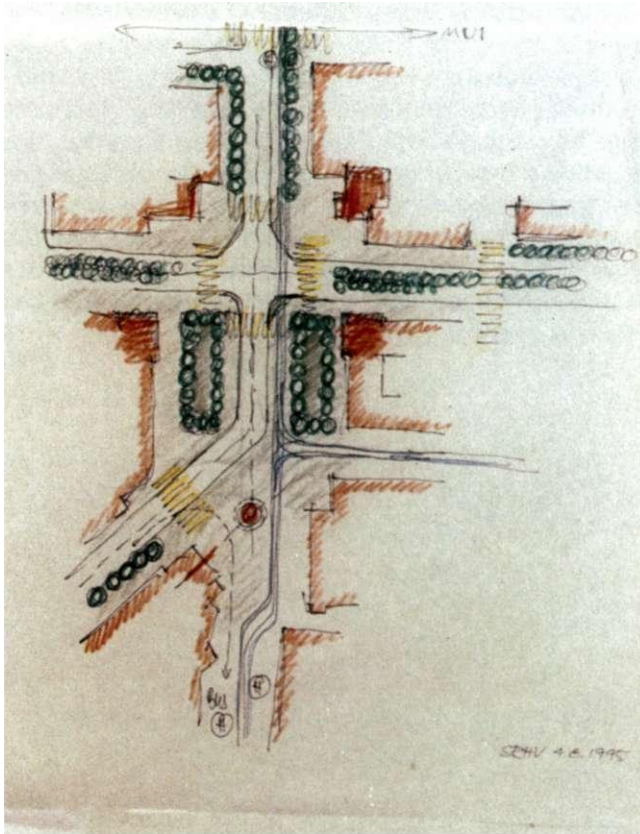
Wir stellen uns den Universitätsplatz als eindeutig definierten städtischen Raum vor, da räumliche Indifferenz in diesem heterogenen Bereich nicht als Offenheit und Entwicklungschance für die Stadt interpretiert werden sollte, sondern wichtige Grundbedürfnisse des Menschen an Orientierbarkeit, Maßstäblichkeit und Beheimatung außer acht läßt.

Die östliche offene Kante des Universitätsplatzes soll durch eine Bebauung, die sich in ihrer Höhenentwicklung an der entstehenden Bebauung an der Westseite orientiert, räumlich geschlossen werden. Es entsteht ein ruhiger klarer Raum als Auftakt und Abschluß des Breiten Weges und ein Element des Übergangs als Stadteingang von den Nördlichen Stadtquartieren zur Innenstadt.

Der Breite Weg ist als Ergebnis des Wiederaufbaus bereits ein Teil der Magdeburger Geschichte. Unser Vorschlag will die vorhandene Großzügigkeit und Einheitlichkeit als wesentliches Merkmal und räumliche Qualität erhalten und daraus eine Strategie entwickeln, die den veränderten Anforderungen gerecht werden kann. Diese Absicht wird übersetzt in eine durchgehende Baumallee, die nicht nur ein, die Straßenbahn abschirmendes funktionales Element, sondern das neue Rückgrat des Breiten Weges werden soll. Es ermöglicht durch seine Einheitlichkeit eine notwendige Differenzierung, z. B. durch neue Ladenvorbauten in den Erdgeschoßbereichen. Vorgeschlagene Hochhäuser im Maßstab des Hauses des Lehrers gliedern an strategischen Punkten das räumliche Kontinuum des Breiten Weges in überschaubare Abschnitte, ohne den gewachsenen Charakter zu zerstören.

Gleichzeitig verbindet der Universitätsplatz große städtische Achsen und ist Teil der wichtigen Blickbeziehung zum Dom. Die neue Bebauung am Platz sollte im weitesten Sinne öffentliche Nutzungen mit einer auf die Universität bezogenen fußläufigen Durchlässigkeit erhalten, um im Zusammenhang mit dem Theater einen Urbanen Stadtplatz entstehen zu lassen.





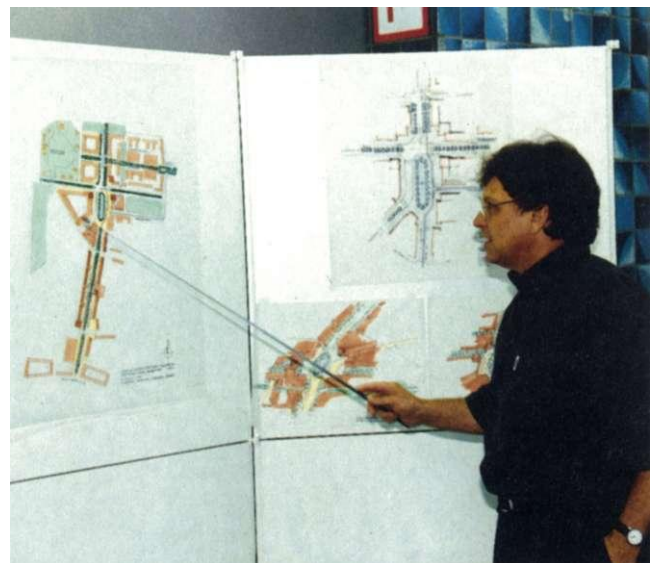
Die Platzfläche selbst wird definiert durch eine zentrale Fläche, die sich entsprechend der gesamtstädtischen Bedeutung des Platzes in ihrer Maßstäblichkeit auf die Dimension des Breiten Weges und der Walther-Rathenau-Straße bezieht. Durch diese Maßnahme vermeiden wir die Zergliederung und Aufteilung des Platzes, also das Herauslösen aus dem städtischen Maßstab und dem historischen Kontext.

Die Reduziertheit der Gestaltung will kein fertiges Design anbieten, das den Platz mit Bedeutungen und Inhalten überfrachtet, sondern sie will Konstanten vorgeben, an denen sich abhängig von den tatsächlichen, jetzt noch nicht voraussehbaren Randbedingungen weitere Inhalte ausdrücken und entwickeln können. Die ovale Fläche können wir uns als ein von Großbäumen umringtes Wasserbecken, das bei Nacht zum festlichen und repräsentativen Entree des Theaters wird, wie auch als begrünten Schmuckplatz mit hoher Aufenthaltsqualität vorstellen. In Nord/Süd Richtung beim Queren durch die Straßenbahn, aber auch in Ost/West Richtung für den Autofahrer wird der Maßstab und die besondere Gestaltung dieser Platzfläche zu einem einzigartigen Ort und Orientierungspunkt in der Stadt.

Bei unserem Verkehrskonzept gehen wir davon aus, daß ein Ausbau der B 1 keine Entlastung für die Stadt und ihre Menschen bedeutet sondern erfahrungsgemäß eine erhöhte Belastung durch den Autoverkehr in diesem innerstädtischen Bereich zur Folge hätte und schlagen deshalb eine ebenengleiche Verkehrsführung vor. Eine Tunnellösung würde die ohnehin schon trennende Walther-Rathenau-Straße über eine Länge von 400 bis 500 m in Nord/Süd Richtung für den Fußgänger unpassierbar machen, wir schlagen stattdessen eine durchgehende großzügige begrünte Doppelallee entlang der Walther-Rathenau-Straße vor. Absolut auszuschließen ist jedoch eine Führung des Ost/West Verkehrs in Hochlage. Diese Brückenlösung verschärft die Probleme noch, indem sie den genannten Nachteilen des Tunnels eine aus stadtgestalterischer und stadträumlicher Sicht katastrophale Verriegelung der Innenstadt mit der Blickbeziehung zum Dom und die Ausgrenzung der nördlichen Gebiete Magdeburgs hinzufügt.

Die Absicht unserer Planung ist, eine Entlastung des Verkehrsknotens durch die Entflechtung und Verlegung der Straßenbahnlinien 2 und 6 über die Listemannstraße, Jakobstraße in die Trasse östlich des Stammgeländes der Universität zu erreichen. Durch die Trennung von Straßenbahn und Autoverkehr auf dem Platz werden reine Verkehrsflächen wieder zum Bestandteil des öffentlichen Raumes. Die Führung der Straßenbahn in Seitenlage schafft im Bereich der vorgeschlagenen Haltestelle am Maxim-Gorki-Theater Bewegungsflächen am Theatereingang und ermöglicht nach der

Querung der B 1 am Haltepunkt Gareisstraße den Haupteingang zur Universität autoverkehrsfrei zu erreichen. Aus dem Kreisverkehr wird durch die Verlegung der Erzbergerstraße an die westliche Platzkante eine ampelgesteuerte Kreuzung. Unser Vorschlag soll auch eine Anregung sein, von seiten der Verkehrsplaner und der politisch Verantwortlichen eine stadtverträgliche verkehrliche Organisation ernsthaft zu untersuchen und die nötigen Kompromisse zu Lasten des Autoverkehrs und nicht zu Lasten der Stadt und deren Zukunft zu machen.



## ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

### Christian Farenholtz

*Hilde und Heinz sind alte Bekannte von mir, Hilde ist in den Siebzigern, sie kennt die Stadt noch aus der Zeit vor der Zerstörung, Heinz ist nach dem Kriege geboren: sein Magdeburg ist die heutige Stadt...*

Liebe Hilde, lieber Heinz, Ihr seid verwirrt über die vielen Pläne, die Euch die Stadtplaner präsentiert haben. Ich will versuchen, Euch durch dies Gewirre von Plänen und Vorschlägen zu führen, damit Ihr am Ende klarer sehen könnt, was anliegt. So schwer ist das gar nicht.

Zuerst: daß es sich lohnt, über den Uni-Platz nachzudenken, ist, glaube ich, jedem von uns klar: der Uni-Platz ist doch eigentlich, mit dem Theater, mit dem Uni-Hochhaus, mit dem Breiten Weg so eine Art Anfang der Stadt. Und zugleich ist er eine riesige Verkehrswüste, Straßenbahnen und Autos, insbesondere auf der Walther-Rathenau-Straße - kaum kommt man rüber. Zwar sind in der Mitte, wo ganz früher mal der Kaiser hoch zu Rosse stand, nun Blümchen und Grünzeug gepflanzt — aber da kommt man ja sowieso nicht hin...

Da haben wir schon das erste Problem und, wie die meisten unserer Probleme in den Städten, hängt es mit dem Verkehr zusammen (warum ist eigentlich nicht die Häßlichkeit in unseren Städten das erste Thema?...). Was soll man denn mit der Walther-Rathenau-Straße, den vielen Autos dort, machen, von denen ja ganz viele nur einfach durch die Stadt durch wollen - viele allerdings biegen auch in die Erzbergerstraße ab oder nach Norden?

Allheilmittel: eine Brücke bauen über den Platz (z. B. Entwürfe 4, 5) oder einen Tunnel (z. B. Entwürfe 3, 6, 8, 9) - oder doch weder das eine noch das andere? Zweierlei gilt für beide Lösungen:

- beide brauchen zig-Meter lange Rampen, und die sind meist häßlich und besonders bei Brückenrampen kann man nicht mal mehr die andere Straßenseite sehen, und
- beide sind unverschämte teuer... Also lasse man sich den Platz für solche Kunstbauwerke frei und wir verschieben die Entscheidung auf später - den Stau auf den Straßen in den Hauptzeiten kriegen wir auf Dauer doch nicht weg: warten wir's ab... Die Brücke hätte dabei den Vorteil, daß man später so ein Ding einfach über die vorhandenen Straßen bauen könn-

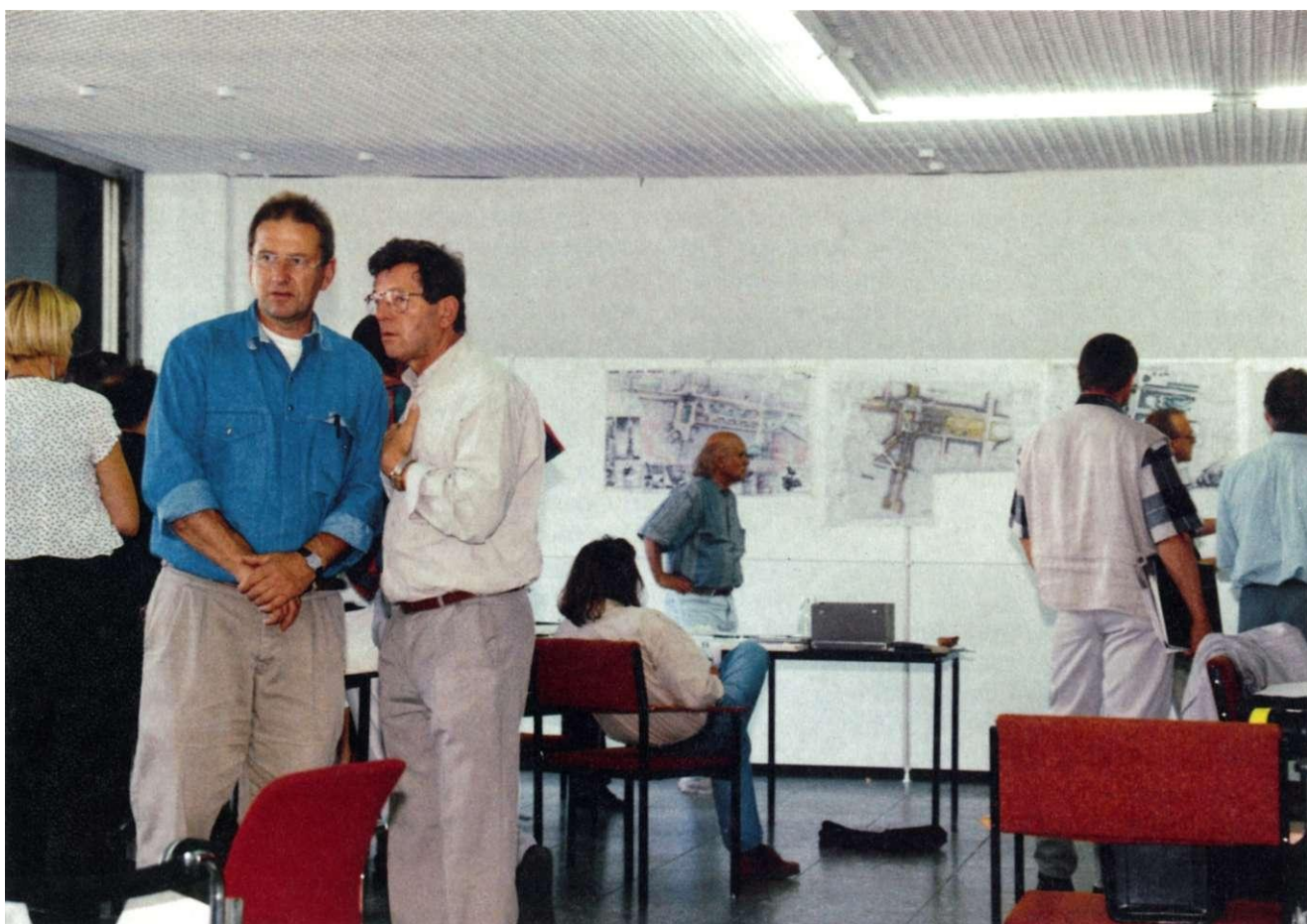


te und nicht alles wieder aufbuddeln muß, für einen Tunnel müßte man die später notwendigen Fundamente für die Straßenbahn und für die Autofahrbahnen jetzt schon mitbauen, sonst gäbe es dann die totale Aufbuddlelei.

Einer hat gesagt, eine Brücke sei schöner: von der Brücke könne man so wunderbar von oben in den Breiten Weg gucken - vom Auto aus! Im Auto muß man nach vorn gucken, sonst gibt es Auffahrunfälle und dann würden die Tiefbauer und die Polizei die Brückengeländer so umbauen, daß man nicht mehr rübergucken kann! Und sonst ist die Brücke für Euch, besonders, wenn Ihr von der Gareisstraße kommt, wie ein dickes Betonbrett vor der Stadt. Der Tunnel hingegen hätte sogar den Vorteil, daß wir etwa an der Falkenbergstraße oder am Krökentor Fußgängerbrücken über die Walther-Rathenau-Straße machen könnten, wenn wir wollten... Mir leuchtet die Tunnellösung am ehesten ein - trotz der wahrscheinlich teureren Fundamentbauerei vorher (Die noch dazu für die Katze wäre, wenn man später keinen Tunnel mehr baut!) - aber den Betonbalken vor der Stadt will ich nicht, aber Fußgängerbrücken und den schöneren Straßenraum, den freien Platz-

die will ich! Jetzt fragt Hilde nach dem alten Kreisverkehr: Du altes Mädchen erinnerst Dich noch an den Bronzereiter. Und manche glauben, dieser alte Kreisverkehr der gehöre nun mal zum Uniplatz unverzichtbar dazu! Man sollte da vielleicht trennen: das eine ist die alte Platzform, der große Platzraum am Anfang des Breiten Weges, also die Häuser - das andere ist der Autoverkehr selbst. Und nun können wir auf den Plänen sehen, daß fast alle Planer und Planerinnen für die Autos den Kreisverkehr aufgegeben haben. Und in der Tat: heute gibt's am Uniplatz ja ganz anderen Verkehr als früher: zum einen viel, viel mehr, zum anderen ist der Breite Weg zur Fußgängerstraße geworden. So ist für die Autos eine einfache Kreuzung einer Nord-Süd-Straße (Erzberger-/Gareisstraße) mit einer Ost-West-Straße (der Walther-Rathenau-Straße) entstanden. Da liegt es dann auch nahe, daß man die ganze Kreuzerei der Autos in einer vernünftigen Kreuzung zusammenfaßt mit Ampeln und allem drum und dran - Abbiegespuren und so und daß der Ostteil des alten Platzes dann ganz für uns als Fußgänger da sein könnte... Das geht aber auch nur begrenzt, weil ja die Straßenbahn aus dem Breiten Weg zur Gareisstraße und gelegentlich auch Richtung Nordbrückenzug fahren muß und





umgekehrt. Also: Autoverkehr auf der Westseite des Platzes, Fußgänger und eben auch die Straßenbahn auf seiner Ostseite. Den alten Platzraum von früher könnte man trotzdem mit entsprechenden Neubauten, ungefähr auf den alten Fundamenten, in der Flucht der alten Platzwand im Osten, sichtbar machen (z. B. Entwürfe 3, 4).

Es gibt aber auch ganz andere Vorschläge für neue Häuser auf dem Platz und an seiner Ostseite:

- da soll mitten auf dem alten Platz ein besonders wichtiges (Kultur) und schönes Haus gebaut werden (Entwurf 1) - von weitem schon zu sehen vom Breiten Weg, von der Gareisstraße und der Erzbergerstraße! Der berühmte Stadtplaner Bruno Taut hatte in den Zwanzigern schon einmal einen ähnlichen Vorschlag gemacht und ein großes, sehr fantastisch-expressionistisches Ziegelstein-Hochhaus dorthin geplant (Er hatte mit dem alten Kaiser auch nicht so viel im Sinn!), der Vorschlag hat also einen durchaus seriösen Vorgänger;
- da soll dem Uni-Hochhaus gegenüber, ungefähr in der Sichtachse der Erzbergerstraße, ein kostbares, kreisrundes Haus gebaut werden (Entwurf 9) und Ihr könnt sehen, wie zum einen die alte Platzwand spürbar bleibt, wie zum anderen aber plötzlich der Park zwischen Walther-Rathenau-Straße und Listemannstraße an den Uni-Platz heran rückt - man merkt, da geht's weiter -, wie das Theater mit seiner historischen Hauptfront in diesen Park hinein zu sehen ist. Es entsteht eine geradezu großartige Theater-Allee zur Uni hin! Irgendwie ist das der alte Platz und es wird trotzdem etwas richtig aufregend Neues und Schönes...
- da bekommt der Platz durch Bauten an seiner Nordseite, und zwar südlich der Walther-Rathenau-Straße (Entwurf 5, 8), einen neuen kräftigen Abschluß - das wäre (8) im Blick auf den Neubau sicher nicht einfach - aber zum Nachdenken regt ein solcher Plan einen dann doch an! Da werden es die Stadträte schwer haben! (Ich würde, glaube ich, empfehlen, die Anregungen des Vorschlages 9 besonders genau anzugucken und, wenn möglich, weiter zu verfolgen...)

#### Das Theater.

Es wird ja zur Zeit für sehr viel Geld größer und, wie wir hoffen, schöner als es je war, neu aufgebaut. Das Theater ist für uns sozusagen der festliche Eingang in die Innenstadt, ist zugleich das Ausrufungszeichen am nördlichen Ende des Breiten Weges.

Wenn der Breite Weg einmal umgebaut ist: nicht mehr so weitläufig und zugig sondern ein bißchen enger, besser für uns alle als Fußgänger, gemütlich und interessant, dann werden's die Grüne-Wiese-Zentren draußen merken: die Elbe und den Dom und die anderen

Kirchen, das Rathaus, das Museum und eben auch das Theater - das hat die FLORA eben nicht, nicht der Elbe-Park, nicht der Börde-Park...

Das Theater hat seinen neuen Eingang am Breiten Weg; der ist im Augenblick noch unmöglich und zugleich gefährlich dicht an die Straßenbahn vorgeschoben - die muß dort also kräftig verlegt werden, und zwar so, daß ein richtiger Vorplatz entstehen kann - wenn wir aus dem Theater kommen, wollen wir noch stehen und reden und das Gesehene und Gehörte nachklingen lassen. Ich denke, daß das auch so gedacht ist, sonst wäre der Theatereingang zu blödsinnig gebaut! Aber darüber hinaus, für das schöne alte neue Haus und für den Breiten Weg als Ende, besser: als Anfang, wünschen wir uns noch einen richtig schönen Stadtplatz (z. B. Entwurf 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9). Der Breite Weg soll am Theater richtig attraktiv und großstädtisch anfangen und nicht so einfach und zufällig.

Ihr seht, die Wirrnis vor den vielen bunten Plänen vom Anfang unseres Rundganges wird immer besser durchschaubar und das wollten wir ja miteinander erreichen.

Es fehlt uns aber noch ein mir ziemlich wichtiges Thema - das ist die Uni und das Grün der Walther-Rathenau-Straße.

Hilde, Du weißt noch, daß früher die Walther-Rathenau-Straße an beiden Seiten Häusern hatte; gegenüber der Einmündung Falkenbergstraße lag doch der Kuppelbau vom alten Circus Busch? Alles, was da früher stand, war gebaut auf dem Gelände der noch älteren Festungsanlagen.

Nach 1945, nachdem die Trümmer weg (z. B. zum Crauer Anger) geschafft waren, haben sie hier einen Park angelegt oder mehr oder weniger entstehen lassen. So wurde durch die Parkflächen und die Bäume die alte Stadtgrenze für uns alle wieder erkennbar. Das mit dem Park hier ist jetzt besser als es früher war mit den Häusern. Dazu kommt, daß die Walther-Rathenau-Straße heute auch nicht mehr eine vornehme Straße in einem Bürgerviertel ist, sondern daß dort tausende Autos tags und nachts hin und her lärmen und stinken - Bundesstraße 1!

Das ist kein Bauplatz mehr. Die Uni, an der Nordseite, kann sich mit ihren großen Kästen, vernünftig gegen Lärm und Gestank schützen - aber Arbeitsplätze? Büros? oder gar Wohnungen? nein danke.

Mag man an der Listemannstraße ein paar Häuser bauen (z. B. Entwurf 3, 4, 6, 9, 10), besser wäre sicher, diese Grünanlage gehörte uns im Ganzen (z. B. Entwurf 1, 2, 5, 7, 8), bliebe also im Ganzen bis zur Kaserne Mark und bis zum Arbeitsamt unbebaut und Park. Das wäre, durch die alten Festungsreste (die auch irgendwann einmal in Ordnung gebracht sein werden) eindrucksvoll charakterisiert, eine angemessene Erin-



nerung an die Stadtgeschichte (städtebaulicher Denkmalschutz) und es gäbe zugleich von Osten her eine besonders schöne Einfahrt in die Stadt - eben zu einem richtig „städtischen“ Uni-Platz am Breiten Weg.

Ich plädiere sehr für die Erhaltung der vielen Grünflächen und Parks, die, vielfach nach 1945 entstanden, unserer Stadt ein ganz besonders schönes, unverwechselbares Gesicht (und überdies eine ökologisch kostbare Grundstruktur) gegeben haben. Ich glaube, sowohl für dich, Hilde, als für die Ältere, wie für dich, lieber Heinz, als den Jüngeren, sind diese Parks heute ein Stück Heimat und wir wollen darauf nicht verzichten! Es ist schlimm genug, daß niemand verhindert hat, daß im Westen an der Walther-Rathenau-Straße ein Hotel in den Geschwister-Scholl-Park gebaut werden soll! Denn da geht uns wieder ein bißchen vom nach 1945 gewonnenen schöneren Magdeburg kaputt!

Die Uni wird sich zur Gareisstraße hin öffnen - wahrscheinlich gibt's da sogar eine Straßenbahnhaltestelle, und man wird im Zuge Falkenbergstraße im Osten und durch den Geschwister-Scholl-Park im Westen, am besten auf leichten Stegen, über dem Autoverkehr der Walther-Rathenau-Straße die eigentliche Innenstadt bzw. den geplanten Uni-Park am Schrote-Platz erreichen können. Das berücksichtigen praktisch alle Vorschläge.

Liebe Hilde, lieber Heinz! Seht Ihr nun ein bißchen klarer? Seht Ihr besser, was die Arbeit der Planer für die Stadt gebracht hat, für die Entscheidungen, die nun zu treffen sind?



Ich habe schon gesagt: die Stadträte werden es nicht leicht haben. Was auch immer sie entscheiden wollen! Es wird Vorteile, es wird aber auch Nachteile bringen. Laßt Euch also die Vorteile aller schließlich Vorschläge erklären und fragt immer auch nach den Nachteilen, nach den späteren Folgen, den Weiterungen. Fragt nach den Gründen, die im „Abwägen“ (so nennt man das) von Vor- und Nachteilen maßgebend waren. Ihr könnt jetzt besser erkennen, was anliegt am Uniplatz, Ihr könnt so auch besser sehen, wo langfristig gedacht und gesteuert oder wo nur schnell irgend kurzfristigen Anliegen nachgerannt werden soll!



## RESÜMEE AUS DEM WORKSHOP „UNIVERSITÄTSPLATZ“

Heinz-Joachim Olbricht

### 1. Vorbemerkung

Kaiser-Wilhelm-Platz, Staatsbürgerplatz, Deutscher Platz, Boleslaw-Bierut-Platz, Universitätsplatz oder Theaterplatz?

Jeder dieser Namen für ein und den selben Ort an der nördlichen Grenze des Stadtzentrums, der ehemaligen Magdeburger Altstadt, bezeichnete bzw. steht für eine Zeit und für einen Gestaltanspruch dem er jedoch nur selten gerecht wurde.

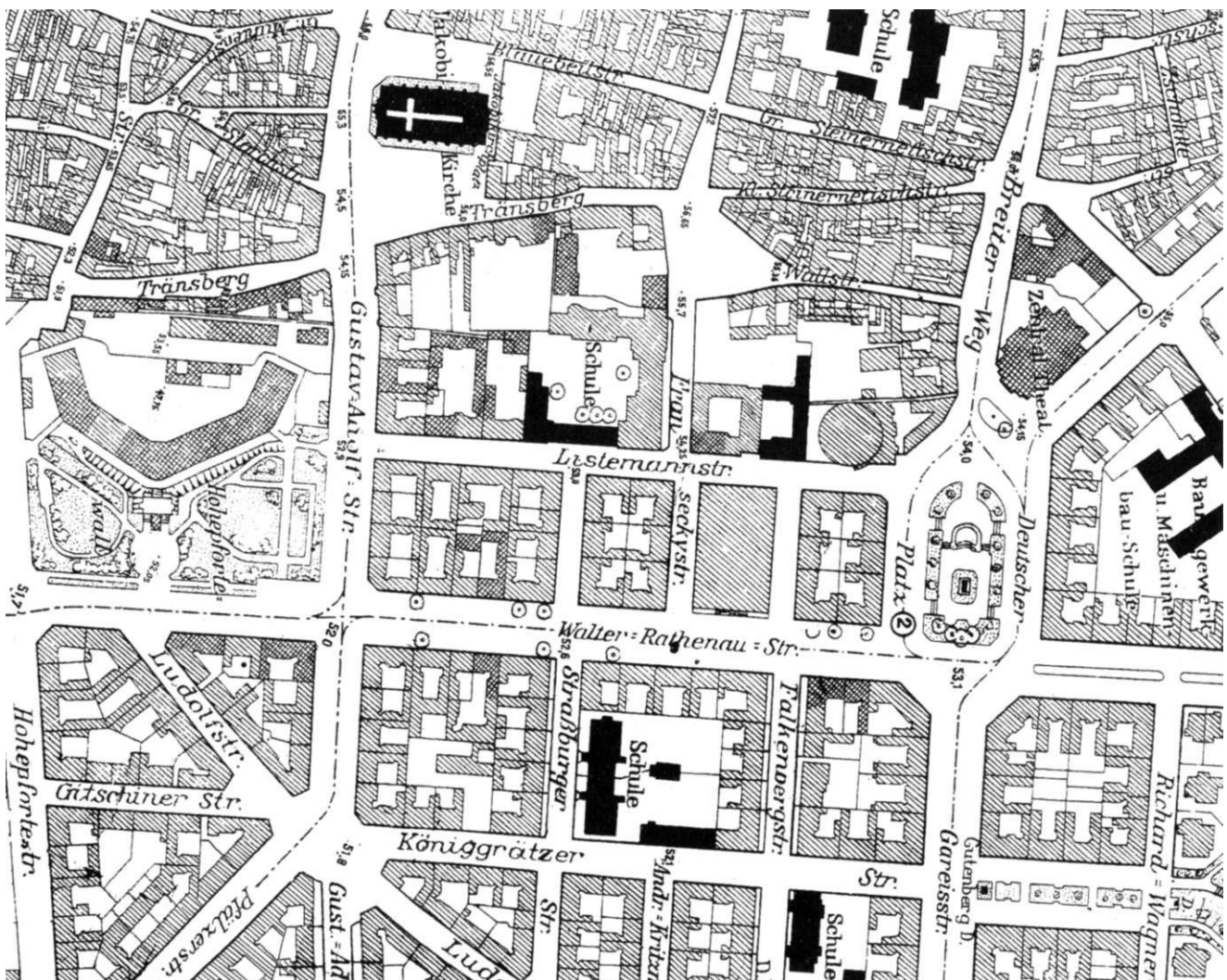
Als 1897 das Denkmal Kaiser Wilhelm I. enthüllt wurde, besaß der Platz nördlich des ehemaligen "Kröken-tors" seine städtebauliche Konfiguration durch vorwie-gend gründerzeitlich geprägte Bebauung.

Im Heft Frühlicht 1921/Herbst zeigt B. Taut im Artikel "Büro- und Geschäftshaus auf dem Kaiser-Wilhelm-Platz

in Magdeburg" einige wesentliche Mängel auf, die er mit o. g. Bau einschließlich Kino abbauen wollte.

B. Taut schreibt:... "Das am jahrzehntelangen Bestand dieses Platzes gewöhnte Auge wird zunächst über einen solchen Eingriff empört sein. Aber die nähere Betrachtung muß den Unbefangenen zu der Erkenntnis führen, daß dieser "Platz" kein solcher ist, d. h. kein Platz im räumlichen Sinne des Wortes. Wenn man den Breiten Weg in seiner glänzenden Führung durchschritten hat, so verliert sich der Blick hier in allen Richtungen, im krassen Gegensatz zu der mittelalterlichen Stadanlage."

Mit seiner Planung reduzierte Taut den Platz auf etwa die Hälfte, betonte die Richtung des Verkehrs durch entsprechende Straßeneinmündungen und eine neue Symmetrie, in die sich der neue kaiserliche Denkmals-tandort nach "den Grundsätzen bester Denkmalaufstel-lung in alter und neuer Zeit" einfügt. Die offensichtlich, für die Zeit der 20er Jahre schon wichtigen Ost-West-Verbindung Königstraße (W.-Rathenau-Straße), wurde räumlich vom Platz getrennt. Ein Aspekt der



heute angesichts enormer Verkehrsbelegung und den damit untrennbar verbundenen Lärm entscheidend für Gebrauchsfähigkeit und Aufenthaltsqualität des Uniplatzes beachtet werden muß.

Tauts Planungen wurden nie realisiert. Der Platz erhielt für einige Jahre den Namen "Staatsbürgerplatz". Die Bomben des 2. Weltkriegs und der von historischer Stadtentwicklung weitgehend losgelöste Wiederaufbau zu DDR-Zeiten schufen eine vollständig neue Situation.

Die mittelalterliche Stadtanlage lag in Trümmern und die verbliebenen Reste wurden niedergerissen. Von der Bebauung des jetzigen Boleslaw-Bierut-Platzes existierte lediglich das teilzerstörte Zentraltheater (Maxim-Gorki-Theater). Der Platz bot die Fläche für eine riesige Trümmerschutthalde.

Größere Baumaßnahmen sollten erst zu Beginn der 80er Jahre das Gesicht des neuen Boleslaw-Bierut-Platzes prägen. Zuerst erhielt das Fernmeldeamt an der Südostecke einen westlichen Anbau. Auf der Nordostecke baute die damalige Pädagogische Hochschule

ziellen Aufwand (analog dem Beispiel "Bersarinplatz" Berlin) begonnen. Mit Umbildung der Technischen Hochschule Magdeburg in eine Technische Universität wurde der Platz auch unter dem Eindruck von Glasnost und Perestroika als "Universitätsplatz" bezeichnet. Anfang der 90er Jahre begann der Neubau eines Büro- und Geschäftshauses auf der Südwestseite.

Inzwischen ist nichts von den "Platzwänden" vor dem zweiten Weltkrieg, die auch B. Taut nicht sehen konnte, erhalten geblieben. Die heutige Verkehrssituation muß mit den Straßenquerschnitten und der Führung von 1921 auskommen.

## 2. Zur Aufgabenstellung

Folgende wesentliche Gesichtspunkte waren zu berücksichtigen:

- in Ost-West-Richtung passieren den Platz auf der künftigen B 1 40000 Fahrzeuge täglich



mit Unterstützung der mächtigen Volksbildungsministerin M. Honecker auf dem Gelände der Technischen Universität ein 16 geschossiges Wohnhochhaus als Typenprojekt. (Typengleiche 16 Geschosser wurden an 24 weiteren Standorten in der "Bezirksstadt" gebaut.) Ende der 80er Jahre wurden dann die Nordwest- und Südwestseite mit erhöhten Gestaltungsanspruch und finan-

- durch vorhandene Alternativtrassen (Magdeburger Ring, Elbuferstraße, künftige A14) ist die Nord-Süd-Belegung wesentlich geringer
- die Anbindung der Universität an das Stadtzentrum erfolgt über diesen Platz, d. h. ÖPNN und Fußgänger/Radfahrverkehr bewegen sich vorwiegend in Nord-Süd-Richtung.

- Für eine Bebauung der Ostseite des Platzes liegen Bauvoranfragen auf dem Tisch.
- Das wiederaufgebaute Theater eröffnet 1997. Ein funktionsfähiger, angemessener Vorplatz wird unerlässlich.

### 3. Ergebnisse

In einem waren sich die Autoren der 10 unterschiedlichen Lösungen einig:

Eine Gestaltänderung des derzeitigen Verkehrsknotenpunktes mit unbenutzbaren Grünanlagen setzt eine Änderung der Verkehrsführung durch mehr oder minder große bauliche Maßnahmen voraus.

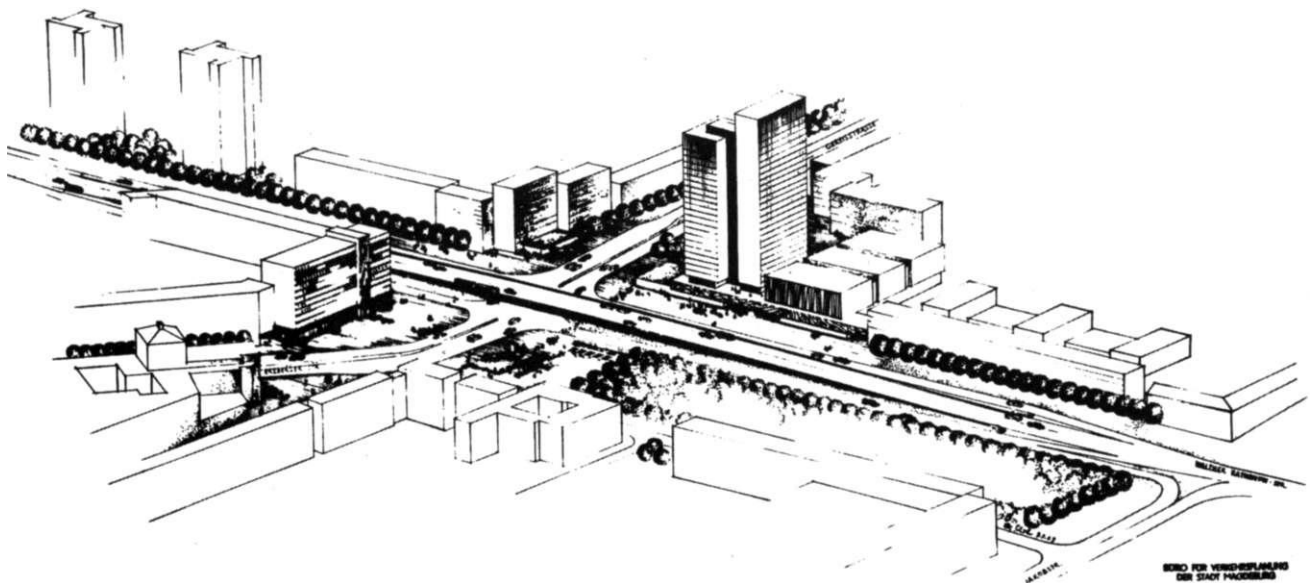
3.1 Beibehaltung der Walther-Rathenau-Straße in der vorhandenen Ebene, flächenhafte Verteilung des Verkehrs

M. Brinkhoff reduziert die Ausmaße des jetzigen Kreisverkehrs, schafft dem nördlichen Theaterzugang etwas Platz und belegt diesen mit einer Brunnenanlage. Die Straßenbahnführung wird sowohl auf der Ostseite, als auch der Westseite vorgeschlagen. Die Führung auf der Ostseite wird z. T. mit einem Abzweig durch die Listemannstraße und damit einer Entlastung der W.-Rathenau-Straße kombiniert.

Eine Bebauung der Platzvorderseite bis zur Weitlingstraße schlagen Brinkhoff, Scheffler/Rafaelian/Hufnagel/Vorbeck, Schulze vor. Schulze bebaut ebenfalls die Nordhälfte des Uniplatzes mit einem geschlossenen Bauensemble mit einer straßenbegleitenden diagonalen Bebauung der Achse Theater - Unieingang.

Eine konsequente Parkausbildung zwischen Kaserne Mark und Uniplatz beinhalten die Entwürfe von A. Peters-Bröking und K. Kellner/L. Schleich.

Die Vernetzung vorhandener Grünanlagen, in diesem Falle ehemaliger Festungsanlagen, mit ökologisch wirk-



Vertreter:

- M. Brinkhoff
- K. Kellner, K. Schleich
- A. Peters-Bröking
- G. Scheffler, M. Rafaelian, K. Hufnagel, R. Vorbeck
- L. Schulze

Bis auf M. Brinkhoff verlegen alle Planer den motorisierten Individualverkehr in Nord-Südrichtung auf die Westseite des Platzes und bilden mit der W.-Rathenau-Straße eine leicht versetzte Kreuzung aus.

samen Grünzügen ist hier ein Grundzug der Planung. Hier bewegen sich die Planer in der Tradition B. Tauts der in o. g. Artikel schrieb: "Es ist die Aufgabe des Städtebauers, Grünflächen in Großen Zusammenhängen zu schaffen, dort, wo sie wirklich eine Lunge der Stadt sein können, gegenüber derartig leicht verstaubten und verkümmerten Anlagenzweigen." (Mit Anlagenzweig ist der damalige Kaiser-Wilhelm-Platz gemeint, d. A.) Eine leichte Lärmschutzbebauung auf der Südseite der W.-Rathenau-Straße sehen die Entwürfe ebenfalls vor. Peters-Bröking zieht mit einer schalenartigen Bebauung



Die Entwürfe setzten hinter der Ostseitenbebauung den Park in östlicher Richtung fort.

### 3.3 Tunnel in der Walther-Rathenau-Straße

Vertreter:

- J. Köhne
- Dr. W. Brezinski/J. Gießing/J. Schroth/D. Süßmann/W. Wähnelt/M. Wiedig
- R Zeese, H. Lermann, P. Otto

Köhne schlägt einen repräsentativen Platz vor. Die Ostseite erhält eine leicht nach Osten gerückte Bebauung und nimmt eine Diagonalbeziehung Theater - Uni auf. MIV wird an die Westseite des Platzes gelegt. Anstatt einer versetzten Kreuzung ist ein kleiner Kreisverkehr in der W.-Rathenau-Straße vorgesehen.

Dr. Brezinski u. a. führen den MIV in nördlicher Verlängerung der Garreisstraße über die Mitte des Platzes und biegen dann in die Erzbergerstraße ein. Die Straßenbahn verbleibt in ihrer bisherigen Führung. An der W.-Rathenau-Straße bilden östlich und westlich dieser Verkehrsachse neue Baukörper ein Tor. Die Platzostseite ist mit einem Baukörper besetzt, der ebenfalls Diagonalbeziehungen Theater - Uni aufnimmt. Der Park zwischen W.-Rathenau-Straße und Listemannstraße beginnt auf der Ostseite des Gebäudes.

Zeese, Lermann, Otto gehen von der gleichen Verkehrslösung aus wie der zuvor dargestellte Entwurf. Die Grundidee dieses Entwurfs besteht darin, daß der Park, beginnend an der Kaserne Mark fortgesetzt wird bis zum Uniplatz. In diesem Park mit linearer Diagonalbepflanzung liegen eingebettet Solitärgebäude mit Unibezug. Den Höhepunkt bildet ein Solitärbau am Uniplatz als funktionelles Bindeglied zwischen Stadt und Universität. Die diagonale Achse Theater - Uni wird durch Wegeführung und Bepflanzung unterstützt. Der Entwurf geht in weiteren, angelehnt an historische Bezüge, auf eine in Abschnitten differenzierte Gestaltung des Nordabschnittes des Breiten Weges ein.

## 4. Resümee

An einer Neugestaltung des Uniplatzes sind folgende Anforderungen zu stellen:

1. Unabhängig von der Lösung zur Entlastung des Knotens Universitätsplatz müssen die Flächen für den motorisierten Individualverkehr reduziert und effektiver gestaltet werden.
2. Die so gewonnen Flächen kommen der Gestaltung eines Theatervorplatzes zugute. Die Flächen können außerdem für eine Bebauung zur Abschirmung des Platzes von der B 1 genutzt werden.
3. Der Ausbau eines benutzbaren Parkes als Cäsur zwischen Altstadt und Alte Neustadt bis in den Uniplatz hinein ist anzustreben. Eine Ostseitenbebauung geht zu Lasten der Parkflächen.
4. Die Blickachse aus der Gareisstraße in den Breiten Weg zum Dom muß erhalten bleiben und verstärkt werden.
5. Mit der "funktionalen Konkurrenz" des Bahnhofvorplatzes und des Zentralen Platzes müssen Überlegungen und Maßnahmen für den Nordabschnitt des Breiten Weges umgehend eingeleitet werden.

Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Magdeburg  
Büro für Öffentlichkeitsarbeit  
und Protokoll  
39090 Magdeburg

Redaktion:

Stadtplanungsamt Magdeburg  
Karin Kirsch

Text:

Karin Kirsch  
Christian Farenholtz  
Heinz-Joachim Olbricht  
und die Verfasser der Entwürfe

Fotos:

Klapper  
Archivmaterial Stadtplanungsamt  
Stadtarchiv  
Grünflächenamt

Grafik-Design:

Ateliergemeinschaft  
Rudolf Purke / Karl-Heinz Arlt  
VBK/BBK

Herstellung:

Magdeburger Druckerei GmbH  
Nachtweide 36-43  
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

