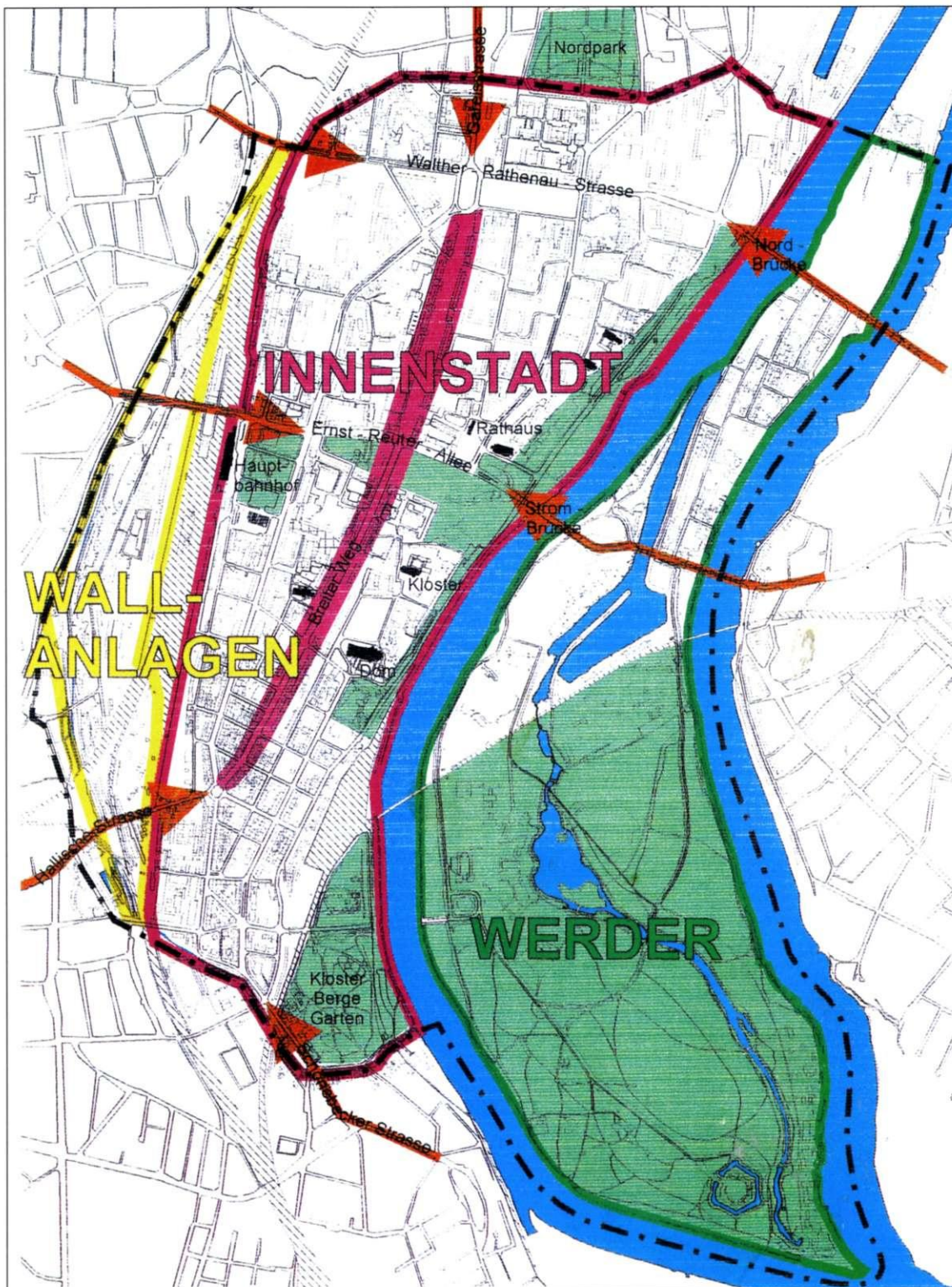




Entwicklungskonzept
Innenstadt Magdeburg



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

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

Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

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

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg

Auftragnehmer:
Prof. Dr. Christian Farenholtz
in Zusammenarbeit mit
Dipl.Ing. Mario Bloem
Dipl.Ing. Dorle Danne
Dipl.Ing. Jens Usadel
d*Ing Planung GbR
Marktstrasse 145
20357 Hamburg
Telefon: 040 / 430 1236

Hamburg, 1996

INHALTSVERZEICHNIS	Seite	INHALTSVERZEICHNIS	Seite
VORWORT		6. ELEMENTE DER BESTANDS AN ALYSE - VORAUSSETZUNG FÜR DAS ENTWICKLUNGSKONZEPT	62
des Oberbürgermeisters	3		
EINLEITUNG		7. ENTWICKLUNGSLEITLINIEN UND ENTWICKLUNGSPOTENTIALE	63
Dr. Peters / K. Schulz	4		
ZUR EINFÜHRUNG		8. BAULICHE NUTZUNG UND ENTWICKLUNG	66
AUFGABE, AUFTRAG UND STRUKTUR DES ENTWICKLUNGSKONZEPTES INNENSTADT MAGDEBURG	7	8.1 Nutzungskonzept	66
1. EINLEITUNG	8	8.2 Ermittlung der Nutzungspotentiale	72
2. PLANUNGEN UND VORGABEN	8	8.3 Konzentration der Arbeitsplatzstandorte	74
2.1 Merkmale des Untersuchungsgebietes	8	8.4 Konzentration der Wohnstandorte	76
2.2 Regionale Vorgaben	10	8.5 Anforderungen an die Haupteinkaufsbereiche	78
2.3 Exkurs: Städtevergleich	12	8.6 Universitätsentwicklung	82
2.4 Vorgaben Strukturplan und Freiflächen-Strukturkonzept	16	9. GRÜN- UND FREIFLÄCHENKONZEPT - VERNETZUNGEN UND WEGE	84
2.5 Vorgaben aus der Verkehrsplanung	18	9.1 Grün und Freiflächen	84
2.6 Vorgaben Einzelhandelsstudie	20	9.2 Vernetzungen und Wege	86
2.7 Workshop Magdeburger Innenstadt - Anregungen	22	10. GESTALTUNGSKONZEPT	86
2.8 Vorhandene Rahmenpläne im Untersuchungsgebiet	24	10.1 Elemente des Gestaltungskonzeptes	86
		10.2 Exkurs: Magdeburger Architektur	97
3. HISTORISCHE BEZÜGE	26	11. STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ	102
3.1 Historischer Überblick	26	11.1 Historischer Stadtgrundriss und heutige Stadt	102
3.2 Aufbauplan Otto von Guericke 1632	28	11.2 Weitere Kulturdenkmale - städtebaulicher Denkmalschutz	104
3.3 Festung Magdeburg	30	11.3 Hinweise zum Verfahren im Handlungsfeld Denkmalschutz	108
3.4 Gartenbaukultur - historische Parkanlagen	32		
3.5 Zerstörung der Magdeburger Innenstadt	34	12. MASSNAHMENKONZEPT	109
3.6 Der Wiederaufbau	36	12.1 Realisierungsphasen	109
3.7 Exkurs: Veränderung städtebaulicher Leitvorstellungen	38	12.2 Realisierungsformen	112
		12.3 Denkbare Organisationsformen	112
4. BESTANDTEILE DER HEUTIGEN STADTSTRUKTUR	42		
4.1 Baustruktur - Baualter	42		
4.2 Bauweise - Bebauung	43		
4.3 Nutzung	48		
4.4 Grün - und Erholungsbereiche	54		
4.5 Verkehr	54		
5. BAURECHT - INVESTITIONEN - WETTBEWERBE	56		
5.1 Gebiete im Bebauungsplan-Verfahren	56		
5.2 Wettbewerbe	58		
5.3 Gebiete im Geltungsbereich einer Erhaltungssatzung	60		



Liebe Leserin, lieber Leser,

für das Herz unserer Stadt müssen wir die besten Fachleute gewinnen" - das ist seit 1990 mein Credo, wenn es um die Zukunft unseres Stadtzentrums geht.

Es hat seitdem viele Beratungen, Ideenwettbewerbe, Workshops, Bürgerversammlungen zum Thema „Innenstadtgestaltung“ gegeben, die erste Werkstattwoche schon wenige Wochen nach der deutschen Wiedervereinigung.

Oberster Grundsatz aller Planungen war von Anfang an, für die Innenstadt architektonische und verkehrliche Lösungen zu finden, die Identifikationspunkte schaffen, die der Funktion Magdeburgs als Landeshauptstadt und Regierungssitz gerecht werden und die vor der Geschichte Bestand haben.

Dass die Erneuerung in der Innenstadt langsamer vorankommt als an der Peripherie, dafür gibt es mehrere Gründe. Zum einen haben ungeklärte Eigentumsverhältnisse manche Investition verzögert. Ganz bewusst haben wir uns aber auch Zeit genommen, Entscheidungen gut vorzubereiten und gründlich zu bedenken. Zwischen Dom und Universitätsplatz haben sich 1.200 Jahre Stadtgeschichte abgespielt, mit allen Hochs und Tiefs, die Magdeburg durchlebt hat. Das können wir nicht einfach vom Tisch wischen. Andererseits soll unsere Innenstadt wieder ZENTRUM sein, nicht nur geographische Mitte. Hier sollen sich Touristen, Geschäfts-

leute, Gäste und natürlich die Magdeburgerinnen und Magdeburger treffen - zum Einkaufsbummel, zum Gespräch, zum Kulturerlebnis, zum Gaststättenbesuch. Hier sollen sich die Menschen auch im nächsten Jahrtausend wohlfühlen. Wir wollen für Magdeburgs Innenstadt Lösungen, die auch vor unseren Enkeln und Urkeltern Bestand haben.

Das Entwicklungskonzept „Innenstadt Magdeburg“ kann der Fahrplan sein zur Neugestaltung unseres Zentrums. Es ist das Ergebnis vieler Diskussionen, umfangreicher Analysen und intensiver Planungen. Es berücksichtigt 1.200 Jahre Stadtgeschichte ebenso wie aktuelle Trends und künftige Erfordernisse. Es beschreibt Defizite und Potentiale, es zeigt Chancen und warnt vor Gefahren. Aber es ist kein Dogma. Es soll der Stadtverwaltung als Grundlage und Entscheidungshilfe für künftige Entscheidungen und Einzelplanungen dienen.

Die Diskussion um die Gestaltung unserer Innenstadt ist mit dem nun vorliegenden Entwicklungskonzept nicht abgeschlossen. Sie wird weitergehen, und auch Sie, liebe Leserin, lieber Leser, haben die Möglichkeit, Ihre Wünsche und Ideen einzubringen.

Willi Polte
Oberbürgermeister



VORWORT

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

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

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

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

Wir rufen die gesamte Bevölkerung Magdeburgs auf: Jeder Einwohner unserer Stadt ein freiwilliger Mitar-

beiter für das neue schöne Magdeburg! Jeder Einwohner Magdeburgs ein Teilnehmer am Wettbewerb!

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

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

Hier wiederholt sich heute ein Prozeß, der schon in den 20er Jahren zu einer erheblichen Veränderung Magdeburgs führte, jedoch noch nicht die Qualität erreicht hat. Das vorliegende Innenstadtkonzept von Professor Christian Farenholtz soll helfen, die entsprechenden Weichen zu stellen.

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

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

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





**Freiwillige Verpflichtungen
der Magdeburger Bevölkerung**

Entrümmert wird im Stadtteil Mitte

1. Trümmergrundstück: Erzberger Straße 17
ca. 4500 cbm.
Verantwortlich: HO-Warenhaus
Betriebsdirektion Börde, Energiebezirk West, Baustoffwerk, Paul & Müller, HO-Gaststätten, HO-Industriewaren, HO-Ländeslager, HO-Lebensmittel, Emil Bischoff, Lehrerbildungsinstitut Prälatenstraße, Reichsbahnamt.
2. Trümmergrundstück: Erzberger Straße / Ecke Krökentor.
ca. 6800 cbm.
Verantwortlich: Magdeburger Verkehrsbetriebe
Ing.-Schule, Städt. Poliklinik, GfK Friseure, DHZ Grundchemie, DHZ Gummi-Asbest, Stadtreinigung, Knyrim & Co., Deutsche Notenbank, Finanzamt.
3. Trümmergrundstück: Gr. Münzstraße
ca. 2400 cbm.
Verantwortlich: FDGB-Kreisvorstand
SED-Kreisleitung, FDJ-Kreisleitung, RAW, Alcid (Fahlberg-List), DFD, VEB Kraftverkehr, Stadtparkasse.
4. Trümmergrundstück: Jakobstr. / Ecke Gr. Mühlenstraße
ca. 4000 cbm.
Verantwortlich: Postamt 7
Hermann Schulze & Co., Städt. Bühnen, Wasserstraßendirektion, Bahnpost I, Fernmeldeamt, Postscheckamt, BKW, Fernmeldezeugamt, Kreislichtspiele, DSF.

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

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

E. W. Peters
K. Schulz



ZUR EINFÜHRUNG AUFGABE, AUFTRAG UND STRUKTUR DES ENTWICKLUNGSKONZEPTE INNENSTADT MAGDEBURG

Das Stadtplanungsamt der Stadt Magdeburg hat im Juli 1993 Prof. Dr.-Ing. Christian Farenholtz, in Zusammenarbeit mit d*Ing Planung GbR, Hamburg beauftragt, ein „Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg“ zu erstellen.

Stadtentwicklungsplanung ist eine informelle Planstufe, die den darauf aufbauenden Planstufen der formalisierten Bauleitplanung vorausgeht. Der informelle Charakter dieser Planstufe erlaubt, schwerpunktartig die generellen Grundlagen und Zusammenhänge einer städtischen Entwicklung darzustellen und Planungsziele abzuleiten.

Die Stadtentwicklungsplanung analysiert den städtischen Bestand, sie deckt Schwächen der Stadtstruktur auf; sie zeigt aber auch die Chancen möglicher Entwicklungen und im Konzept schliesslich die Ziele der Entwicklungen. Endlich gibt sie Hinweise für die einzusetzenden Planungsinstrumente.

Das „Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg“ dient

- der Information der Öffentlichkeit. Es erlaubt die notwendige informelle Partizipation und erklärt Massnahmen und Zusammenhänge.
- der Information von Investoren über die Potentiale einzelner Flächen, die sich aus den Zielen der Stadtplanung ableiten.
- der Vorbereitung von Entscheidungen zu Einzelfragen der Innenstadtentwicklung, insbesondere bei der Aufstellung von Fachplanungen und bei der Bewertung von Anfragen und Einzelgesuchen.

Der informelle Charakter der Entwicklungsplanung ermöglicht und fordert ihre Fortschreibung.

Das „Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg“ wurde entsprechend in zwei Stufen erarbeitet. Alle Arbeitsschritte erfolgten in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt.

In der ersten Arbeitsstufe wurden über eine problemorientierte BESTANDSANALYSE Grundlagen der städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt Magdeburgs erhoben und themenbezogen analysiert. Defizite und Potentiale wurden herausgearbeitet. Diese Bestandsanalyse wurde im Frühsommer 1994 dem zuständigen Ausschuss des Stadtrates vorgestellt. Denkbare Ziele des Konzeptes und deren Ableitung aus der Bestandsanalyse wurden darüberhinaus in der Öffentlichkeit diskutiert.

In der zweiten Arbeitsstufe wurde das KONZEPT erarbeitet. Nachstehend werden Faktoren, die für die Entwicklung der Stadt und damit für das Konzept beachtlich sind, dargestellt:

- Die Geschichte der Stadt, mit Hinweisen auf die verlorene und mit der Würdigung noch erhaltener Substanz. Dabei ist der Umgang mit Zeugnissen der jüngsten Vergangenheit 1945 bis 1989, der erlebten Vergangenheit der Bürger, wichtig. Es wurden hierzu besondere Hinweise für die „Städtebauliche Denkmalpflege“ gegeben.
- Absehbare Entwicklungen im Wohnungsmarkt: so die zu befürchtende soziale Segregation, die mittelfristig auftretende Ausdehnung des Verbrauchs an Wohnfläche (qm/Einwohner), der Verdrängungsdruck der gewerblichen Nutzung auf die Wohnnutzung.
- Die Trends im Einzelhandel, insbesondere die Auswirkungen der neuen Einkaufsparks an der Peripherie der Stadt sowie die Auswirkungen einer dezentralen Ansiedlung von City-Nutzungen. Aufzuzeigen sind jedoch auch die Chancen einer Neuorientierung im Einzelhandel sowie bei anderen Nutzungen in der Innenstadt.
- Die Interessenlage der Bewohner der Innenstadt und der dort Beschäftigten, die „Benutzung“ der Stadt durch die Bürger.

Die planungsrelevanten Beschlüsse des Rates und auch die entsprechenden Entscheidungen der Verwaltung waren hierbei zu beachten, insbesondere die vorliegenden Arbeiten zum Verkehr, zum Flächennutzungsplan, zur Landschaftsplanung sowie zum Einzelhandel, welche aufgegriffen und weiterentwickelt wurden.

Die Arbeit am „Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg“ wurde vertragsgemäss 1995 abgeschlossen. Heute, im Jahre 1996, ist die Entwicklung weiter gegangen. Gutachter-Verfahren etwa zum Universitätsplatz und zum Elbebahnhof haben neue Erkenntnisse gebracht, am Bahnhofsvorplatz wird nach einer veränderten Planung gebaut und für die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee sind Entscheidungen gefallen.

Für die Veröffentlichung hat das Stadtplanungsamt einige aktuelle Entwicklungen ergänzt. Wir erhoffen uns auch für die kommenden Jahre Anstösse für Diskussionen zu geben.

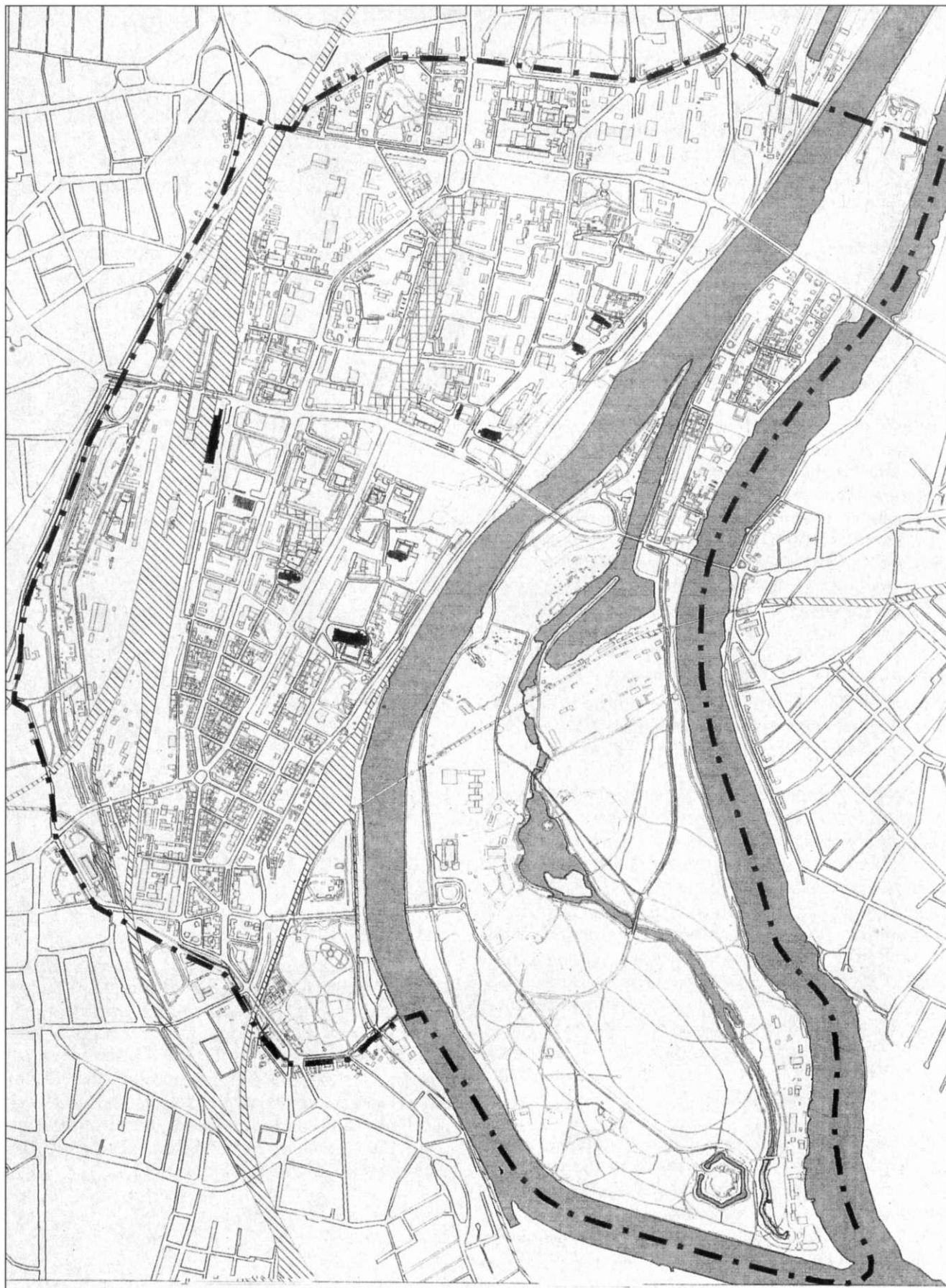
Hamburg / Magdeburg, im Juli 1996
Stadtplanungsamt Magdeburg
Christian Farenholtz

1. EINLEITUNG

Die Bestandsanalyse beschränkt sich auf die Erhebung und Darstellung ausgewählter Daten und Schwerpunkte, die für die Innenstadtentwicklung von besonderer Relevanz sind. Ziel der Bestandsanalyse ist es, die wesentlichen Parameter der innerstädtischen Entwicklung so darzustellen, dass eine breite Öffentlichkeit diese als Grundlage für eine Diskussion über die Zukunft der Innenstadt nutzen kann. Auf weiterführende Arbeiten wird gesondert hingewiesen. Insbesondere sei hierbei auf die Verkehrskonzeption Innenstadt hingewiesen, welche vom Planungsbüro Dr.-Ing. Theine, Hannover, in beiderseitiger Abstimmung nahezu zeitgleich zur Bestandsanalyse Innenstadt entwickelt wurde und 1997 ebenfalls veröffentlicht werden soll.

UNTERSUCHUNGSGEBIET

-  Grenze des Untersuchungsgebietes
-  Fussgängerzone
-  Bahngelände
-  Wasserfläche
-  Markante Gebäude



2. PLANUNGEN UND VORGABEN

2.1. Merkmale des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet umfasst ein Fläche von ca. 700 ha und gliedert sich in die Bereiche „Innenstadt“, „Werder“ und „Wallanlagen“.

Bereich	Fläche
Innenstadt	370 ha
Werder	265 ha
Wallanlagen	60 ha
Gesamtgebiet	695 ha

Tabelle 1: Teilbereiche des Untersuchungsgebietes


Der Bereich „Innenstadt“ wird begrenzt von den Bahnanlagen im Westen und der Stromelbe im Osten. Die Siedlungsstruktur verläuft bandartig parallel zur Elbe und orientiert sich an der historischen Nord-Süd-Achse Breiter Weg. Eingänge zur Innenstadt sind im Norden die Walther-Rathenau-Strasse, die Gareisstrasse und der Nordbrückenweg, im Zentrum die Ernst-Reuter-Allee/Damaschkeplatz und die Strombrücke sowie im Süden die Hallische Strasse und die Schönebecker Strasse.

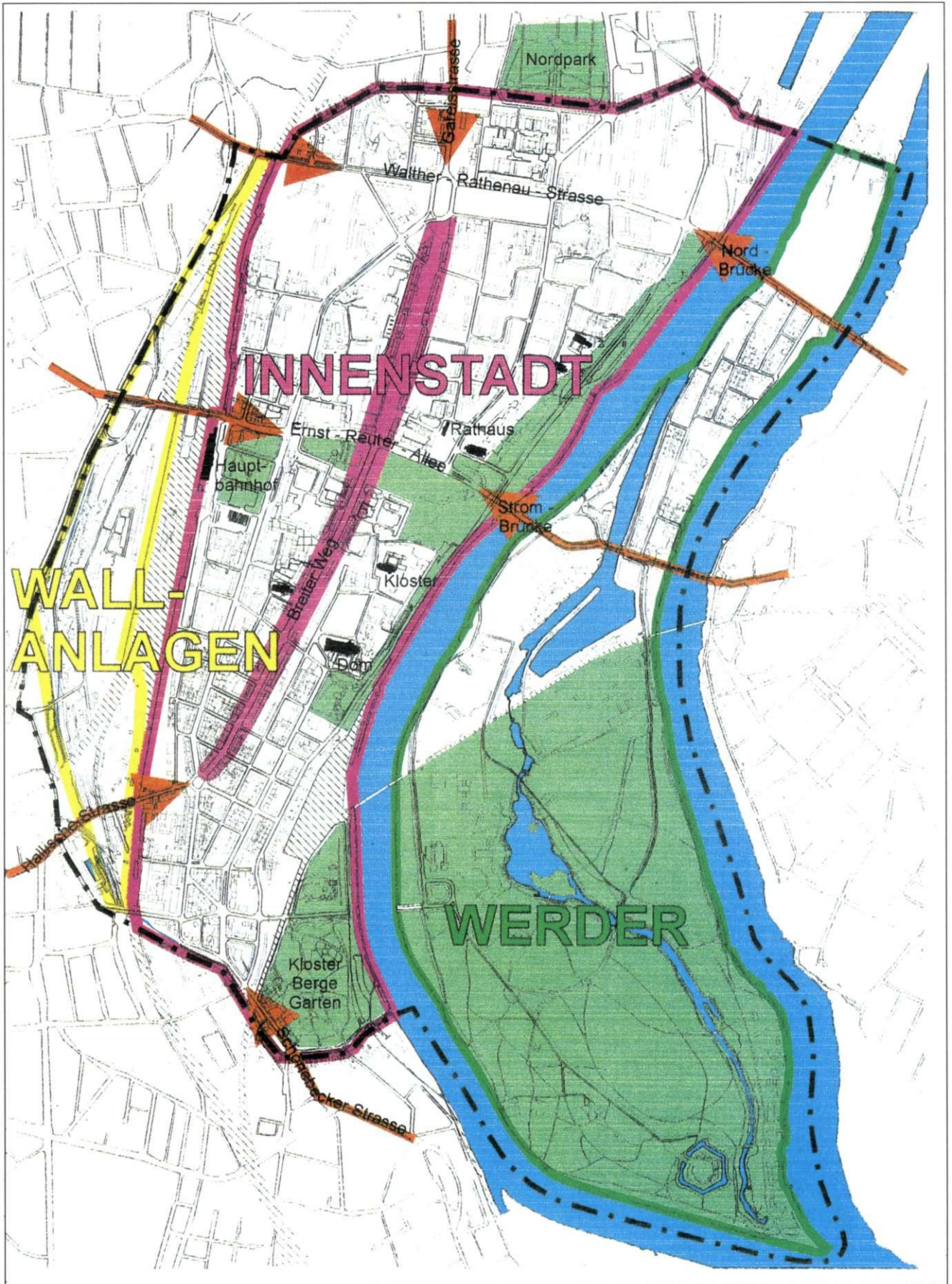
Der Hauptgeschäftsbereich befindet sich in der Fußgängerzone Breiter Weg mit Altem Markt am Rathaus. Eine Ausdehnung des Geschäftsbereiches auf die Flächen im Zentrum der Innenstadt ist in Planung.

Der Bereich „Werder“ wird von Stromelbe und Alter Elbe eingerahmt. Südlich der Strombrücke erstreckt sich der Landschaftspark Rotehorn, der für die Naherholung eine besondere Bedeutung besitzt. Im Rotehornpark befinden sich zudem die Stadthalle und das Ausstellungszentrum der Stadt sowie einige Sportanlagen. Der Bereich „Wallanlagen“ erstreckt sich zwischen Magdeburger Ring und den Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG. In diesem Gebiet befanden sich bis Ende des 19. Jahrhunderts die ausgedehnten Befestigungsanlagen der Stadt. Heute sind nur noch Rudimente der Festungsanlagen vorhanden. Die heutige Nutzung der Flächen besteht aus Lagerschuppen, Kleingärten und Rangierflächen.

Unter der Überschrift „Planungen und Vorgaben“ werden auf den nachfolgenden Seiten Gutachten und Untersuchungen vorgestellt, welche im Auftrag des Stadtplanungsamtes erarbeitet wurden und für das Untersuchungsgebiet von Bedeutung sind. Zur vertiefenden Analyse wird auf die Quellen verwiesen.

MERKMALE

	Stadteingänge
	Breiter Weg
	Wallanlagen
	Innenstadt
	Werder
	Grünanlage
	Wasserfläche



2.2. Regionale Vorgaben

Regionale Vorgaben ergeben sich für Magdeburg aus dem „Landesentwicklungsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt“ und dem „Regionalen Entwicklungsprogramm für den Regierungsbezirk Magdeburg“ 1995. Leitvorstellung der Regional- und Landesplanung ist es, gleichwertige Lebensbedingungen für die Bevölkerung in allen Teilen des Landes zu schaffen sowie die natürlichen Lebensgrundlagen zu sichern. Magdeburg ist als Oberzentrum ausgewiesen.

Für den Grossraum und die Stadt sind folgende Aufgaben und Ziele formuliert:

Verbesserung der überörtlichen Verkehrsanbindung:

- Ausbau der Eisenbahnverbindung Berlin-Hannover mit IC- und ICE-Verbindungen,
- Errichtung eines Güterverkehrszentrums in MD-Rothensee,
- Neubau der Autobahn A 14 Magdeburg-Halle
- Ausbau der Autobahn A 2 Hannover-Berlin,
- Ausbau des Binnenhafens,
- Ausbau des Wasserstrassenkreuzes.

Verbesserung des regionalen und innerstädtischen Verkehrs:

- Optimale Verknüpfung zwischen Schiene und Strasse,
- Ausbau des S-Bahn-Systems durch Neubaustrecken sowie durch zusätzlichen S-Bahn-Haltestellen,
- Ausbau und Anschluss der B1 nach Westen an die geplante Autobahn A 14.

Ausbau der Kultur- und Bildungseinrichtungen:

- Ausbau und Erweiterung der Otto-von-Guericke-Universität, der Fachhochschule und der Medizinischen Akademie,
- Ausbau von Kunst und Theater.

Steuerung der Siedlungsentwicklung:

- Ausweisung von Wohnbauland unter Beachtung des Naturschutzes, des Landschaftsbildes und der wohnungsnahen Erholung,
- Ausweisung von Wohnbauland vorrangig in „Zentralen Orten“ und in „Siedlungsschwerpunkten“ an Schnittpunkten des ÖPNV,
- Ausweisung von Gewerbeflächen in Relation zur Wohnbaulandausweisung,
- Bindung von Sondergebieten für grossflächigen Einzelhandel an Ober- und Mittelzentren,
- Konzentration grossflächiger Industrieansiedlungen auf die Vorrangstandorte im Magdeburger Norden (Ostfalenpark, Rothensee, MD-Nordwest).

Förderung von Natur- und Landschaft:

- Schutz der Vorranggebiete für Landschaft und für Hochwasser insbesondere östlich der Elbe,
- Entwicklung regionaler Grünzüge und Verbesserung der Lufthygiene,
- Minimierung der Bodenversiegelung,
- Vermehrung der Waldflächen,
- Erhalt der charakteristischen Wiesenflächen in der Elbaue.

Aus den regionalen Vorgaben und der Funktion Magdeburgs als Oberzentrum lassen sich für das Untersuchungsgebiet Innenstadt folgende Oberziele ableiten:

Verwaltungsfunktion: Neben repräsentativen Einrichtungen für die Landesregierung sind Standorte für die kommunale Verwaltung vorzusehen.

Dienstleistungsfunktion: Standorte für den stark wachsenden zentrumsbezogenen Dienstleistungssektor (Banken, Versicherungen, Freie Berufe) sind ebenfalls in die Innenstadt auszuweisen, wo durch Beschäftigte und Kunden eine stärkere Belegung erreicht werden kann und die gute Anbindung an den ÖPNV die Bereitschaft zum Umsteigen erhöht.

Wohnfunktion: Durch zusätzliche neue Nutzungen in der Innenstadt besteht die Gefahr der Verdrängung der Wohnfunktion durch konkurrierende Nutzungen. Die Wohnfunktion im Zentrum muss besonders geschützt werden.

Handelsfunktion: Grossflächige Handelseinrichtungen und spezialisierte Ladengeschäfte sind konzentriert in der Innenstadt anzusiedeln. Eine weitere Zunahme an dezentralen Standorten ist zu verhindern, sowohl ausserhalb der Stadt wie ausserhalb der Innenstadt und der ausgewiesenen Stadtteilzentren. Durch das Märktekonzept von 1995 wird die zukünftige Ansiedlung entsprechend gesteuert.

Kultur- und Bildungsfunktion: Theater und Kunsteinrichtungen sind im Zentrum zu fördern. Der Ausbau der Universität am innerstädtischen Standort ist weiterzuverfolgen.

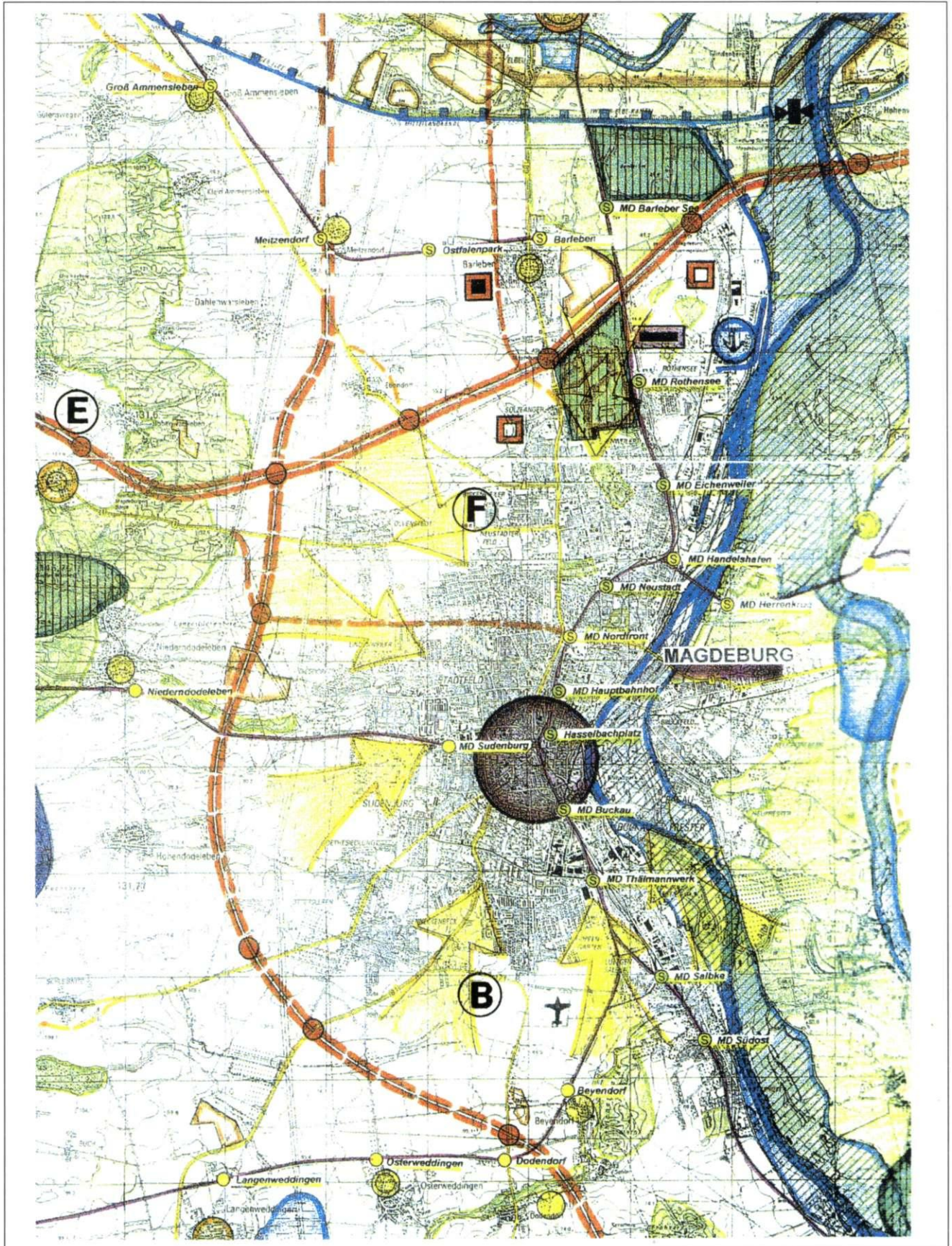
Naherholungsfunktion: Der Elbwerder mit dem Rotehornpark ist als Vorranggebiet Hochwasserschutz ausgewiesen und soll von einer weiteren Bebauung freigehalten werden. Innerstädtische Freiräume sind zu erhalten und langfristig zu schützen.

Verkehrsfunktion: Eine gute Erreichbarkeit der City wird über den ÖPNV gewährleistet werden. Hier sind zusätzliche Haltestellen und Umsteiganlagen erforderlich. Um gegenüber dezentralen Versorgungseinrichtungen konkurrenzfähig zu sein, ist jedoch auch eine gute PKW-Erreichbarkeit zu berücksichtigen.

1 Landesregierung Sachsen-Anhalt, Landesentwicklungsprogramm des Landes Sachsen-Anhalt, 1992



Abb. 1: Entwicklungskonzeption für den Grossraum Magdeburg, 1993, mit Standorten der Einkaufszentren Elbepark (E), Florapark (F) und Bördepark (B)



2.3. Exkurs: Städtevergleich

Die Haupteinkaufszone ist der geschäftliche Bereich mit der höchsten Kundenfrequenz. Für Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe ergeben sich aus dem grossen Kundenpotential hohe Umsatzerwartungen. Da der Haupteinkaufsbereich sich nicht beliebig ausweiten lässt, ist das Angebot an Büro- und Ladenflächen begrenzt und die Mietpreise entsprechend hoch.

Beim Vergleich der Innenstädte wird deutlich, dass Magdeburg mit dem Nordabschnitt des Breiten Weges, dem Zentralen Platz und dem Bahnhofsvorplatz eine Geschäftszone besitzt, die mit 32,5 ha in etwa der Grösse der Braunschweiger Hauptgeschäftszone mit 30 ha entspricht. Selbst grössere Städte wie Bremen und Hannover besitzen mit 36 ha bzw. 44 ha nur geringfügig weiträumigere Hauptgeschäftsbereiche.

Auffällig in Magdeburg ist die mit 785 äusserst niedrige Kundenfrequenz². In den Vergleichsstädten sind die Frequenzwerte mit 2.930 in Bremen, 3.260 in Braunschweig und 5.890 in Hannover deutlich höher. Niedrige Kundenfrequenzen deuten auf eine geringe Attraktivität der Innenstadt hin.

Für die Attraktivität von Einkaufszonen sind kurze Wege, ein vielfältiges Angebot, gute Erreichbarkeit mit ÖPNV und PKW und Fussgängerfreundlichkeit von Bedeutung.

Im Städtevergleich wird deutlich, dass die Magdeburger Haupteinkaufszone mit 1.900 m die längsten Wege besitzt während Hannover mit 1.350 m bzw. Bremen mit 1.300 m kürzere Distanzen und Braunschweig mit 1.100 m eine deutlich geringere Wegelänge besitzt. In den Vergleichsstädten ist darüber hinaus die Fussgängerfreundlichkeit höher, da der Durchgangsverkehr um die Haupteinkaufszone geleitet wird, während in Magdeburg die Ernst-Reuter-Allee und die Otto-von-Guericke-Strasse vielbefahrene Verkehrsstrassen sind und für Fussgänger nur unzureichende Querungsmöglichkeiten bestehen.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist in Magdeburg und Hannover durch die zentrale Lage des Hauptbahnhofes besonders gut, während die Zentren in Braunschweig und Bremen durch die Randlage des Hauptbahnhofes schlechter erreichbar sind.

Nach Angaben der GMA³ hat sich die Verkaufsfläche im Einzelhandel in Magdeburg von 560 qm je 1.000 Einwohner im Jahre 1991 auf 810 qm erhöht. Weiterer Zuwachs durch genehmigte Bauvorhaben mit über 300.000 qm Verkaufsfläche verteilten sich vornehmlich auf Bereiche ausserhalb der Innenstadt. Da der voraussichtliche Zuwachs in der Innenstadt im gleichen Zeitraum ca. 49.000 qm betragen wird, wird mittelfristig der Anteil der Innenstadt an der Gesamtverkaufsfläche von heute 25 % auf ca. 20 % abnehmen. Schon heute besitzt die gesamte Innenstadt mit ca. 56.800 qm ein geringeres Verkaufsflächenangebot als hochverdichtete Einkaufszentren wie der Flora-Park mit ca. 60.000 qm oder der Elbe Park mit ca. 55.000 qm Verkaufsfläche.

Neben dem Flächenvergleich ist das Angebot an innenstadtrelevantem Sortiment von Bedeutung. Da zur Zeit im Flora-Park nur auf einem Drittel der Verkaufsfläche innenstadtrelevante Sortimente angeboten werden und sich der voraussichtliche weitere Flächenzuwachs in der Gesamtstadt zu mehr als 75 % auf Bau- und Möbelmärkte verteilt, besteht für die Innenstadt die Chance, sich im Bereich innenstadtrelevanter Sortimente besonders zu qualifizieren.

Für das Entwicklungskonzept der Magdeburger Innenstadt sind folgende Punkte von Bedeutung:

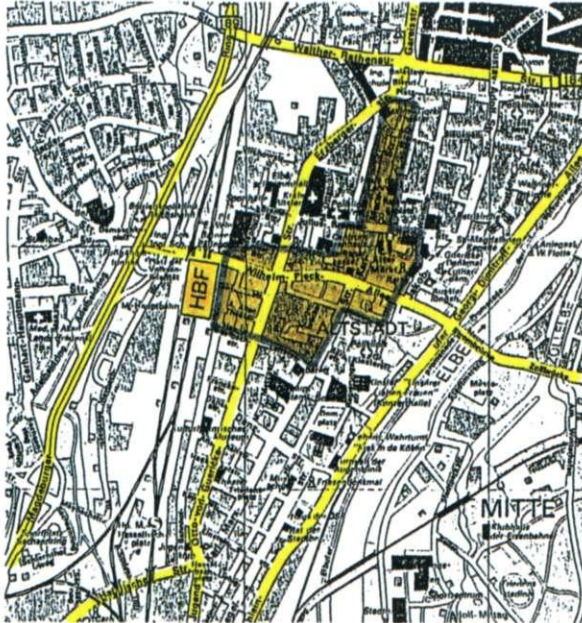
- Klare Festlegung der Hauptgeschäftszone innerhalb der Magdeburger Innenstadt;
- Erweiterung und Konzentration des Verkaufsflächenangebotes mit innenstadtrelevantem Sortiment in dieser Hauptgeschäftszone;
- Verbesserung der Erreichbarkeit durch PKW und ÖPNV;
- Errichtung zentrumsnaher PKW-Stellplätze für den Kundenverkehr;
- Verbesserung der Fussgängerfreundlichkeit;
- Verlagerung des Durchgangsverkehrs.

² Kemper's, Rena Kemper GmbH, Frequenzanalyse 1993, Düsseldorf/ Passantenzählung am 18.9.92/ Frequenzwert = Passanten im Hauptgeschäftsbereich pro Spitzenstunde

³ GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung, Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort (Entwurf), Ludwigsburg 1994, S. 53 ff.

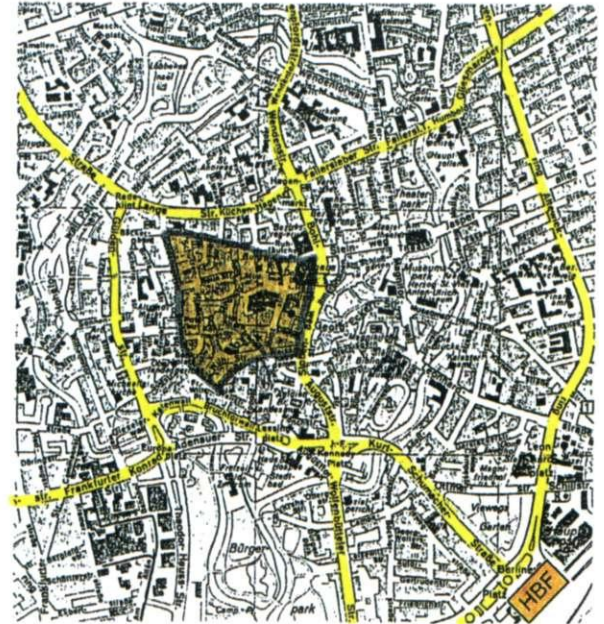


MAGDEBURG



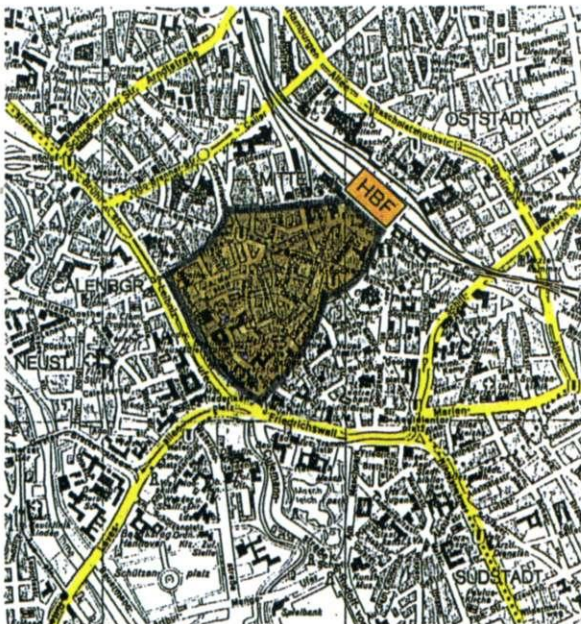
Anzahl Einwohner	280.000
Fläche Haupteinkaufszone	32,5 ha
Wegelänge in Haupteinkaufszone	1.900 m
Kundenfrequenz	785

BRAUNSCHWEIG



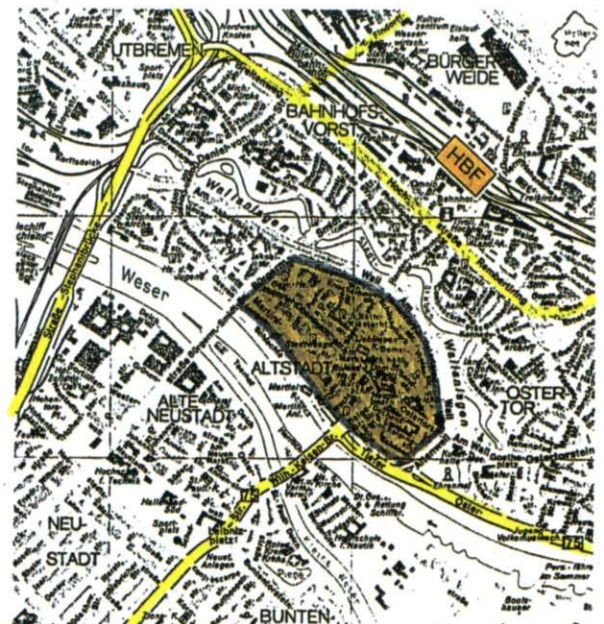
Anzahl Einwohner	260.000
Fläche Haupteinkaufszone	30,0
Wegelänge in Haupteinkaufszone	1.100 m
Kundenfrequenz	3.260

HANNOVER



Anzahl Einwohner	500.000
Fläche Haupteinkaufszone	44,0 ha
Wegelänge in Haupteinkaufszone	1.350 m
Kundenfrequenz	5.890

BREMEN



Anzahl Einwohner	550.000
Fläche Haupteinkaufszone	36,0 ha
Wegelänge in Haupteinkaufszone	1.300 m
Kundenfrequenz	2.930

2.4. Vorgaben Strukturplan und Freiflächenstrukturkonzept

Strukturplan

Als Grundlage zur Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg liegt der Strukturplan 1992⁴ vor. Der Strukturplan bildet den konzeptionellen Rahmen für die weitere Stadtentwicklung.

Planerischer Grundsatz des Gutachtens ist es, die Innenentwicklung Magdeburgs vor der Aussenentwicklung zu forcieren, um einer Zersiedlung vorzubeugen. So wird dem Verdichtungspotential innerhalb der bestehenden Siedlungsfläche grosse Bedeutung beigegeben. Bei einer durchschnittlichen Haushaltsgrösse von 1,9 Personen, einer Bruttogeschossfläche von 45 qm pro Einwohner sowie einer Bebauungsdichte von 80 WE/ha könnten ca. 20.000 zusätzliche Wohneinheiten innerhalb der bebauten Stadt untergebracht werden. Ein Anstieg der Bevölkerung Magdeburgs auf 300.000 Einwohner Nesse sich somit rein rechnerisch auf der heutigen Siedlungsfläche abdecken.

In der Magdeburger Innenstadt wohnen 20.500 Einwohner in ca. 9.500 Wohnungen. Die Verdichtung wird sich hier primär auf Arbeitsstätten beziehen. Um einer Verdrängung des Wohnanteils entgegenzuwirken, müssen Massnahmen zur Stabilisierung des Wohnanteils getroffen werden. Im Strukturplan⁵ werden folgende Entwicklungsrichtlinien vorgegeben:

- Die Zentrumsfunktion soll durch einen hohen Anteil an Mischnutzungen, auch hinsichtlich Magdeburgs Stellung als Landeshauptstadt, gestärkt und gefördert werden. Die Mischnutzung soll einen hohen Anteil an Wohnnutzung aufweisen.
- Die Ergänzung der Strukturen muss qualitativ hochwertigen Ansprüchen in Bezug auf Stadtgestalt genügen.
- Die bestehende Wohnnutzung zwischen Breitem Weg und Elbpark soll über Bebauungspläne gesichert werden.
- Die Elbe soll als bestimmendes stadträumliches Qualitätsmerkmal in die Planungen miteinbezogen werden.

Der Rotehornpark soll als Erholungsraum gestärkt und vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Neubauvorhaben sind auf die Flächen nördlich der Eisenbahnlinie zu beschränken. Diese sollen als

Solitäre dem Freiraum seinen Vorrang nicht streitig machen.

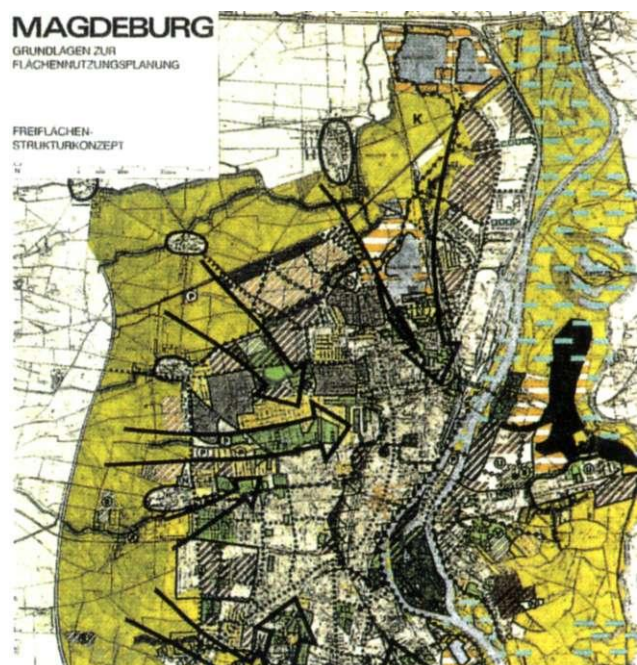
Freiflächenstrukturkonzept

Der Strukturplan beinhaltet das Freiflächenstrukturkonzept⁶, das Vorgaben zur weiteren Stadtentwicklung aus landschaftplanerischer Sicht trifft. Grundlegendes Ziel ist es, die stadtstrukturell übergeordneten Grünzüge, die sich vom Landschaftsraum bis in die Stadtmitte erstrecken, zu sichern. Für die Innenstadtentwicklung werden folgende Ziele angestrebt:

- Sicherung der bestehenden historischen Parkanlagen und Grünflächen auch hinsichtlich ihres historischen Erscheinungsbildes;
- Erweiterung des Klosterberggartens auf die östlich angrenzenden Flächen zur Elbe, entsprechend der historischen Ausdehnung;
- Aufwertung und Erweiterung der historischen Glacisanlagen durch bauliche Massnahmen an der Bahn und dem Magdeburger-Ring; Nutzung der Fortanlagen als Attraktivitätskern im Grünkonzept für die Öffentlichkeit und Vernetzung der Fortanlagen mit anderen Freiflächen.

Die vorhandenen Parkanlagen und Freiflächen tragen zur besonderen Qualität der Innenstadt bei. Ziele sind die Sicherung sowie der Ausbau der Freiflächen und die Vernetzung der Flächen untereinander über ein zu entwickelndes Grünwegenetz.

Abb. 2: Freiflächenstrukturkonzept, aus: Grundlagen zur Flächennutzungsplanung, 1992



4 Freie Planungsgruppe Berlin GmbH, Strukturplan, Grundlagen zur Flächennutzungsplanung der Landeshauptstadt Magdeburg, Juni 1992

5 ebenda: S. 93

6 ebenda: S. 84 ff.



Abb. 3: Strukturplan Magdeburg, aus: Grundlagen zur Flächennutzungsplanung 1992



2.5. Vorgaben aus der Verkehrsplanung

Als verkehrsplanerische Fachplanung wurde ein Gutachten „verkehrliche Leitbildstruktur für die Landeshauptstadt Magdeburg“⁷ erarbeitet. Die vorgeschlagenen Alternativen zum Strassen hauptnetz und die ÖPNV-Konzeption sind mit den Entwicklungszielen des Strukturplanes abgestimmt worden. Das verkehrsplanerische Gutachten berücksichtigt die 1992 verabschiedeten Leitsätze des Magistrats der Landeshauptstadt Magdeburg zur Verkehrsplanung⁸, die „vor allem eine wesentlich Stärkung der Stellung der „sanften Verkehrsmittel“ des Umweltverbundes (Bus, Bahn, Radfahrer und Fussgänger) bei Sicherung des notwendigen Wirtschaftsverkehrs zum Ziel haben“.⁹

Zur Anbindung der Landeshauptstadt Magdeburg an den übergeordneten Verkehr werden Aussagen zum Neu- und Ausbau der Schienen und Wasserwege sowie der Bundesfernstrassen getroffen. Es werden Leitvorstellungen für die Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsarten formuliert, die Varianten der Innen- oder Aussenentwicklung der Stadt berücksichtigen. Im nebenstehenden „Planungsfall PO“ ist das vorgesehene Verkehrsnetz für den ÖPNV und den motorisierten Individualverkehr mit den geplanten neuen Trassen dargestellt.

Hauptziel für die Magdeburger Innenstadt ist die Entlastung des Zentrums vom KFZ-Durchgangsverkehr, um die Attraktivität der Innenstadt für Bewohner und Benutzer zu steigern. Im Gutachten werden folgende Massnahmen zur Realisierung genannt:

- „Ein Parkraummanagement, das Parksuchverkehr unterbindet und die Innenstadtbesucher direkt auf kürzestem Weg von den Zufahrten zu den Parkierungsanlagen führt,
- eine konsequente Verlagerung der Innenstadtbesucher - vor allem von Berufspendlern - auf den ÖPNV, der im Innenstadtbereich alle Ziele optimal erschliesst,
- eine Verbesserung der Radverkehrsführung aus den Stadtteilen zum Zentrum,
- eine Verlagerung des verbleibenden Nord-Süd-Durchgangs-Verkehrs (Erzbergerstrasse/Otto-von-Guericke-Strasse/Hallische Strasse bzw. Sternstrasse) auf den Magdeburger Ring sowie
- eine Verlagerung des verbleibenden Ost-West-Durchgangs-Verkehrs (Neue Strombrücke/Ernst-Reuter-Allee/Kölner Strasse) auf die Walther-Rathenau-Strasse (B1/B1 neu).“¹⁰

Nach diesem „Planungsfall PO“ wird die Trennwirkung der Ernst-Reuter-Allee gemildert und der Bereich vom Bahnhof über den Zentralen Platz bis in die Fussgängerzone Breiter Weg zum zusammenhängenden Einkaufs- und Erholungsraum.

Die Aussagen sind in der Verkehrskonzeption Innenstadt¹¹ konkretisiert.

7 Planungsgemeinschaft Dr.-Ing.Theine (PGT), Verkehrliche Leitbildstruktur für die Landeshauptstadt Magdeburg, Hannover 1992

8 vgl.: Verkehrskonzept Stadtzentrum Zielplanung 1991 Stadtplanungsamt Magdeburg und PGT

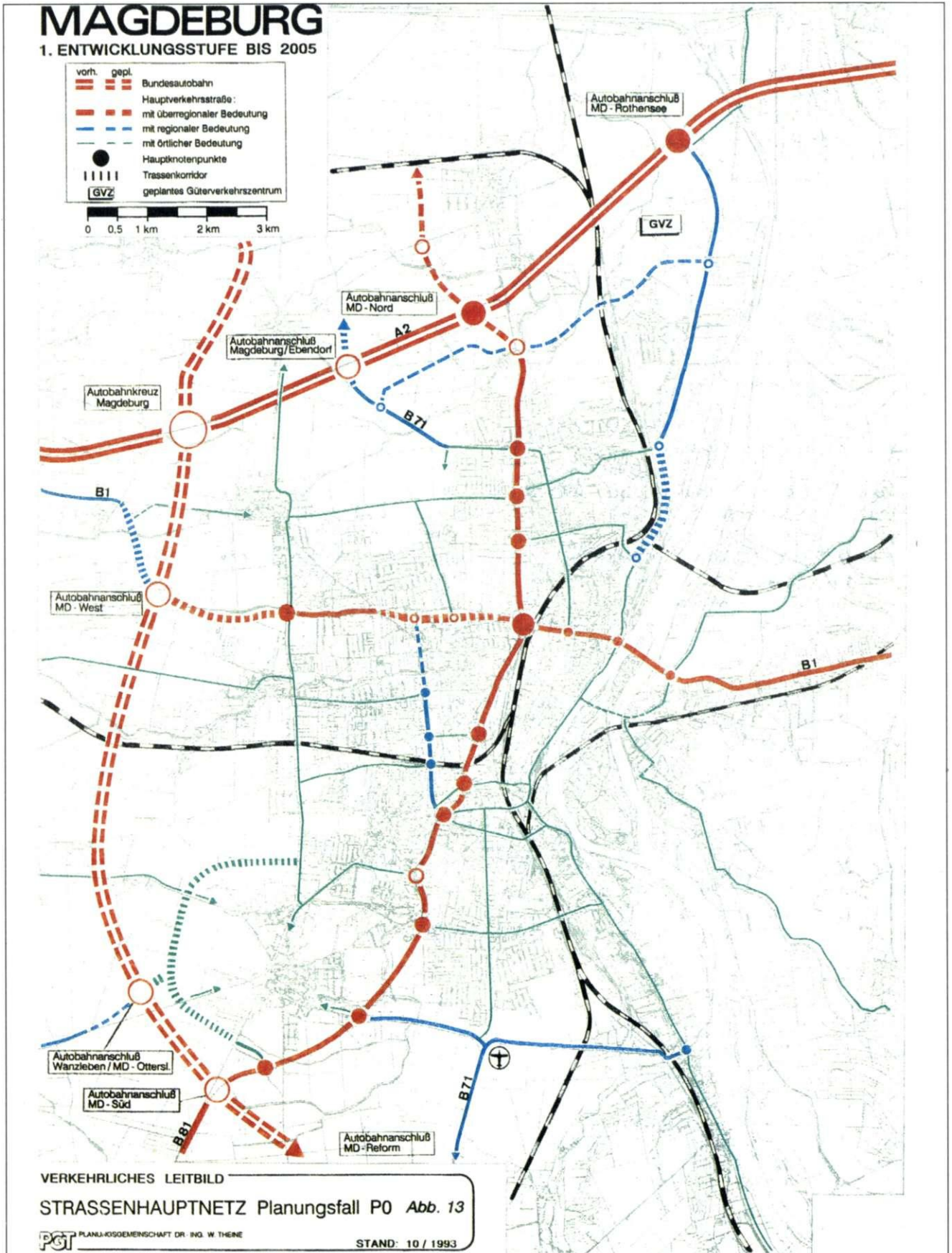
9 vgl.: Planungsgemeinschaft Dr.-Ing.Theine, Verkehrliche Leitbildstruktur für die Landeshauptstadt Magdeburg, Hannover 1992, S.3

10 ebenda: S.52, 53

11 Planungsgemeinschaft Dr.-Ing.Theine, Verkehrskonzeption für die Innenstadt der Landeshauptstadt Magdeburg, Hannover 1995



aus: Verkehrliche Leitbildstruktur, 1991, Strassenhauptnetz Planungsfall PO



2.6. Vorgaben Einzelhandelsstudie

Im Auftrag der Stadt Magdeburg wurden von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) im Jahre 1991 die Entwicklungsmöglichkeiten des Oberzentrums Magdeburg als Einzelhandelsstandort¹² untersucht und 1994 im Gutachten „Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort“¹³ fortgeschrieben.

Aus den Untersuchungen ergibt sich, dass Magdeburg besonders bei der Ausstattung im Bereich mittlerer und grösserer Verkaufsflächen ein deutliches Defizit aufweist und insbesondere in der Innenstadt Angebote fehlen, die eine oberzentrale Anziehungskraft ausüben. Vorgeschlagen wird, über eine aktive Stadtentwicklungspolitik die Ansiedlung von mittleren und grösseren Verkaufsflächen zu steuern und die Kleinflächenentwicklung weitgehend dem Markt zu überlassen.

Im Bereich der Innenstadt werden zwei Schwerpunkte gebildet:

- der Breite Weg von Krökentor bis Leiterstrasse als Hauptgeschäftszone;
- der Hasselbachplatz als kulinarisches Zentrum mit Quartierscharakter.

Ziel ist es, diese Bereiche in unterschiedlicher Weise zu entwickeln.

In der Hauptgeschäftszone sollen zusätzliche mittel- und grossflächige Verkaufsgeschäfte angesiedelt werden. Hierfür ist die Bebauung auf dem Zentralen Platz mit gross- und mittelflächigen Handelsmagneten und dem Bahnhofsvorplatz mit Banken, Medienkaufhaus und Einzelhandel vorgesehen. Zur Verbesserung des Angebotes im Breiten Weg werden ein Vorversetzen der Ladenfronten um ca. 5 m sowie gestalterische Massnahmen an den Gebäuden empfohlen.

Da die Hauptgeschäftszone mit dem Flora-, Börde- und Elbe-Park konkurrieren muss, ist eine gute Erreichbarkeit durch den ÖPNV aber auch mit dem PKW von besonderer Bedeutung. Gleichzeitig soll der Verkehr die Einkaufsqualität in der Innenstadt nicht beeinträchtigen. Als Ziel wird formuliert für den Individualverkehr am Rand bzw. unterhalb der Haupteinkaufszone ausreichend Stellplatzanlagen insbesondere in Tiefgaragen zu erstellen und ein Parkleitsystem einzurichten.

Eine Reduzierung der Verkehrsmengen sowie eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten an der Ernst-Reuter-Allee ist Voraussetzung für die Anbindung des Zentralen Platzes an den Breiten Weg und wurde bei der Betriebsbefragung neben der Schaffung von Stellplätzen und dem Bau von Parkhäusern an dritter Stelle genannt. Die Lage der Strassenbahn im Breiten Weg wird belassen, die derzeitige Trennwirkung durch Absperrungen ist aufzuheben. Der Einkaufsbereich soll für Fussgänger z.B. durch Begrünung, Pflasterung und abwechslungsreiche Gestaltung attraktiver werden.

Der Bereich Hasselbachplatz ist durch seine gründerzeitliche Bebauung geprägt. Typisch sind kleine Ladeneinheiten. Es wird vorgeschlagen, diesen Bereich als Stadtteilzentrum mit Quartierscharakter weiterzuentwickeln und die vorhandene Gastronomiedichte weiter zu fördern. Verkehrsberuhigende Massnahmen und eine zusätzliche Begrünung des Strassenraums steigern die Qualitäten für Fußgänger und für das Stadtbild.

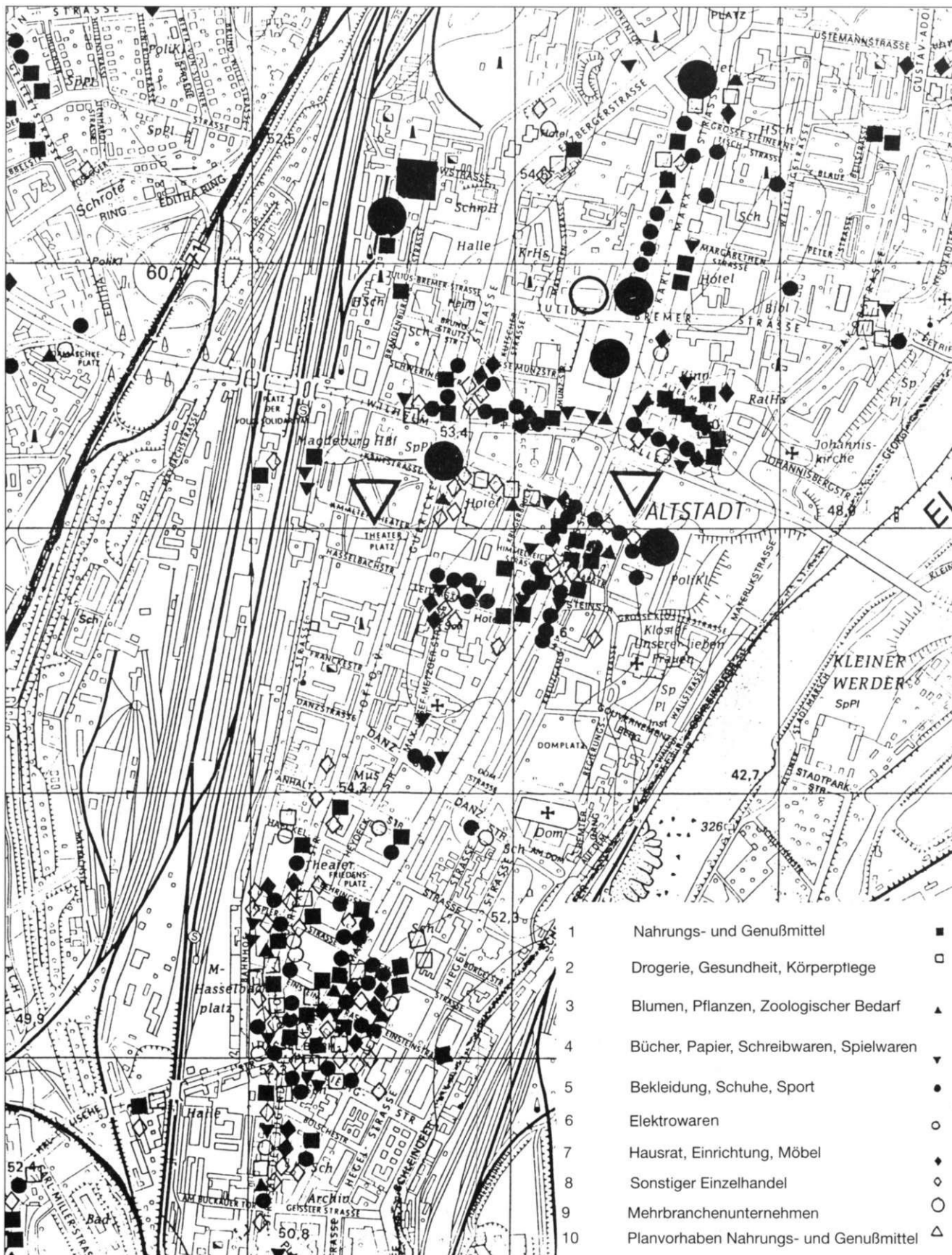
Um negative städtebauliche Auswirkungen zu vermeiden, sollen generell ausserhalb der zentralen Einkaufslage keine mittel- oder grossflächigen Einzelhandels-einrichtungen zugelassen werden, die zentrenrelevante Sortimente anbieten. Für die Magdeburger Innenstadt bedeutet dies, dass der zentrenrelevante Einzelhandelsschwerpunkt innerhalb der Haupteinkaufszone liegt und diese durch bauliche Massnahmen einer besonderen Gestaltung bedarf.

¹² GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Die Landeshauptstadt Magdeburg als Standort für Einzelhandel und Ladenhandwerk, Ludwigsburg 1991

¹³ GMA, Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH, Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort, Ludwigsburg 1994



Einzelhandelsbestand und Einzelhandelsplanungen in der Stadtmitte, GMA, Stadt und Region Magdeburg als Einzelhandelsstandort, 1994, S. 75



2.7. Workshop Magdeburger Innenstadt - Anregungen

Im Rahmen einer Werkstattwoche¹⁴ erarbeiteten Stadtplaner und Architekten 1990 Szenarien für die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt Magdeburg. Zu den Themen Verkehr, Nutzung, Stadtgestalt, Grün und Erholung wurden unterschiedliche Konzepte entwickelt. Im folgenden werden die Ergebnisse zur Nutzungskonzeption dargestellt. Kernaussage ist die „Sicherung und Herstellung von Multifunktionalität unter der Dominanz bestimmter Leitfunktionen im gesamten Innenstadtbereich.“¹⁵ In diesem Sinne werden folgende Leitfunktionen als Ergebnis formuliert:

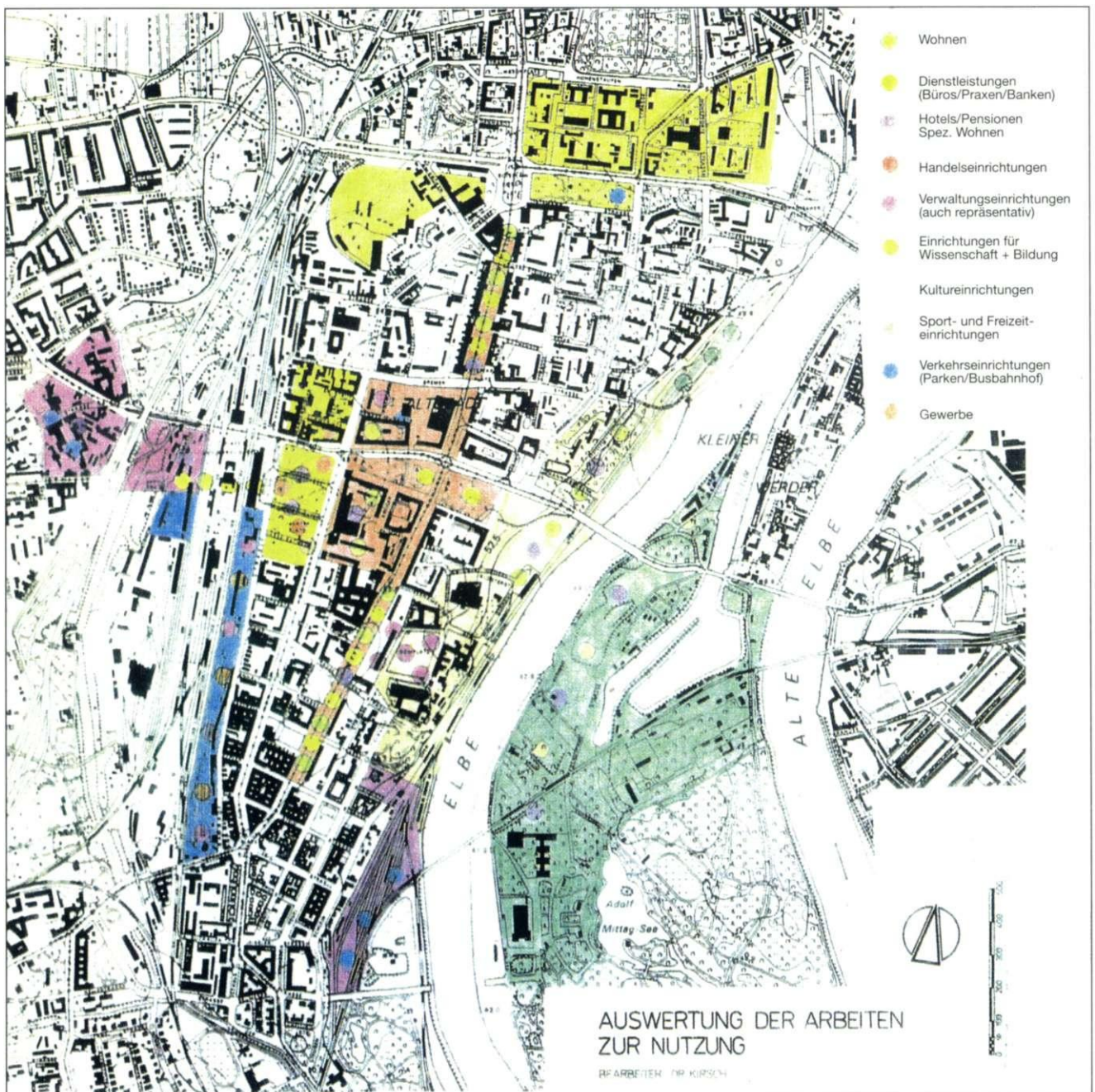
- Das Gebiet westlich des Bahngeländes an der Maybachstrasse wird als Standort für Dienstleistung und Verwaltung vorgeschlagen.
- Die Fläche entlang der Bahnhofstrasse ist als Standort für Büros und nichtstörendes Gewerbe sowie für ruhenden Verkehr vorgesehen. Die Zielstellung ist im Bebauungsplanentwurf um die Nutzung Wohnen ergänzt worden.
- Auf dem Bahnhofsvorplatz soll ein Dienstleistungszentrum mit Läden für den gehobenen Bedarf sowie Büros und Wohnungen in den oberen Geschossen entstehen.
- Das Gebiet zwischen Otto-von-Guericke-Strasse, Breiter Weg sowie Julius-Bremer-Strasse bis zur Leisterstrasse soll als Einzelhandelsstandort gestärkt und durch Dienstleistungseinrichtungen ergänzt werden.
- Der Südabschnitt des Breiten Weges von der Keplerstrasse bis zum Zentralen Platz soll neben seiner Funktion für Handel und Dienstleistung als Wohnstandort gesichert werden. Die gleiche Aussage wird auch für den Nordabschnitt von der Julius-Bremer-Strasse bis zum Universitätsplatz formuliert.
- Die Bauflächen im Bereich des Universitätsplatzes sollen für Einrichtungen von Wissenschaft und Bildung genutzt werden.
- Das Gelände westlich der Elbe, von der Lukasklause bis zum Dom soll für kulturelle Einrichtungen wie z.B. Museum und Bibliothek vorgesehen werden.
- Die Fläche des Elbebahnhofs wird für repräsentative Gebäude der Landesregierung oder auch für Wohnen vorgeschlagen.
- Sport- und Freizeiteinrichtungen in Verbindung mit Hotel und Kongresszentrum sollen nördlich des Stadthallenareals bis zum kleinen Werder sowie im Bereich des Winterhafens entstehen.

14 Magistrat der Stadt Magdeburg, Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums, Magdeburg 1991

15 ebenda: S. 110



aus: Werkstattwoche Magdeburg 1990, Auswertung der Arbeit zur Nutzung



2.8. Vorhandene Rahmenpläne im Untersuchungsgebiet

Überlagerungsbereiche

Innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebietes liegen drei Rahmenpläne vor.

Rahmenplan Schroteplatz¹⁶

Ziel ist die Umnutzung der brachliegenden und gewerblich genutzten Flächen östlich des Bahngeländes. Dieser Bereich soll als Erweiterungsstandort der Otto von Guericke Universität genutzt werden. Im Rahmenplan sind diese Flächen als Sondergebiet Hochschule dargestellt. Auf den angrenzenden Flächen entlang der Erzbergerstrasse und nördlich der Julius-Bremer-Strasse soll der Bestand gesichert und erweitert werden. Diese Flächen sind als Mischgebiet und Kerngebiet ausgewiesen.

Rahmenplan Breiter Weg - Nordabschnitt¹⁷

Ziel des Rahmenplanes ist die Verdichtung der vorhandenen Bebauung und die Stärkung der zentralen Funktionen der Magdeburger Innenstadt. Daneben soll der Wohnanteil im Zentrum der Stadt gesichert und weiterentwickelt werden. Die Aussagen sind in einem Gestaltungskonzept dargestellt. Die Inhalte des Rahmenplanes unterscheiden sich vom 1. Preis des Wettbewerbes Breiter Weg.

Rahmenplan Rotehorninsel¹⁸

Schwerpunkt ist die Sicherung, Entwicklung und Erweiterung des Rotehornparks als zentralen innerstädtischen Erholungsraum. Ziel ist die Gliederung des Planungsbereiches in fünf Funktions- und Gestaltungsräume:

- Historischer Landschaftspark im Süden der Insel,
- Rotehornzentrum mit Stadthalle und Aussichtsturm,
- neuer Kulturpark im Anschluss an die Stadthalle bis zur Nordspitze des kleinen Werders,
- Sportpark im Süden des Winterhafens sowie
- die Ausweisung von ökologischen Vorbehaltszonen an den Elbwiesen und entlang der Tauben Elbe.

Rahmenplan Alte Neustadt¹⁹

Ziel des Rahmenplanes ist, die Bedeutung des Stadtteils als innerstädtischen Wohnstandort sowie hochwertigen Arbeits- und Ausbildungsstandort durch Verdichtung und Umnutzung zu sichern und auszubauen. Der Standort der Universität zwischen Innenstadt und der Alten Neustadt soll funktional, räumlich und gestalterisch als verbindendes Element fungieren. Der Bereich war Gegenstand des Wettbewerbs "Erweiterung der Universität". Empfohlen wird eine Nachverdichtung des Universitätsgeländes.

Entwicklungsmaßnahme Rothensee Zone IV/ Teilflächennutzungsplan²⁰

Ziel ist die Entschärfung der Nutzungskonflikte zwischen Wohnen in der Alten Neustadt und Gewerbe im Bereich Hafen. Langfristiges Ziel ist, den Bereich Handelshafen als Mischgebietsfläche zu entwickeln, um den innenstadtnahen Hafenbereich mit seinem interessanten Gebäudebestand in den öffentlichen Stadtraum zu integrieren. Die Flächen zwischen Wittenberger Strasse und Walther-Rathenau-Strasse sollen als Universitätserweiterungsflächen genutzt werden.

Rahmenplan Sanierungsgebiet Buckau²¹

Ziel des Rahmenplanes ist Möglichkeiten zur Reduzierung der hohen Gebäudeleerstände durch Sanierungsmaßnahmen aufzuzeigen, den Wohnstandort Buckau aufzuwerten und grossflächige Gewerbebrachen einer neuen Nutzung zuzuführen. Der Klosterberggarten wurde unter Beachtung der historischen Gestaltung und Grösse erneuert und bis an die Elbe herangeführt. Durch die Weiterführung eines grünen Elbufers in Richtung Süden soll der Stadtteil Buckau und die Innenstadt miteinander verzahnt werden.

16 Architekturbüro Perlich, Jungeblut, Ebbert, Rahmenplan Schroteplatz, Magdeburg 1993

17 Meissner J., Architekt, Breiter Weg Nordabschnitt, Berlin 1993

18 Prof. Gerber und Partner, Rahmenplanung und Strukturplan für die Rotehorninsel, Magdeburg 1993

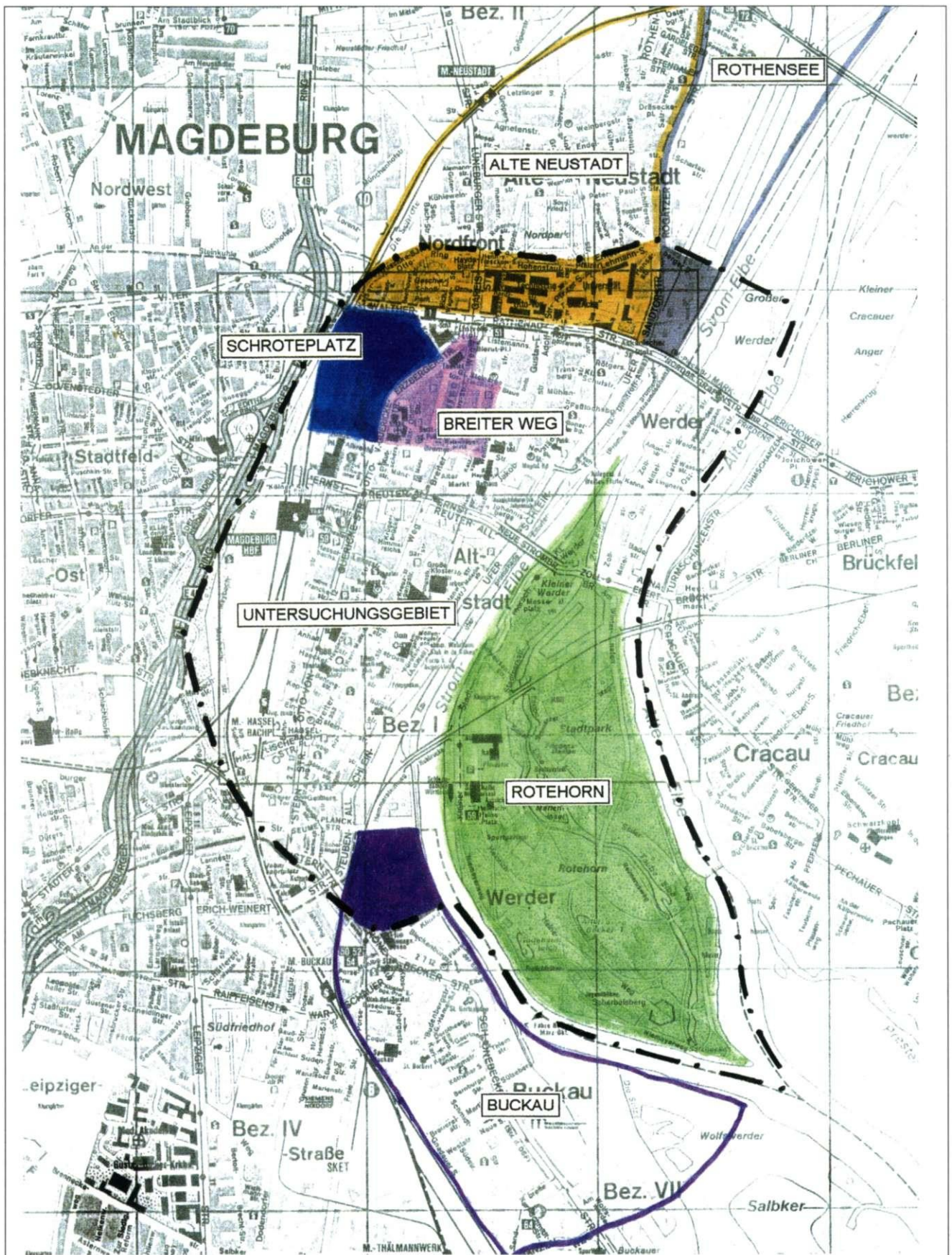
19 Planungsgruppe Nord, Städtebaulicher Rahmenplan Alte Neustadt/ Nordfront, Kassel 1992

20 Magistrat Landeshauptstadt Magdeburg, Entwicklungssatzung, Entwicklungsmaßnahme Rothensee, 1993

21 Radas und Krüger, Architekten, Sanierungsgebiet Buckau-Städtebaulicher Rahmenplan, Hannover 1993



Abgrenzung der Rahmenpläne und Überschneidungsbereiche



3. HISTORISCHE BEZÜGE

Im Folgenden wird ein knapper historischer Überblick gegeben. Bedeutsame historische Aspekte der Stadtentwicklung werden in den Kapiteln „Otto von Guericke“, „Glacis-Anlagen“, „Historische Parkanlagen“, „Zerstörung 1945“ und „Wiederaufbau“ vertieft.

3.1. Historischer Überblick

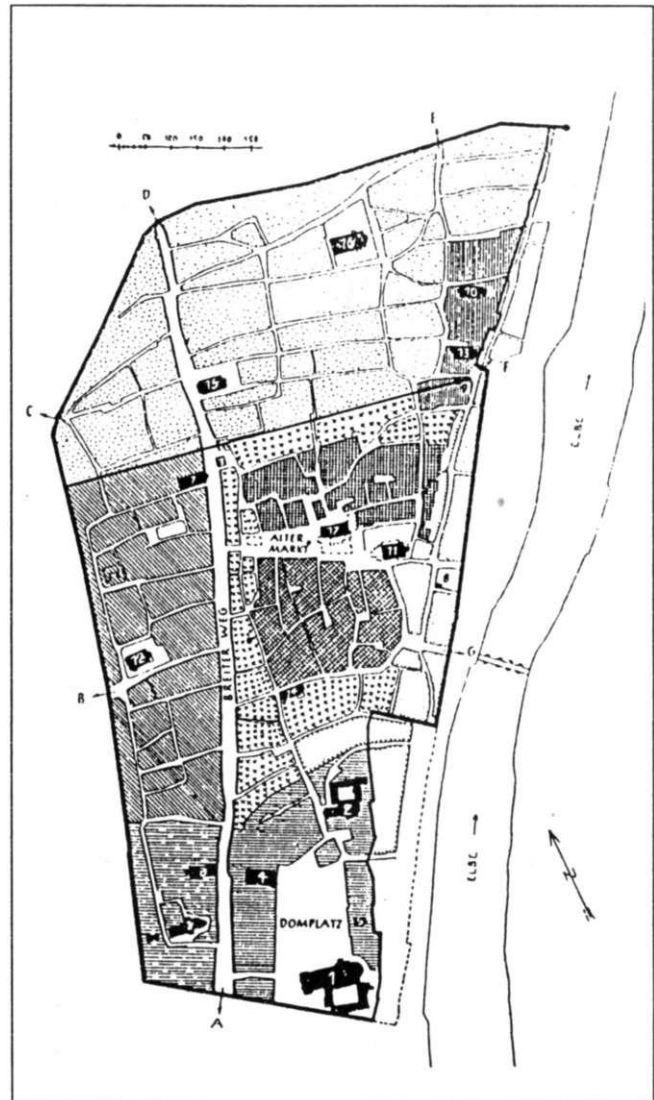
Die erste Siedlung entsteht am Rande des Urstromtales, am sogenannten Elbknie. Die Siedlung entwickelt sich am Kreuzungspunkt der damaligen Handelswege zu einem wichtigen Grenzhandelsplatz und wird später Standort einer Burggrafenburg.

Nach der ersten urkundlichen Erwähnung im Jahre 805 tritt Magdeburg durch Otto I. ins Rampenlicht der Geschichte. Er sieht hier den Mittelpunkt eines europäischen Grossreiches. Magdeburg wird unter Otto I. Ausgangspunkt von Ostexpansion und Christianisierung. Zugleich wird die Stadt zum Erzbistum.

Unter Otto I. werden zwei weitere Siedlungskerne, die Domfreiheit und Bürgerstadt am Alten Markt gegründet und der ottonische Dom und die Kaiserpfalz errichtet. Die ersten Befestigungen zwischen heutiger Julius-Bremer-Strasse, Danzstrasse, Otto-von-Guericke-Strasse und Elbhochufer begrenzen die damalige Stadtgrösse.²²

Im 12. und 13. Jahrhundert dehnt sich die Stadt durch mehrmaliges Vorlegen der Stadtmauer bis auf die Grösse der Altstadt aus.

Im 16. und 17. Jahrhundert wird Magdeburg zu einem Zentrum der Reformation. Die Stadt wird Brennpunkt der feindlichen Lager im Dreissigjährigen Krieg. 1631 wird die Stadt von kaiserlichen Truppen unter dem Feldherrn Tilly erobert und fast vollständig zerstört. Der Wiederaufbau kann wegen der geringen Finanzkraft der Stadt nur zum Teil nach den Plänen des Bürgermeisters und Wissenschaftlers Otto von Guericke erfolgen. In den folgenden Jahrzehnten entsteht die Barockstadt mit den prächtigen Giebelhäusern am Alten Markt und am Breitem Weg sowie mit dem Ensemble am Domplatz mit königlichem Palais und Regierungsgebäuden.

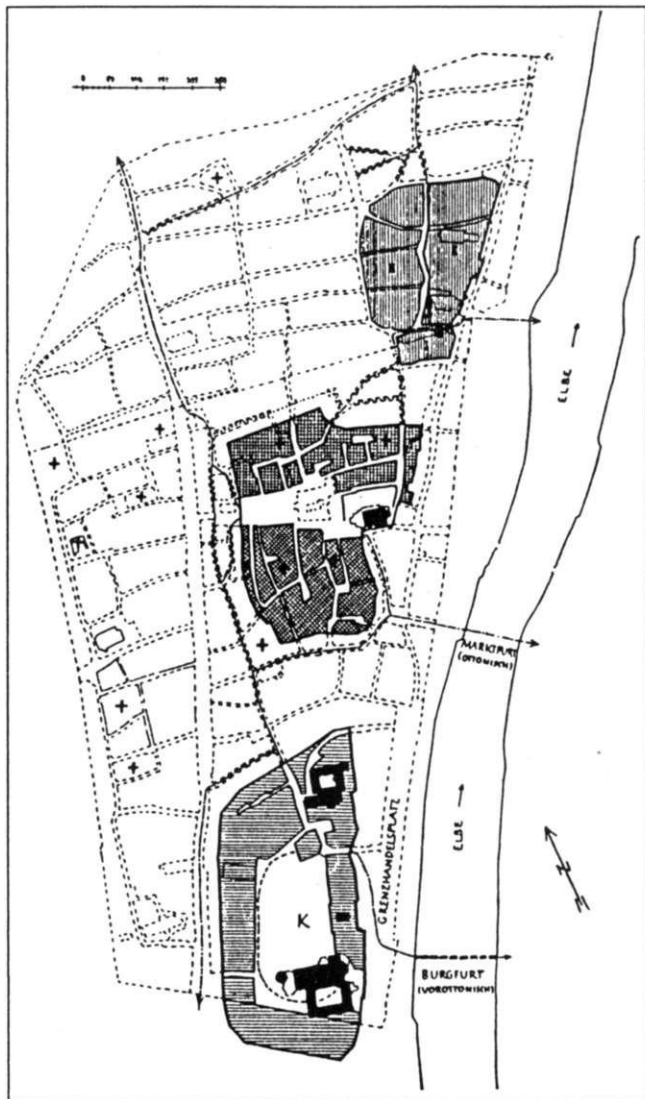


Aus: Magdeburg, die stadtherrlich romanische Stadt um 1180

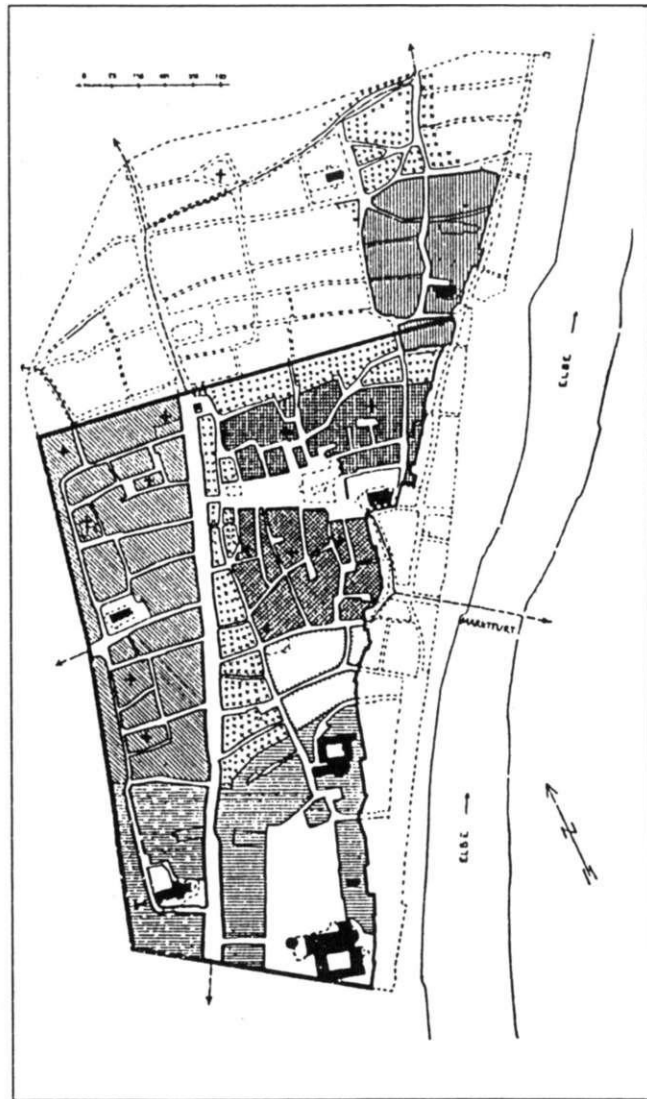
Durch den Vertrag von Kloster Berge wird die Stadt 1666 brandenburgisch-preussisch. Bis ins 18. Jahrhundert hinein wird sie zur stärksten und grössten Festung Preussens ausgebaut. Die Stadt wird von über hundert Metern tiefgestaffelten Festungsbauwerken abgeriegelt. Die Befestigungsanlagen sind grösser als die Siedlungsfläche selbst.

Während der napoleonischen Besetzung werden die aus dem Mittelalter stammenden Vorstädte Sudenburg und Alte Neustadt aus militärischen Gesichtspunkten abgerissen und 3 km vor der Stadt neu errichtet.

²² Jakobs, F., Zur Entstehung des Magdeburger Stadtgrundrisses, Magdeburg 1994



Aus: Magdeburg, frühstädtische ottonische Siedlungslandschaft um 1000



Aus: Magdeburg, die gotisch-bürgerliche Stadt um 1250

Ab 1830 entwickelt sich Magdeburg zur Industriestadt. Der Bau der Eisenbahn 1840 an der Elbe forciert diese Entwicklung.

Parallel dazu entwickelt sich eine Magdeburger Tradition der Volksgärten und Parkanlagen.

1870 werden die Befestigungsanlagen aufgegeben. Große bebaubare Flächen werden im Norden, Westen und Süden freigegeben und ermöglichen erstmals eine Erweiterung der Innenstadt. Zur Schaffung besserer verkehrstechnischer Bedingungen wird die Eisenbahnlinie an den Westrand der Altstadt verlegt. Dadurch wird die Stadt jedoch zum Stadtfeld abgeriegelt.

Ende des 19. Jahrhunderts ist die Innenstadt durch intensive bauliche Nutzung mit hoher Dichte sowohl im mittelalterlichen Altstadt kern als auch im Bereich der Gründerzeitbebauung geprägt. Der Breite Weg verändert seinen geschlossenen barocken Charakter und wird durch Ansiedlung von Kauf- und Geschäftshäusern besonders im Nord- und Mittelteil zum Einkaufsboulevard.

Bis zum zweiten Weltkrieg verändert sich die Struktur der Innenstadt nur wenig. Im zweiten Weltkrieg werden 80 % der Magdeburger Innenstadt zerstört. In den nachfolgenden Jahren des Wiederaufbaus werden die historischen Blockstrukturen weitgehend aufgelöst.

3.2. Aufbauplan Otto von Guericke 1632

Nach der fast vollständigen Zerstörung von Magdeburg im Jahre 1631 fertigt der spätere Bürgermeister Otto von Guericke (1602-1686) im Auftrag der schwedischen Regierung einen Plan zum Neuaufbau an, den sogenannten „Schadens- und Wiederaufbauplan 1632“. In den mittelalterlichen Stadtgrundriss mit engen und verwinkelten Strassen projiziert Guericke ein rationelles barockes Strassensystem.

Beiderseits des Breiten Weges sieht von Guericke Verkehrsstrassen vor, die einen Teil des Nord-Süd-Verkehrs aus den eng bebauten Stadtquartieren aufnehmen sollen. Die zunehmende Bedeutung des Ost-West-Verkehrs soll über drei in Ost-West-Richtung verlaufende Strassendurchbrüche geführt werden. Die vorgesehenen Ost-West-Führungen sollen die Stadt enger mit der Elbe und dem Hinterland verknüpfen. Der weitblickende und fortschrittliche Wiederaufbauplan kennzeichnet die Grenze der Zerstörungen und enthält ausserdem differenzierte Ausweisungen über das alte Strassensystem, die Ausmasse bedeutender Gebäude, die Besitzverhältnisse und Aussagen zur Topographie.

Die Stadt hatte vor der Zerstörung 17.000 Gebäude mit 30.000 Einwohnern, nach der Zerstörung verblieben 394 Gebäude mit 450 Einwohnern²³. Es fehlte jedoch die Kraft, den Plan zu realisieren. Der Wiederaufbau erfolgt nur zögerlich und überwiegend planlos. Mit den alten Grundstücksgrenzen werden die alten Strukturen übernommen und überdauern trotz reger Bautätigkeit im 18. und 19. Jahrhundert fast unverändert bis 1945.

Nach dem zweiten Weltkrieg werden Grundzüge der Idee Otto von Guericke erstmals baulich umgesetzt. Durch den Bau der Wilhelm Pieck Allee, welche Hermann Henselmann geplant hat und heute Ernst-Reuter-Allee heisst, wird die überwiegende Nord-Süd-Ausrichtung der Stadt unterbrochen und der ehemalige Kernbereich der Innenstadt durch eine Hauptverkehrsstrasse in Ost-West-Richtung durchschnitten.

Als Folge der Wiederaufbauplanung wird die Teilung der Innenstadt in einen Nord- und einen Südteil heute für das Funktionieren eines lebendigen Stadtzentrums als hinderlich beurteilt.

Ein weiterer Aspekt, den Otto von Guericke in seinem Plan vorgedacht hatte, ist auch heute vom Prinzip her aktuell: Die Bündelung des Verkehrs auf ausgewählten Sammelstrassen zur Erschliessung der Stadtquartiere. Der Gedanke von Guericke, beiderseits des Breiten Weges je eine Entlastungsstrasse anzulegen, wird heute in modifizierter Form im Verkehrskonzept Innenstadt wiederaufgegriffen. So soll zur Entlastung des Breiten Weges der innerstädtische Erschliessungsverkehr auf die Otto-von-Guericke-Strasse/Erzbergerstrasse bzw. auf das Schieinufer verlagert werden.



Aus: Magdeburg und seine Baudenkmäler, 1902: „Aufbauplan der Stadt Magdeburg 1632“



3.3. Festung Magdeburg

Magdeburgs Stadtentwicklung wird bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts entscheidend durch die ausgedehnten, mehrfach vergrößerten Festungswälle bestimmt. Zeitweise nehmen die Festungsanlagen eine grössere Fläche ein als die Innenstadt. Die Stadtentwicklung ist bis dahin durch Verdichtung innerhalb der Festungsanlagen und Anlage von Vorstädten ausserhalb der Festungsanlagen geprägt. Zu dieser Zeit soll am Hofe des Königs erwogen worden sein, „die ein perfektes strategisches Funktionieren der Festung störenden Bürger in die Gegend von Schönebeck umzusiedeln und die Stadt monofunktional zur Festungsgarnison zu erheben“.²⁴

Mit Beginn der Industrialisierung werden die Verkehrswege für Eisenbahn und Dampfschiffahrt ausgebaut. 1840 erhält die Stadt die erste Eisenbahnlinie nach Leipzig und später nach Braunschweig. Die Bahnhöfe werden im Bereich des Elbebahnhoofs und am alten Fischerufer gebaut. Der von 1851 bis 1881 amtierende Oberbürgermeister Karl Gustav Hasselbach²⁵ ist einer der Mitgestalter des neuen Verkehrssystems für die stetig wachsende Stadt. In seiner Amtszeit wird u.a. auch die mittelalterliche Strombrücke mit einer direkten Zufahrt zum Alten Markt erneuert. Beim Bau der neuen Jakobstrasse und der Verbreiterung des Nordabschnittes des Breiten Weges werden viele mittelalterliche Häuser zur Realisierung des neuen Verkehrssystems abgerissen.

Die Starrheit der Festungsanlagen wird in Folge des wirtschaftlichen Aufschwungs für die Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Innenstadt immer unerträglicher, die Stadt verdichtet sich bis zur Schleifung der Festungsanlagen sehr stark.

Nach Aufgabe der Festungsanlagen im Jahr 1870 werden die Bahnhöfe auf das Gelände der westlichen Festungsanlagen verlegt, 1882 entsteht der Zentralbahnhof als Durchgangsbahnhof. Die neuen Stadterweiterungsflächen auf dem Areal der ehemaligen Festungsanlagen erhalten einen Strassengrundriss mit festgelegten Querschnitten und rasterförmigen Baublöcken, die sternförmig auf jeweilige Knotenpunkte zulaufen. Der Hasselbachplatz wird Knotenpunkt der südlichen Innenstadt.

Weitere sternförmige Platzanlagen werden auch im Bereich des heutigen Universitätsgeländes errichtet. Hier sind es der Pfälzer Platz, der Bötticher Platz und der Wittenberger Platz. Der neue Strassenplan wie auch die Parzellierung erlauben im Rahmen der preussischen Bauordnung eine extrem hohe Ausnutzung der Baugrundstücke, die heute noch in der südlichen Innenstadt mit sehr hohen Baudichten ablesbar ist. Der Befestigungsgürtel wird als Grünanlage von den Bewohnern der eng bebauten Stadtquartiere genutzt.

Die Wallanlagen grenzen mit einer Ringstrasse und der Bahntrasse die äusseren Stadtteile von der Innenstadt ab. Dieser Effekt wird 1975 durch den Bau des Magdeburger Rings noch verstärkt. Die Bahnanlagen und der Magdeburger Ring besitzen heute eine ähnliche Barrierewirkung wie zuvor die Festungsanlagen.

Teile der Wallanlagen und der Forts sind zwar an vielen Stellen noch vorhanden, doch ihr Zusammenhang ist nicht mehr sichtbar. Einige der alten Anlagen stehen leer wie die Kaserne Mark an der Gustav-Adolf Strasse oder sie werden als Garagen oder als Lager genutzt wie Befestigungen an der Maybachstrasse, am Schrotenplatz und das Kavalier Scharnhorst.

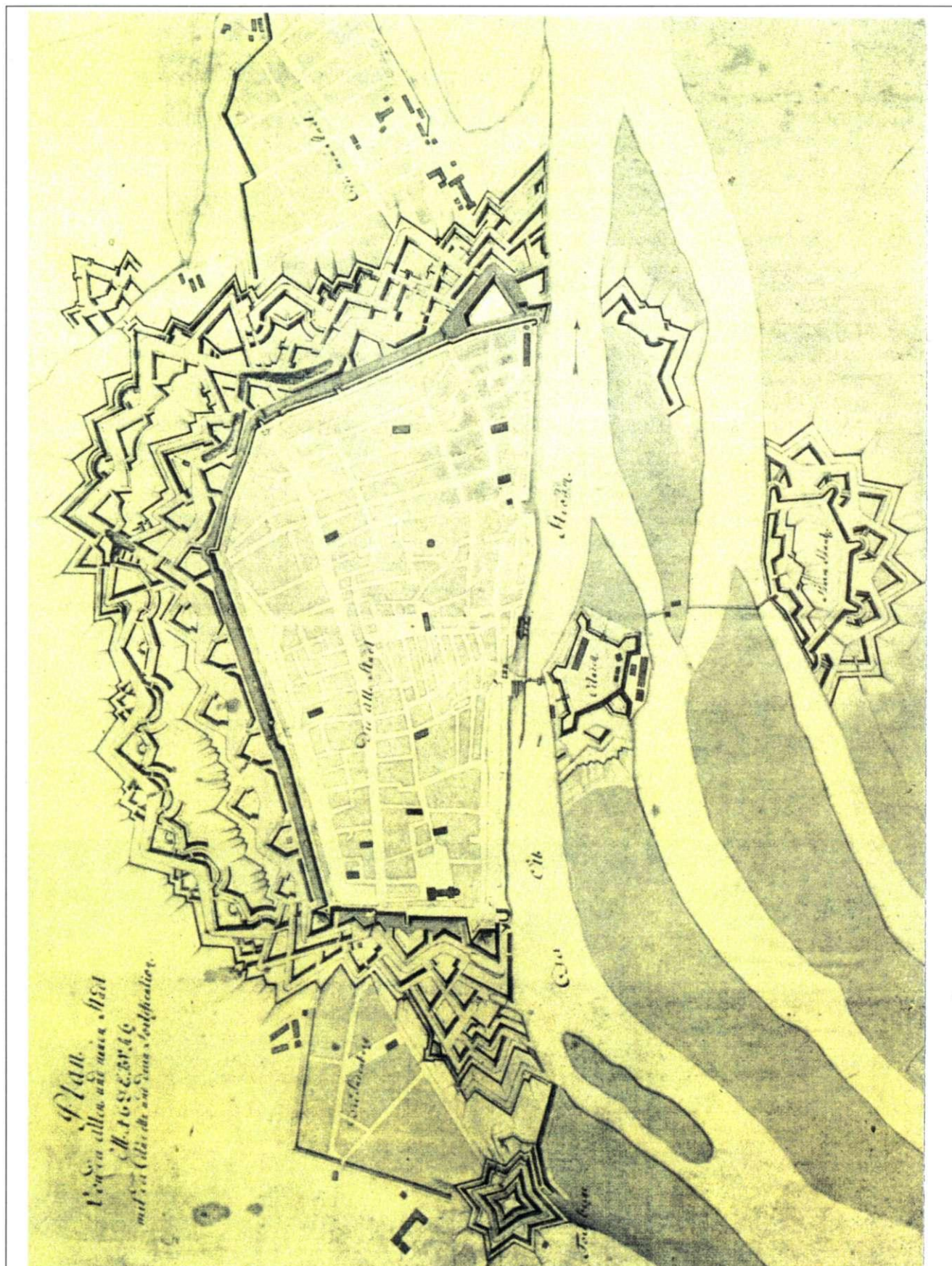
Entwicklungsziel für die Magdeburger Innenstadt ist, die Festungsanlagen im Stadtbild stärker hervorzuheben. Die Wallanlagen sollen als zusammenhängender Stadtraum erlebbar gemacht werden. Die Fortanlagen, insbesondere das Kavalier Scharnhorst und das Fort II sollen für eine öffentlich wirksame Nutzung hergerichtet und öffentlich zugänglich gemacht werden, um der geschichtlichen Bedeutung der Festungsanlagen gerecht zu werden.

24 vgl.: Auslobungstext Wettbewerb die Stadtmitte, 1992

25 Mrusek, H. J. Magdeburg, Leipzig 1959, S. 117



Aus: Magdeburg und seine Baudenkmäler, 1902: „Plan der Befestigung Anfang des 18. Jhr.“



3.4. Gartenbaukultur - historische Parkanlagen

Als Ausgleich zur Enge in der Innenstadt schafft sich das Bürgertum Anfang des 19. Jahrhunderts ausgedehnte Parkanlagen ausserhalb der Stadt. Nach Plänen des Potsdamer Gartendirektors Lenne entsteht 1816²⁶ als erste öffentliche Parkanlage der Bürgerpark Herrenkrug. 1823-1825 gestaltet Lenne unter Einbeziehung des alten Klostergartens den Volkspark Klosterberggarten mit einem von Schinkel entworfenen Gesellschaftshaus. Die Gestaltung der Anlagen erfolgt in Anlehnung an die grossen englischen Landschaftsgärten.

Parallel zur industriellen Entwicklung entstehen in der Folgezeit zahlreiche Parkanlagen. Selbst Teile der Wallanlagen werden als „abwechslungsreiche Parkanlage mit Resten der alten Fortanlagen“²⁷ von den Bewohnern der dicht bebauten Innenstadtquartiere genutzt.

1872 wird der Stadtpark Rotehorn angelegt. 1927 wird er mit Ausstellungsgelände, Ausstellungsturm und Stadthalle fertiggestellt. Schon damals wird eine klare Funktionstrennung zwischen naturnaher Erholung mit weiträumiger Gestaltung im Südteil der Rotehorninsel und intensiver genutzten Zonen rund um das Ausstellungsgelände angestrebt.²⁸

26 Mrusek, H. J. Magdeburg, Leipzig 1959, S. 110

27 ebenda: S. 121

28 Magistrat der Stadt Magdeburg, Gernar, Magdeburg, Berlin 1927, S. 45 ff.

29 ebenda S. 48

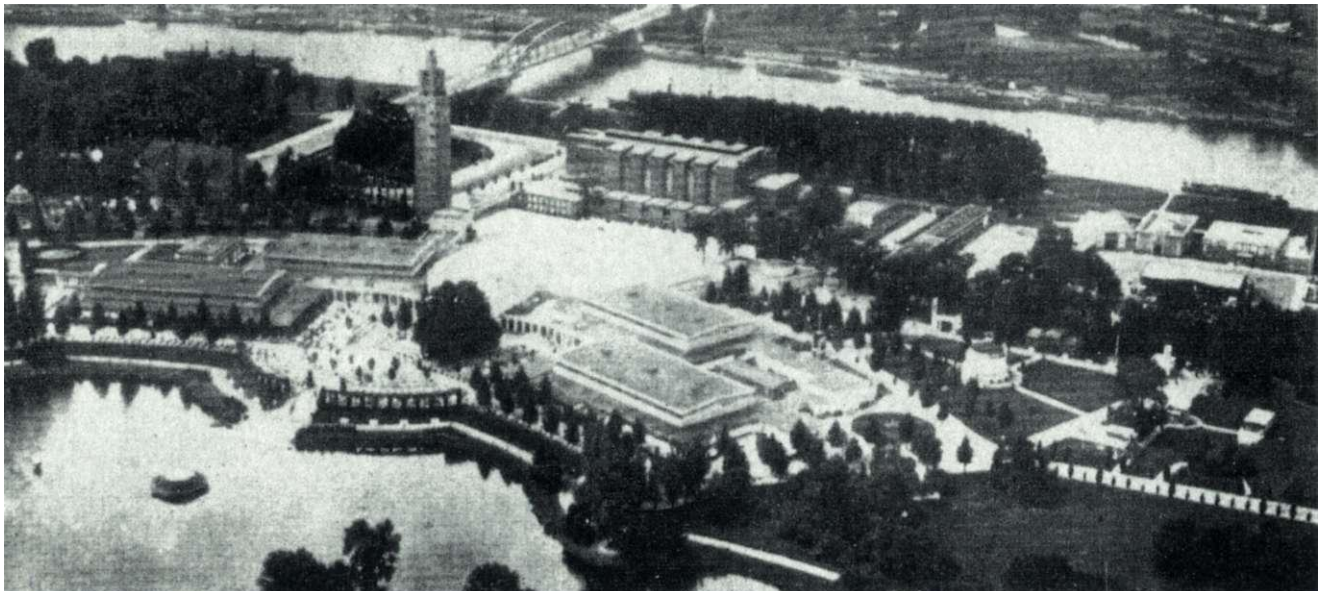
Hervorgegangen aus einer Gartenbauausstellung entsteht 1895 auf dem Gelände eines ehemaligen Festungsbauwerkes der Königin Louise Garten, heute Geschwister Scholl Park, der von offener Villenbebauung umgeben ist. Der Königin Louise Garten ist Anfangspunkt eines über 5 km langen Grünzuges, der entlang der Westseite der Innenstadt bis zum Klosterberggarten verläuft und von Hauptverkehrsstrassen und dem Magdeburger Ring unterbrochen wird. Die reich bepflanzte Königsstrasse, heute Walther-Rathenau-Strasse, verlängert diesen Grünzug bis zum Elbufer.

Zitat: „Auch sonst hat Magdeburg es sich nach Beendigung des (ersten) Weltkrieges angelegen sein lassen, die unmittelbar vor den Toren der Befestigungswerke und Forts (gelegenen Flächen) unter Aufwendung beträchtlicher Mittel zu gärtnerischen Anlagen und Erholungsstätten umzugestalten.“²⁹

Magdeburg ist Anfang des 20. Jahrhunderts die Stadt mit den meisten und grössten Parkanlagen in Deutschland.

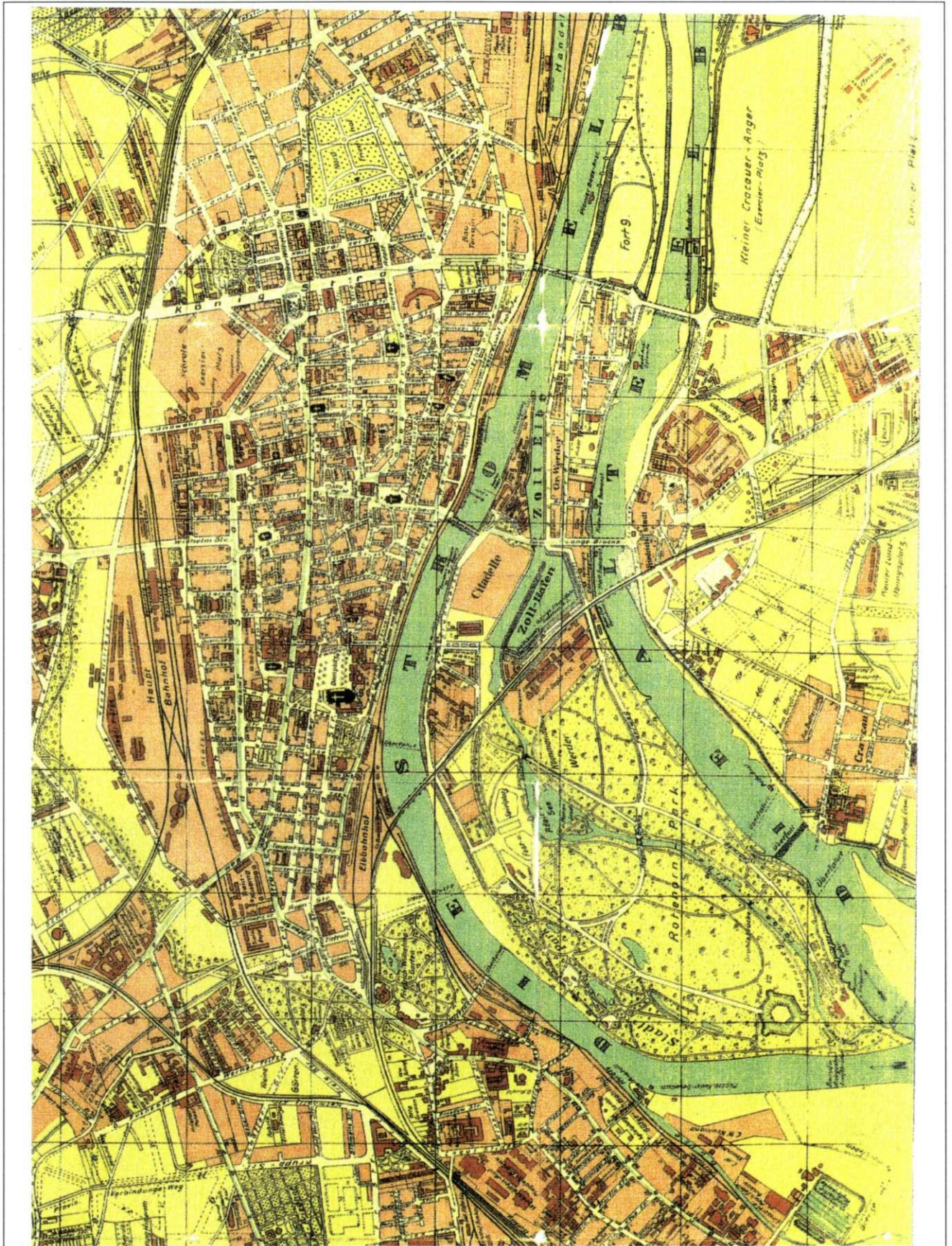
Die Parkanlagen sind stadtbildprägendes Element und in ihrem historischen Erscheinungsbild sowie in ihrer Grösse zu erhalten. Dabei ist anzustreben, die Parkanlagen durch geeignete Elemente untereinander zu verbinden.

Aus: Magdeburg, 1927, Ausstellungsgelände am Adolf-Mittag-See





Aus: Magdeburger Adressbuch um 1910, Stadtplan



3.5. Zerstörung der Magdeburger Innenstadt

Das Erscheinungsbild der Magdeburger Innenstadt verändert sich bis zum zweiten Weltkrieg nur unwesentlich. Der 1923 von Bruno Taut in seiner Funktion als Leiter des Stadterweiterungsamtes erstellte General-siedlungsplan für Magdeburg sieht umfangreiche Stadterweiterungen ausserhalb der Innenstadt vor. Die Bautätigkeit konzentriert sich auf die Erstellung neuer Wohnsiedlungen, die den Prinzipien des Neuen Bauens entsprechen. In der Innenstadt entstehen einzelne moderne Büro- und Geschäftshäuser, z.B. am Ratswaageplatz, am Breiten Weg und das Gebäude der Volksstimme von Karl Krayl mit zum Teil auffälliger Farbgestaltung.

1927 findet auf der Rotehorninsel die „Deutsche Theaterausstellung“ statt. Zu diesem Zweck wird unter künstlerischer Leitung von Prof. Albinmüller aus Darmstadt ein weiträumiges Ausstellungsgelände mit Aussichtsturm und Eingangsportale, dem Pferdeter geschaffen. Als architektonische Dominante wird die Stadthalle für 4000 Personen nach den Plänen des späteren Stadtbaurates Göderitz gebaut.

Das Ausstellungsgelände ist eindrucksvolles Zeugnis dieser Periode, das in seinem Erscheinungsbild und Funktion gesichert und gestärkt werden sollte.

Während des Faschismus wird die Bautätigkeit auf den Ausbau der Verkehrswege und der Rüstungsindustrie gelenkt. Magdeburg wird als strategisch bedeutsamer Ort im zweiten Weltkrieg Ziel umfangreicher Bombardements.

Nach dem Luftangriff am 16.1.1945 sind etwa 80 % der Innenstadt zerstört. Lediglich die südliche Innenstadt ist nahezu unversehrt geblieben. Dom, Kloster Unser Lieben Frauen, Kirchen und Rathaus überragen als Ruinen die Trümmerfelder.

Heute ist das Erscheinungsbild und die Struktur der historischen Altstadt innerhalb der Festungswälle bis auf wenige Ausnahmen wie das Alte Fischerufer nicht mehr vorhanden.

Die nach 1870 als Stadterweiterung geplante gründerzeitliche Bebauung im südlichen Stadtzentrum um den Hasselbachplatz ist heute identitätsstiftendes Merkmal für die Stadt des 19. Jahrhunderts. Dieser Bereich wird als wertvoller stadtbildpädagogender Bestandteil erhalten.

Aus: Magdeburg, Ein verlorenes Stadtbild, Luftbild von 1931

