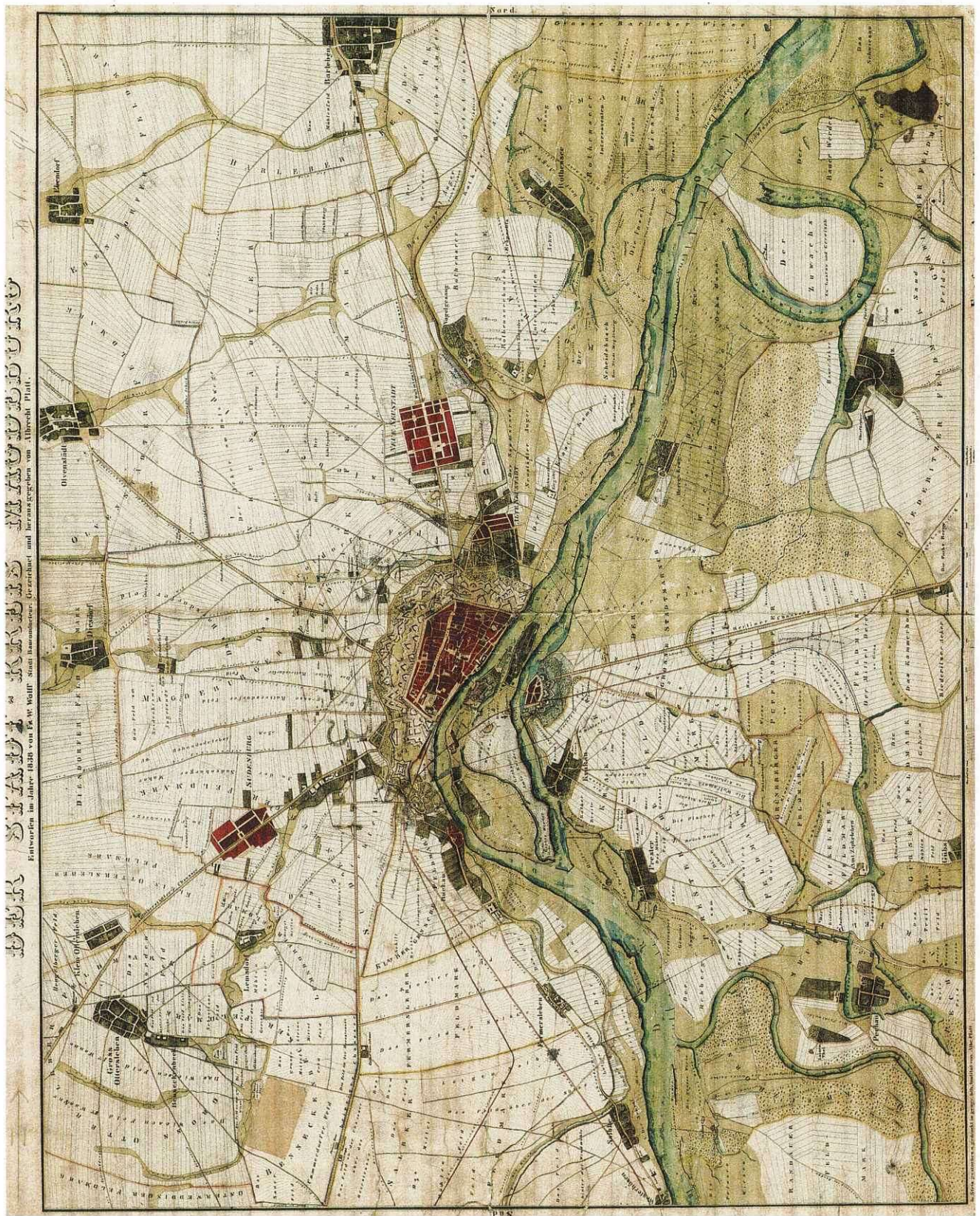




Magdeburg und Umgebung 1838

Soldaten 1806 nach Magdeburg vor. Obwohl Magdeburg als stärkste preußische Festung mit einer Besatzung von 20.000 Soldaten uneinnehmbar scheint, kapituliert der Festungsgouverneur General von Kleist nach dreiwöchiger Belagerung vor den zahlenmäßig weit unterlegenen Franzosen. Entsprechend den Friedensvereinbarungen von Tilsit 1807 muss Preußen all seine westelbischen und angeeigneten polnischen Gebiete abtreten. Magdeburg wird dem neugeschaffenen Königreich Westfalen einverleibt und zur Hauptstadt des Elbdepartements ernannt. Durch bürgerliche Reformen wie die Einführung der Gewerbefreiheit erhalten die Bürger größere Freiheiten, andererseits lasten hohe Steuern auf der Bevölkerung. Die ab 1806 bestehende Kontinentalsperre schadet der Wirtschaft Magdeburgs erheblich. In dieser Zeit entwickelt sich die Zuckerindustrie, deren Bedarf an Maschinen dann in den folgenden Jahren auch einen beträchtlichen Teil des Aufschwunges in der Magdeburger Maschinenbauindustrie mitträgt.

Neustadt und Sudenburg müssen nach der Eroberung Magdeburgs durch napoleonische Truppen aufgrund eines Dekrets Napoleons aus dem Jahre 1812 abgerissen werden, damit die Besatzungstruppen nötigenfalls freies Schussfeld gegen einen anrückenden Feind hätten. So entstehen 1813/1814 als Ersatz in der Feldmark zwei neue Städte, die Neue Neustadt im Insleber Feld an der Lübecker Straße sowie Sudenburg an der Halberstädter Straße; Sudenburg sollte allerdings ursprünglich an der Leipziger Straße im Bereich der heutigen Medizinischen Akademie gegründet werden. Beide Städte werden in römischen Sinne mit einem streng regelhaften Straßensystem angelegt, das heute noch in beiden Stadtteilen weitgehend erhalten ist (näheres siehe Kap. 4.4). Die beiden neuen Vorstädte, die deutlich vor der Festung liegen, sind auf der Karte von 1838 deutlich zu erkennen.

Obwohl die Dauer der französischen Besatzung keine acht Jahre beträgt, wirkt sie sich durch diese Maßnahmen in städtebaulicher Hinsicht sehr bedeutsam für die Stadt Magdeburg aus.

Nach der Wiederinbesitznahme der Stadt durch die preußische Regierung 1814 ändert sich das Stadtbild zunächst noch sehr wenig. Die Beschlüsse des Wiener Kongresses von 1815 sollen das Streben nach nationaler Unabhängigkeit und nach mehr bürgerlichen Freiheitsrechten unterdrücken. Die gegenüber dem Volk eingesetzten Repressalien führen dazu, dass sich die Menschen in die Geborgenheit und Ruhe der familiären Idylle der Biedermeierzeit zurückziehen.

Industrialisierung, Aufstieg zur Großstadt

Die rasante industrielle Entwicklung und der damit verbundene Bevölkerungsanstieg im 19. Jahrhundert verändert in den folgenden Jahrzehnten das Stadtbild radikal. 1820 erreicht die Bevölkerungszahl mit ca. 30.000 Einwohnern wieder den Wert von 1631, bevor die Stadt zerstört wurde. 1840 sind es bereits 50.000, 1865 schon 70.000 Einwohner.

Mit dem Abbau von Zollerschwernissen und dem Aufkommen der Dampfschiffahrt wird die Schifffahrt erleichtert, mit dem Entstehen der Eisenbahn im Magdeburger Raum ab 1839 verbessern sich die Handelsmöglichkeiten erheblich.

Die Struktur der örtlichen Industrie ähnelt bis 1840 der des 18. Jahrhunderts noch stark, es dominieren Industriezweige wie die Zucker-, die Zichorien-, Leder-, Tabak-, Textil-, Porzellan- und Seifenindustrie. Die Maschinenbauindustrie dagegen besteht erst aus zwei Schiffbaubetrieben und einer Maschinenfabrik. Mit der zunehmenden Mechanisierung der Landwirtschaft, dem Eisenbahnbau und der rasanten Weiterentwicklung und Verbreitung von Dampfmaschinen kommt es zu einem stürmischen Aufschwung in der metallverarbeitenden Industrie. Zwischen 1850 und 1870 werden die meisten Maschinenbaufabriken gegründet, darunter in Magdeburg die Fabriken von Hermann Gruson, Otto Gruson, Rudolf Wolf und Schäffer & Budenberg. Die Werke können wegen der einschnürenden Festungsanlagen nicht innerhalb Magdeburgs errichtet werden. Auch im unmittelbaren Umfeld der Festung ist die Errichtung von massiven Gebäuden durch die Rayonbestimmungen untersagt. Standort der meisten neugegründeten Manufakturen wird daher der Magdeburger Vorort Buckau, der sich auf diese Weise innerhalb weniger Jahre von einem verschlafenen Dorf in eine industriell geprägte Vorstadt verwandelt.

Mit der zunehmenden Industrialisierung verschwinden in der Stadt und vor den Festungsanlagen immer mehr der für die Erholung wichtigen Grünanlagen. Der damalige Oberbürgermeister August Wilhelm Francke (Amtszeit 1817 – 1851) ist bemüht, die Verluste von Erholungsflächen, die ganz besonders durch den Kahlschlag der Gehölze vor den Toren der Stadt während der französischen Besatzung gelitten hatten, wieder auszugleichen. Unter anderem initiiert er die Anlage des Klosterbergegartens, die Entwicklung des Herrenkruggeländes zu einem Landschaftspark und die Wiederanpflanzung des Vogelgesanges (siehe auch Kap. 5). Francke unternimmt in den 40er Jahren des 19. Jahrhunderts einen Versuch, die dringend notwendige Stadterweiterung durchzusetzen, scheitert jedoch. Erst seinem Nachfolger Carl Gustav Has-

Magdeburg um 1880

selbach (Amtszeit 1851 bis 1880) gelingt dieses für die Stadt außerordentlich wichtige Unterfangen.

3.7 Stadterweiterung, Gründerzeit

Jeglicher Gedanke an eine südwestliche Stadterweiterung scheitert an der Tatsache des einschnürenden barocken Festungsgürtels. Er stranguliert gleichsam die Altstadt und verhindert eine vernünftige städtebauliche Entwicklung. Selbst die Eisenbahn, das Symbol des industriellen Fortschritts, hat sich durch Festungsgräben und über Zugbrücken, unter hochgezogenen Fallgattern und durch mächtige Wälle mühsam hindurchzuzwängen.

Gemäß des Friedensschlusses von Versailles muss Frankreich dem (Zweiten) Deutschen Reich die gewaltige Kriegsentschädigung von fünf Milliarden Francs zahlen. Diese unter den damaligen Verhältnissen unglaublich hohe Summe wird auch tatsächlich in überraschend kurzer Zeit überwiesen.

Diese Reparationsgelder rufen eine übertriebene Spekulation hervor; allein in Preußen werden 1871/72 etwa achthundert neue Aktiengesellschaften gegründet. In Magdeburg erwirbt die Kommune zwischen der Danzstraße (Grenze der ehemaligen Altstadt) und der Sternstraße vom preußischen Militärfiskus für sechs Millionen Mark neue Flächen der ehemaligen Festungsanlagen und verkauft diese Parzellen als Bauland. Der Quadratmeter Bauland wird mit 233 Mark gehandelt. Jedoch wenig später (1873) ruft ein allgemeiner Kurssturz den Zusammenbruch zahlreicher Gründungen und Unternehmungen hervor. Mit dieser großen Depression endet die Gründerzeit im engeren Sinne. Dennoch, zwischen 1870 und 1881 entsteht auf dem trapezförmigen Areal eine Stadterweiterung, die in ihrer Planung verkehrstechnisch und stadttechnisch mehrfach angepasst und erweitert wird; sie bringt nicht nur Veränderungen, sondern auch wirkliche Verbesserungen. Als Grundgerüst der Bebauung dient das seit der klassischen Antike bekannte und seit der Renaissance sowie der Barockzeit auch in Europa angewandte regelhafte Rechteckstraßenraster. Dieses Rastersystem muss in Anbetracht der neuen Verkehrsströme einer Großstadt mit einem Netz von Hauptverkehrsstraßen überlagert werden, das die wichtigsten Verkehrssammelpunkte in direkter Linie miteinander verbindet. Im Ergebnis entstehen Formen, die als Dreieck- oder Diagonalsystem bezeichnet werden.

In Magdeburg entsteht im südlichen Stadtgebiet eine Form, welche, beruhend auf verkehrstechnischen Prämissen, ökonomischen Zwängen und rationaler Bau-

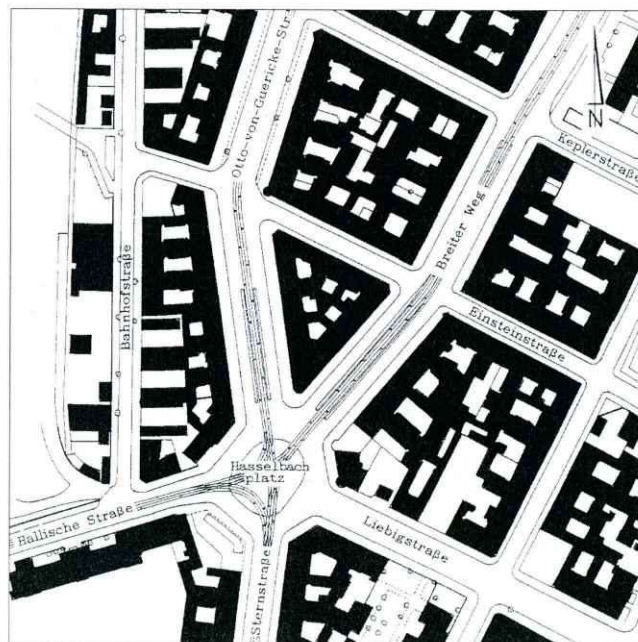
grundaussnutzung, eine Kombination des Quadrat-rastersystems mit dem Diagonalsystem darstellt. Der Grundgedanke des städtebaulichen Rasters beruht einerseits auf breiten Hauptverkehrs- bzw. Promenadenstraßen (Otto-von-Guericke-Straße, Breiter Weg, Hegelstraße), die das Stadterweiterungsgebiet optisch gliedern, und in einem Sternplatz, dem Hasselbachplatz, zusammenlaufen. Andererseits wird besonderes Augenmerk auf die ungebrochene Anbindung nach Norden sowie eine günstige Verbindung nach Süden (Buckau, Salbke) und Südwesten (Sudenburg) gelegt.

Die städtebauliche Konzeption mit ihren breiten, sternförmig in einen zentralen Platz einmündenden Verkehrsstraßen beruht auf formalem, barockem Ordnungsdenken. Allerdings werden die dort beherrschenden Gestaltungsprinzipien der Axialität sowie Symmetrie keineswegs schematisch, sondern mit Rücksicht auf die vorliegende Topographie differenziert und rational gehandhabt.

Die Architektur ist dem Historismus verpflichtet; maßgebend sind eklektizistische Stilformen unter Zuhilfenahme der Neoromanik, Neogotik, Neorenaissance, des Neobarocks sowie des Jugendstils.

In der Zeit um die Jahrhundertwende breitet sich die Stadt nach jahrhundertelanger Einschnürung durch die Festungsanlagen erstmals bedeutsam aus. Nach der Stadterweiterung (südl. Stadtzentrum) können nach dem Fall der Rayonbestimmungen 1891 endlich auch in den der Festung unmittelbar angrenzenden Bereichen massive Gebäude errichtet werden.

Blockstrukturen am Hasselbachplatz





Generalsiedlungsplan 1928 (Ausschnitt)

Innerhalb weniger Jahre entstehen geschlossene Straßenzüge auf den bis dahin landwirtschaftlich genutzten Flächen. Besonders Stadtfeld, Sudenburg, Buckau und die Neustadt wachsen in dieser Zeit beträchtlich. Aber auch in den umliegenden Dörfern wie Cracau, Salbke, Westerhüsen, Ottersleben und Olvenstedt entstehen zahlreiche neue Gebäude im Stil des Historismus.

3.8 Die Zeit zwischen den Weltkriegen

Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges steht die Stadt Magdeburg vor großen sozialen und wirtschaftlichen Problemen wie Wohnungsnot, Inflation, Arbeitslosigkeit und Lebensmittelmangel. Gründerzeitliche Wohnbebauung bestimmt das Stadtbild. Die Prachtstraßen mit ihren äußerlich repräsentativen Gebäuden wirken nach außen imposant, die Wohnqualität besonders in den dunklen und engen Hinterhof- und Seitengebäuden ist jedoch erschreckend niedrig, es ist düster und unhygienisch. Zu Beginn der 20er Jahre wird das Problem der Wohnungsnot nach dem verlorenen

Krieg und die durch die enormen Kosten für die Demobilisierung und die Reparationsleistungen verursachte Inflation immer dringlicher.

Der 1919 gewählte neue Magdeburger Oberbürgermeister Hermann Beims setzt sich zum Ziel, Magdeburg angesichts seiner verkehrsgünstig gelegenen Lage zu einer bedeutenden Metropole Mitteldeutschlands zu machen. Er setzt neue Maßstäbe im Wohnungsbau, im Bildungs- und im Gesundheitswesen.

Unter Beims (Amtszeit von 1919 bis 1930), der ein Förderer des gemeinnützigen Wohnungsbaus ist, werden entscheidende Schritte für Wege zum Neuen Bauen eingeleitet, die wilhelminische Ära mit ihrer teilweise überfrachteten Gründerzeitarchitektur und dem schachbrettartigen Siedlungsbau mit höchster Dichte ist vorüber. Magdeburg hat zu Beginn der 20er Jahre eine der höchsten Einwohnerdichten Deutschlands, gleichzeitig befindet sich die Stadt jedoch, was den Gebrauchswert der Wohnungen angeht (Ausstattung, hygienische Verhältnisse, Wohnumfeld), am Ende der Liste von deutschen Großstädten.

Beims kann auf eine Reihe von sehr fähigen Fachleuten zurückgreifen, darunter der Architekt Bruno Taut, der bereits 1912 an der Planung der Gartensiedlung Reform mitgewirkt hatte. Taut ist von 1921 bis 1924 Stadtbaurat in Magdeburg und setzt in dieser relativ kurzen Zeit wichtige neue Zeichen für die Stadtentwicklung, die unter seinem Weggefährten und Nachfolger Johannes Göderitz fortgeführt werden. Magdeburg entwickelt sich zur Stadt des „Neuen Bauwillens“.

Unter Tauts Leitung wird ein Stadterweiterungsamt eingerichtet, das 1923 einen Generalsiedlungsplan aufstellt. Dieser Generalsiedlungsplan stellt einen qualitätvollen und weitsichtigen Handlungsrahmen für die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt dar. Er sieht einen massiven Ausbau der Siedlungen und der Wirtschaftsstandorte vor, um 700.000 Menschen Unterkunft und Arbeit gewähren zu können. Zu diesem Zweck werden 1926 Diesdorf und 1928 einige Gutsbezirke eingemeindet.

Handlungsschwerpunkte bei der Entwicklung zu einer Großstadt und zum wirtschaftlichen Zentrum des mitteleuropäischen Raumes sind die Schleifung der Festungsanlagen, die Eingemeindung von Vororten, die Lösung von Verkehrs- und Wirtschaftsproblemen und die Erstellung von Leitlinien und Grundsätzen für das Wachstum und die weitere städtebauliche Entwicklung der Stadt. Leitlinien für den Wohnungsbau sind die Trennung von Industriegebieten und Wohn- und Erholungsflächen und die Dezentralisierung von Wohngebieten. Die Schwerpunkte des Wohnungsbaus werden zunächst im Westen, später dann auch im Osten Magdeburgs gesetzt. Bei der Planung der neuen Wohngebiete unter dem Motto „Licht, Luft und Sonne“ sind vor allem die lufthygienischen Bedingungen (Hauptwindrichtung, Durchgrünung) und die Wegebeziehungen zu anderen Stadtgebieten von Bedeutung. Taut liefert mit dem Generalsiedlungsplan die Grundlage für einen außerordentlich intensiven und qualitativ hochwertigen sozialen Wohnungsbau, der auch nach seinem Weggang aus Magdeburg von Göderitz, Krayl, Rühl und Worm bis in die 30er Jahre fortgesetzt wird.

Die Stadt baut in den folgenden Jahren in Zusammenarbeit mit verschiedenen Genossenschaften mehrere großflächige Siedlungen in den Außenbereichen des Stadtgebietes. Die Anlage dieser Siedlungen erfolgt nicht mehr unter ausschließlich ingenieurtechnischen und ökonomischen Gesichtspunkten wie während der vorangegangenen wilhelminischen Ära, sondern unter modernen städtebaulichen, sozialen und ökologischen Aspekten. Im Gegensatz zu den engen, lichtarmen und unhygienischen gründerzeitlichen Mietskasernen entstehen funktionell durchdachte Siedlungen mit Wohnungen, die auch heute noch nichts von ihrem Reiz eingebüßt haben.

Die größten Siedlungen dieser Art in Magdeburg sind die Siedlung Cracau, die Hermann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West, die Anger-Siedlung in Brückfeld und die Curie-Siedlung in der Neuen Neustadt (siehe dazu Kap. 4.7 und 9.6). Zu der Architektursprache des „Neuen Bauens“, in der diese Siedlungen und zahlreiche weitere Gebäude errichtet werden, gehört auch der Einsatz von Farbe als wichtigem gestalterischen Element, dem sich Taut intensiv widmet. Er propagiert erfolgreich das Prinzip der Farbigkeit für Hausanstriche, so dass von Magdeburg aus die Bewegung für Farbe im Stadtbild ihren Ausgang nimmt.

Vorteilhaft bei der Realisierung der neuen Wohngebiete wirkt sich der Umstand aus, dass es in Magdeburg mehrere große und bewährte Baugenossenschaften gibt. Auf diese Weise kann fast der gesamte Wohnungsbau mit nur 16 Bauherren realisiert werden, was eine gesamthafte Planung und eine architektonische Einheitlichkeit und Geschlossenheit gewährleistet. Innerhalb von 13 Jahren werden bis 1932 12.000 neue Wohnungen für über 40.000 Menschen gebaut.

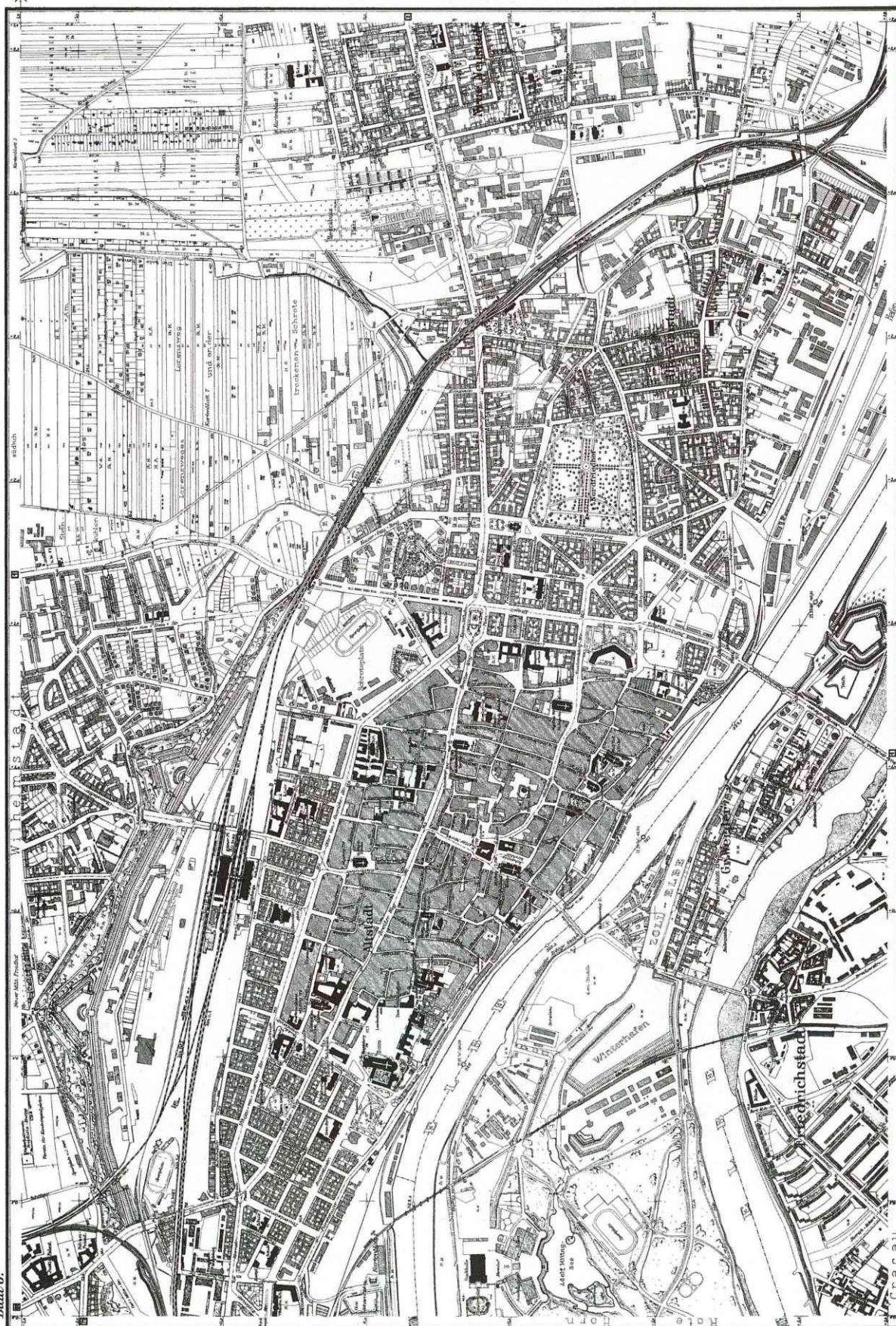
In den Jahren des „Neuen Bauwillens“ werden neben den geschlossenen Siedlungen auch zahlreiche markante Einzelobjekte, meist Nutzbauten, errichtet. Darunter von besonderer Bedeutung die Viehmarkt- und Ausstellungshalle „Land und Stadt“ (heutige Hermann-Gieseler-Halle), die Stadthalle von 1927 auf der Rote-Horn-Insel, das Gebäude der AOK in der Lüneburger Straße und das Fernmeldeamt in der Listemannstraße (siehe auch Kap. 9.6).

Der Nachfolger von Hermann Beims, Ernst Reuter (Oberbürgermeister von 1931 und 1933), versucht, die erfolgreiche Kommunalpolitik seines Vorgängers fortzusetzen. Trotz der großen wirtschaftlichen Probleme durch die Weltwirtschaftskrise kann z. B. das neue Wasserwerk in Colbitz seiner Nutzung übergeben werden. Erste Maßnahmen zur Sanierung der Altstadt werden eingeleitet, der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges verhindert jedoch in den folgenden Jahren die Realisierung des Projektes.

Nach der Machtergreifung durch die Nationalsozialisten 1933 wird neben Ernst Reuter auch Johannes Göderitz seines Amtes enthoben und durch den linientreuen Stadtbaurat Julius Götsch ersetzt. Gleichzeitig kommt es zu einer tiefgreifenden Umstrukturierung der Bauverwaltung. Hoch- und Tiefbauamt, die während der 20er und 30er Jahre getrennt waren, werden wieder zusammengeführt und so ein wesentlicher Teil der Bauverwaltung politisch gleichgeschaltet. Von der Notverordnungs- und Siedlungspolitik der Krisenjahre 1931 bis 1933 wird eine Richtungsänderung der Stadtentwicklungspolitik voll-

Stadtplan 1938

Blatt 6.



Verzeichnis der Grundstücke des Stadtgebietes
 Reichstadt, 1938

zogen in Richtung Umstrukturierung der Stadt Magdeburg als wirtschafts- und immer weiter zunehmend als wehrpolitischer Schwerpunkt bzw. Standort in Mitteldeutschland. Damit verschieben sich auch die Grundlinien der Siedlungsentwicklung und Wohnungsbaupolitik. Der 1937 vorgestellte Wirtschaftsplan weist als Hauptprojekte die geplanten Großsiedlungen Lindenhof und Milchweg, den Ausbau von Rothensee und von anderen Wohngebieten aus, die für die Stamarbeiter kriegswichtiger Industriebetriebe benötigt werden. Damit ist der Wandel vom gemeinnützigen hin zum rüstungs-, militär- und industriepolitisch bestimmten Wohnungsbau vollzogen.

3.9 Magdeburg nach 1945

Am 16. Januar 1945 wird der Stadtkern Magdeburgs durch einen Fliegerangriff zum zweiten Mal in seiner Geschichte fast vollständig zerstört. Rund 40.000 von 106.000 Wohnungen werden total zerstört, 34.000 Wohnungen werden mehr oder weniger stark beschädigt (siehe Plan der Altstadt von 1950: die geschwärzten Gebäude zeigen die noch vorhandene Bebauung). Von 340.000 Einwohnern sinkt die Zahl am Ende des Krieges auf weniger als 100.000. Doch bereits im Frühjahr 1946 werden die Ergebnisse eines Ideenwettbewerbs für den Wiederaufbau vorgestellt; dem Preisgericht gehört auch Hans Scharoun an. Aus bauwirtschaftlichen und stadtgeschichtlichen Gründen verweist die Auslobung zum Wettbewerb auf die Erhaltung verbliebener Werte (Versorgungsleitungen, Straßendecken), die aber auch in den nur gering beschädigten Gebäuden sowie in den Resten der historisch wertvollen Bauten liegen. Zugleich sollen alte städtebauliche Mängel und Missstände behoben werden. Die Gleisanlagen im Bereich des Elbebahnhofes sollen, einem Gedanken Bruno Tauts folgend, in eine Grünanlage umgewandelt werden. Zentrales Element ist schließlich eine Verbindung von der Strombrücke zur Kölner Straße. Dieser Wunsch der Stadtplaner geht auf ältere Vorschläge des Stadterweiterungsamtes unter der Leitung von J. Göderitz zurück. Stadtbaumeister H. Wölfl, seit 1925 im Hochbauamt Magdeburg tätig, wird der erste Preis zugesprochen. 1948 stellt Stadtbaurat G. Gauger in einer Ratssitzung mehrere neue Entwürfe für den Wiederaufbau des Zentrums vor; ein erster Bebauungsplan wird entworfen und ein neuer Wettbewerb ausgelobt (Februar 1949). Ein 17-köpfiges Preisgericht, unter anderem mit den Professoren Max Taut und H. Hopp, prüfen sechzig eingegangene Arbeiten. Die Entwürfe orientieren sich in erster Linie an Stadtstrukturen, Stadtbildern und Auffassungen der verschiedenen städtebaulichen Traditionen seit Beginn des 20. Jahrhunderts.

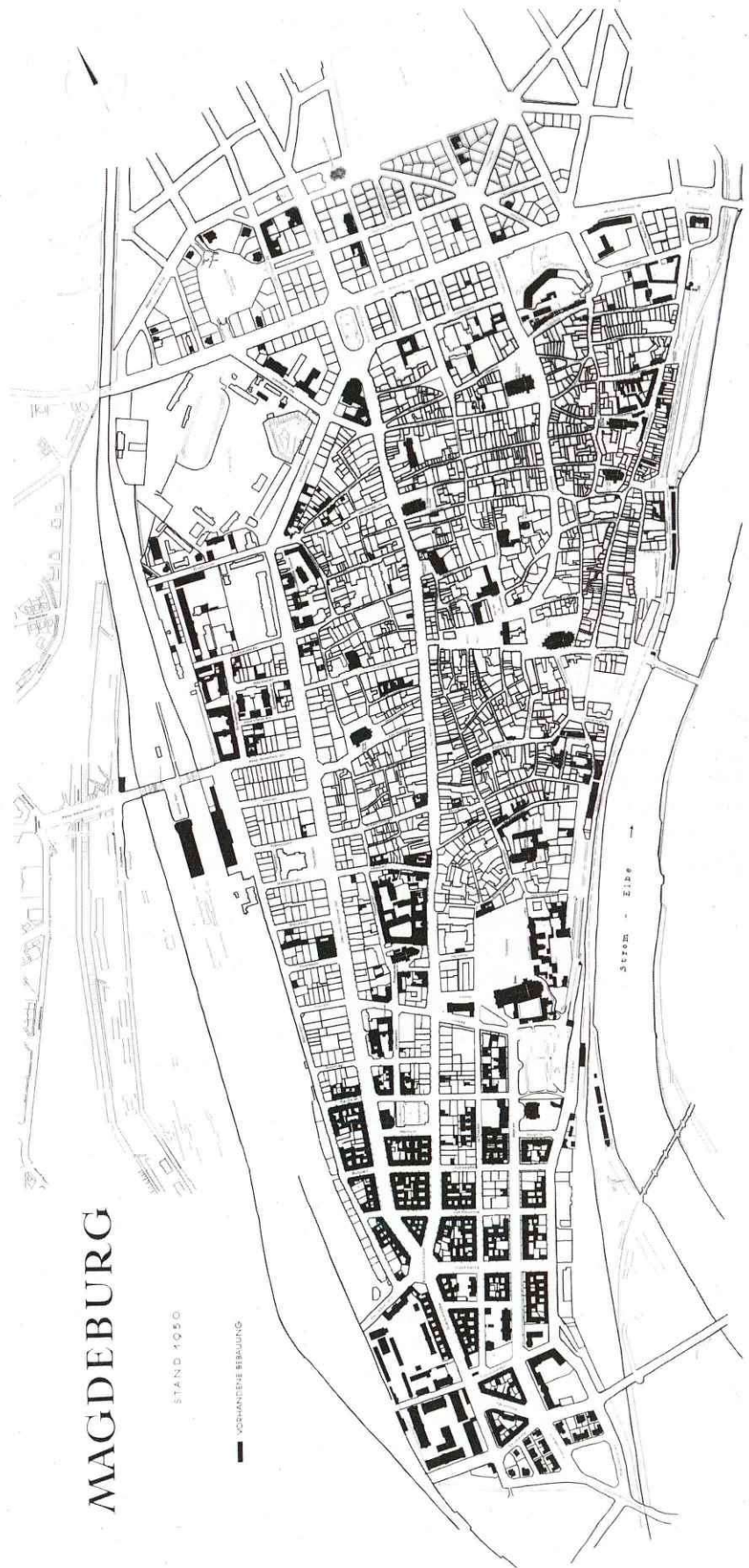
Planung der sozialistischen Stadt

1950 wird das Aufbaugesetz erlassen; in Magdeburg wird der Baudezernent Koß im Zuge eines unwürdigen Gerichtsverfahrens vom Dienst suspendiert. Das Aufbaugesetz fordert, dass die Regierung der DDR für den Aufbau des wichtigen Industriezentrums Magdeburg Sorge zu tragen hat. Die „16 Grundsätze des Städtebaus“ werden am 15. September 1950 herausgegeben. Ein eingereichter Entwurf wird in Berlin abgelehnt und zur Überarbeitung zurückgereicht mit der Forderung, dass ein „Zentraler Platz“ geschaffen werden muss. Er soll Platz bieten für 150.000 Menschen, die auf geeigneten Straßen dem Stadttinneren zumarschieren können, um dort an einer Tribüne vorbeizuströmen. Zugleich beginnt der Wiederaufbau in der Otto-von-Guericke-Straße sowie am Breiten Weg mit mehrgeschossigen Wohngebäuden im Stil der Nationalen Bautradition. Die nach einem Entwurf von Rossdeutscher überbaute Fassade der Bärstraße markiert den Beginn des Neuaufbaus. In Berlin entsteht das Beispiel der ersten sozialistischen Straße, die Stalinallee. In einer Rede auf der 2. Parteikonferenz der SED am 9. Juli 1952 kündigt W. Ulbricht die Umsetzung der Aufbaupläne in den Stadtzentren an. Magdeburg erhält im Frühjahr 1953 die „Grundakte der städtebaulichen Planung“ vom Minister für Aufbau, Dr. L. Bolz. Die Ulrichskirche (gesprengt am 15.3.1956) sowie die Heiliggeistkirche werden in der Akte noch aufgeführt. Der Realisierung des Ensembles um den Zentralen Platz wird für die Jahre 1953/54 höchste Priorität eingeräumt. Bis 1958 werden fünf Bauabschnitte am Zentralen Platz fertiggestellt. Die Fassadenabwicklung orientiert sich an der Nationalen Bautradition.

Zwischen der 1. Baukonferenz der DDR im April 1955 und dem VIII. Parteitag der SED im Juni 1971 vollzieht sich in Magdeburg ein radikaler und nachhaltiger Wandel in der Orientierung von Städtebau und Architektur. Das findet seinen Ausdruck in den umfassenden „Plänen“ für die Stadtentwicklung. Er ver-räumlicht sich in den nach Typenprojekten errichteten Gebäuden und Ensembles, aber vor allem in den veränderten Raumfigurationen der Stadtzentren und Stadtstrukturen. Zugleich verstärkt sich über die Einflussnahme zentraler Planungsinstitutionen der DDR die Orientierung an Baumethoden und Planungsleitbildern aus der Sowjetunion. Das bedeutet, dass

- der bestimmende Plan das absolute Primat im Sinne einer volkswirtschaftlichen Planung erhält,
- die Realisierung der städtebaulichen Pläne durch Ingenieure, Technologien und Ökonomen geschieht,

Stadtplan 1950



- die Wahrnehmung und Reflexion von Stadt und Stadtentwicklung in einer Polarisierung zwischen repräsentativer Selbstdarstellung des politischen Systems sowie den individuellen Erfahrungen mit realen Lebenserfahrungen und Stadtbildern erfolgt.

Um den Jahreswechsel 1954/55 deuten sich bei der Bebauung auf der Nordseite des Zentralen Platzes wachsende Schwierigkeiten in der Umsetzung und Finanzierung der großzügigen Gebäudegrundrisse an, die dem permanenten Einfluss der Debatte hinsichtlich der Fassadengestaltung und Raumwirkung unterworfen sind. Die ideologische Krise wird insbesondere durch die epochemachende Rede N. Chruschtschows auf der Unionskonferenz der Bau-schaffenden der UdSSR im Dezember 1954 in Moskau hervorgerufen (teure, allzu teure Genossen!). In seiner Rede fordert er eine konsequente Industrialisierung des Wohnungsbaus unter Verwendung von Typenprojekten. In der Pappelallee entsteht daraufhin der erste sozialistische Wohnkomplex der Stadt Magdeburg unter Verwendung der sogenannten Großblockbauweise (1957/58). Eine Zeile in der Morgenstraße 22-24 (Neue Neustadt) folgt bald darauf.

Auf dem Hintergrund der Beschlüsse des V. Parteitages der SED im Jahre 1958 wird im Gefolge der veränderten Kriterien im Jahre 1959 ein neuer Ideenwettbewerb für das inzwischen trümmerfreie Gebiet beiderseits der Jakobstraße unter Einbeziehung des östlichen Abschnitts der Ernst-Reuter-Allee (Wilhelm-Pieck-Allee) und des Universitätsplatzes (Boleslav-Bierut-Platzes) ausgeschrieben. Das Ergebnis, mehrere Q6-Typen sowie die vielgeschossigen Gebäude, die sich auf empfindliche Weise in die Silhouette der verbliebenen Kirchenbauten eintragen, zeigt den nachhaltigen Bruch mit dem traditionellen Leitbild des Wiederaufbaus der frühen Nachkriegsjahre.

Im Juni 1962 beschließt die Stadtverordnetenversammlung, mit einer „Generellen Stadtplanung“ zu beginnen. Ausgangspunkt ist eine prognostizierte Einwohnerzahl von 320.000 Einwohnern (1962 etwa 268.000 EW), eine interessante Zahl auf dem Hintergrund der derzeitigen Wohnungsleerstandsdiskussion und dem Einwohnerschwund von 1990 (290.000) bis 2000 (232.000). Dabei wird aufgrund der Lage zum Strom, der Führung der Hauptverkehrsstraßen, der Lage der großen Industriekomplexe und der bioklimatischen Verhältnisse eine Beibehaltung der Nord-Süd-Ausdehnung der Stadt vorgeschlagen. Die im Westen liegenden Flächen werden nur abgerundet und neue Wohnkomplexe sollen vornehmlich im Norden und Süden der Stadt ausgewiesen werden. Schließlich wird sogar ein Abbruch nicht mehr funktionstüchtiger(!) Wohngebiete in Buckau, Farmersleben, Salbke und

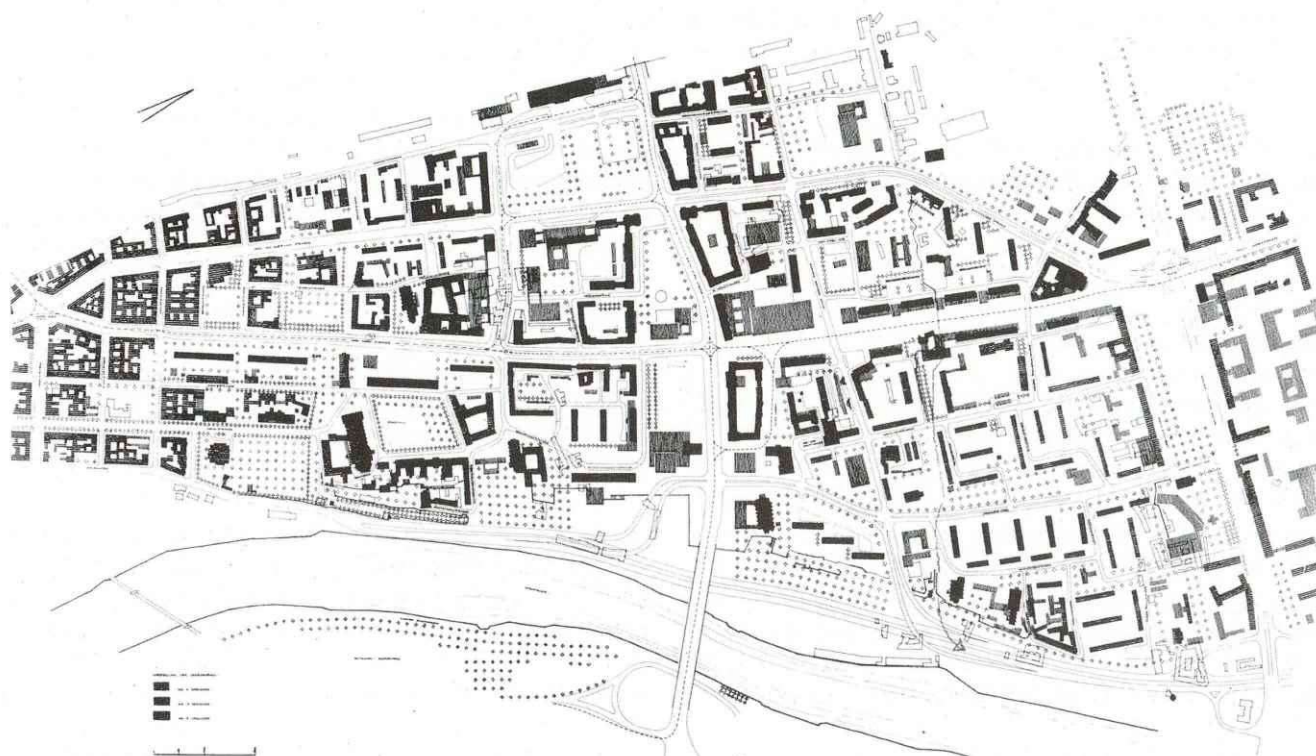
Westerhüsen vorgeschlagen. Erklärtes Ziel ist es, dass jeder Magdeburger im Jahre 1996 eine neue Wohnung mit Heizung und WC hat.

Nach einer erneuten Kritikphase durch die Bauakademie und den für die Stadt zuständigen „Konsultanten“, Prof. E. Collein, schreibt der Rat der Stadt einen erneuten Wettbewerb für die Gestaltung des Zentralen Platzes aus. Der erste Preis verfolgt das Grundkonzept eines Hochhauses und flachen Saalbaus an der Wilhelm-Pieck-Allee sowie einem separaten Hotel mit einem vorgelagerten Tanzkabarett direkt am Elbufer. Das Projekt einer Verlegung des Magdeburger Rathauses in ein neues Gebäude am Zentralen Platz kann aus Mangel an Investitionen nicht verwirklicht werden. 1965 besucht W. Ulbricht wieder einmal Magdeburg und empfiehlt die „Vermeidung von jeglichem Schematismus beim Neuaufbau“. Im Preisgericht des neuen Ideenwettbewerbs zur Gestaltung des zentralen Platzes sowie der Stadtkante und des Elbufers ist Prof. E. Collein erstmalig nicht vertreten. Der Platz soll nunmehr von einem 110 Meter hohen Haus des Schwermaschinenbaus dominiert werden, das vier Meter höher als der Dom werden soll. An der Kreuzung Karl-Marx-Straße und Wilhelm-Pieck-Allee wird eine symbolträchtige Monumentalplastik vorgesehen.

Das städtebauliche Konzept ist in einem Übersichtsplan festgehalten, der die einzelnen Bauetappen bis zum Jahre 1975 ausweist. Die Neue Neustadt wird als Umgestaltungsgebiet ausgewählt und entgeht aufgrund fehlender Baukapazitäten nur knapp einem flächendeckenden Totalabriss. Gleichzeitig beginnen in Zusammenarbeit mit den Stadtplanern der Stadt Gorki (Nischnij Novgorod) im Rahmen eines RGW-Vertrages zwischen der UdSSR und der DDR die Arbeiten am Experimentalkomplex Neu-Olvenstedt. Der Komplexarchitekt orientierte sich dabei „nicht mit reformatorischen Eifer auf die Erfindung neuer ungewohnter Formalismen, sondern vielmehr an neuen strukturellen Lösungen der sozialen Organisation des Wohnens, in einem feinfühligem Verständnis für die Dialektik zwischen Privatem und Öffentlichem“; beeindruckend bleibt die klare Trennung zwischen Parkplatzbereich und autofreier Zone in Verbindung mit der Grünachse. 1980 erfolgt die Grundsteinlegung. Sehr bald erfährt das Bebauungskonzept durch die Vergrößerung der Wohnungszahlen eine erhebliche Verdichtung. Sie geht zu Lasten des Wohnbaulandes und der integrierten öffentlichen Räume. Gleichzeitig reduziert sich nach Maßgaben des X. Parteitages der SED der Investitionsaufwand (rationalisierte Wohngrundrisse).

Zu Beginn der 80er Jahre beginnt unter den Stadtplanern der DDR eine Auseinandersetzung über einen veränderten Entwicklungsansatz für die Stadt, der

M A G D E B U R G • S T A D T Z E N T R U M



Planungsentwurf für die Altstadt 1965

unter dem Begriff „intensiv erweiterte Reproduktion“ eine Umorientierung auf innerstädtische Baustandorte ins Auge fasst. Die Gefahr, dass der überwiegende Bau neuer Wohngebiete den Verfall der Altbauggebiete nicht zur Folge haben darf. Ein Plan präzierte die entsprechenden Umgestaltungsgebiete (Südliches Stadtzentrum, Neue Neustadt, Heumarkt, Sudenburg). Erstmals werden die großen Wohngebiete der 20er Jahre in den Blickpunkt des Interesses gerückt und die Periode des Neuen Bauens „entdeckt“. Der Oberbürgermeister W. Herzig präziert die zukünftigen Planungen 1983 folgendermaßen: „Als unser wichtigstes Arbeitsmittel betrachten wir dazu die Generalbebauungsplanung... Generalbebauungsplanung verstehen wir als einen ständigen Prozess, in dem auch schnell und mit neuen Ideen auf veränderte Situationen reagiert werden muss ...“

Stadt im Umbruch – die Zeit nach 1990

Mit dem politischen Umbruch und der Wiedervereinigung der beiden deutschen Staaten beginnt auch eine neue Ära in der Stadtbaugeschichte. Weg von der staatlichen Lenkung der Stadtplanung und -entwicklung werden durch Architekturwettbewerbe, Stadtentwicklungsplanungen, Bürgerversammlungen, Ausstellungen und Publikationen neue Wege der Öffentlichkeitsbeteiligung gegangen. Mit der Erarbeitung

eines Flächennutzungsplanes wird eine Grundlage für die geordnete städtebauliche Planung der Landeshauptstadt geschaffen.

Vorrangiges Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist es, die Innenstadt so zu stärken, dass die Stadt Magdeburg ihrer Rolle als Landeshauptstadt und Regierungssitz des Landes Sachsen-Anhalt gerecht wird. Besonders zur Bebauung des Zentralen Platzes, der zu DDR-Zeiten nie bebaut worden war, werden große Anstrengungen unternommen. Aber auch andere Projekte in der Innenstadt wie der Hasselbachplatz, der Domplatz, der Breite Weg und der Bahnhofsvorplatz werden umgestaltet oder neu bebaut. Durch zahlreiche neuen Gebäude wie das Allee-Center, das City-Carré, das Ulrichshaus und die Stadtbibliothek wird die Attraktivität der Innenstadt deutlich erhöht.

Neben der Innenstadt unterliegen auch die anderen Stadtteile einer stürmischen Entwicklung. Besonders die gründerzeitlich geprägten Stadtquartiere wie Stadtfeld, Sudenburg und das südliche Stadtzentrum, die sich in einem desolaten Zustand befanden, wandeln sich innerhalb weniger Jahre zu den schönsten und beliebtesten Vierteln der Stadt. Die noch zahlreich vorhandenen Siedlungen der 20er und 30er Jahre werden aufwendig originalgetreu saniert und zeigen sich heute wieder als architektonische Schmuck-

stücke der Stadt. Auch die Großwohnkomplexe gewinnen für ihre Bewohner durch umfangreiche Modernisierung und aufwendige Wohnumfeldgestaltung an Attraktivität.

Auch die zahlreichen Grünanlagen der Stadt werden wie der Klosterberggarten, der Fürstenwall und der Geschwister-Scholl-Park unter Beachtung der Originalplanungen umfangreich saniert. 1999 findet in Magdeburg die Bundesgartenschau statt, für die im Bereich des Cracauer Angers ein ehemals militärisch genutztes Gebiet umfangreich saniert und als Landschaftspark hergerichtet wird.

Durch die umfangreichen Haus- und Wohnungs-sanierungsmaßnahmen nimmt der Bestand an Wohnungen in der Landeshauptstadt kontinuierlich zu. Gleichzeitig kommt es jedoch hauptsächlich durch den Niedergang der Industrie zu einem enormen Verlust an Arbeitsplätzen. Dies führt zu einem erheblichen Verlust an Einwohnern, die zum größten Teil in die alten Bundesländer abwandern, um dort einen Arbeitsplatz zu finden. Viele Menschen ziehen aus der Stadt in die Nachbargemeinden, um dort ihren Traum vom Eigenheim zu verwirklichen. So steigen die Bevölkerungszahlen von ehemals kleinen Dörfern wie

Niederndodeleben innerhalb von wenigen Jahren sprunghaft an, während die Bevölkerungszahlen in der nahen Landeshauptstadt kontinuierlich sinken. Die Bevölkerungsabnahme durch Wegzug führt zwischen 1989 und 2000 zu einem Rückgang der Einwohner von rund 60.000, ein Rückgang dieses Trends oder gar eine Umkehr ist momentan nicht abzusehen. Aus der Abnahme der Stadtbevölkerung resultiert u.a. ein erheblicher Bestand an leerstehenden Wohnungen, die finanziell wie auch städtebaulich ein erhebliches Problem darstellen. Um diesem Problem langfristig entgegenzuwirken, soll es in den kommenden Jahren im Stadtgebiet zu Rückbau- bzw. Abrissmaßnahmen kommen. Auf diese Weise soll wieder ein ausgeglichenes Verhältnis zwischen Einwohner- und Wohnungsanzahl hergestellt werden bei gleichzeitiger Aufwertung der bestehenden Wohnquartiere.

Zurückblickend auf die letzten zehn Jahre ist zu sehen, dass die Stadt sichtlich aufgeblüht ist. Mit der geglückten Wiederbelebung der Innenstadt und den weit vorangeschrittenen Sanierungen der Bausubstanz, der fortschrittlichen Infrastruktur und den weitläufigen Grünanlagen zeigt sich die Stadt an der Elbe heute wieder als bedeutendes Zentrum Mitteldeutschlands.

Remtergang



Breiter Weg 178/179



4 Viertelstrukturen/Stadtteilentwicklung

Johannes Wöbse

4.1 Archäologische Denkmale/Flächendenkmale

Brigitta Kunz

Mit dem Wiederaufbau der Stadt Magdeburg nach der Zerstörung von 1945 wurde hier die Chance zur Erforschung mittelalterlicher Stadtentwicklung genutzt. Für den Zeitraum 1948 bis 1968 konnten einige der Baumaßnahmen von E. Nickel archäologisch begleitet werden. Die archäologischen Forschungsaktivitäten konzentrierten sich überwiegend auf die Altstadt, den Alten Markt und den Domplatz.

Ein herausragendes Ergebnis war die Aufdeckung des Pallas der Pfalz Otto I. Dieses Ergebnis erregte damals international Aufsehen und war für die historische Forschung von unschätzbarem Wert. Heute, im Bauboom der "Nach-Wendjahre", muss erhöhte Aufmerksamkeit und Schutz den noch ungestörten archäologischen Denkmalen gelten.

Magdeburg gilt als einer der bedeutendsten Orte des Mittelalters im ostsächsischen Raum. Der Ort entwickelte sich früh neben den überwiegend am Rhein liegenden Städten zu einem frühmittelalterlichen Zentrum für Ost-Westverbindungen. Für die urkundlich belegte Burg und Pfarrkirche sowie den Handelsplatz und Hafen aus dem 9. Jahrhundert fehlen bisher jedoch sichere archäologische Belege. Zu suchen sind diese Orte mit hoher Wahrscheinlichkeit in der heutigen Altstadt Magdeburgs, wo Kaiser, Könige und Erzbischöfe über Jahrhunderte Residenz hielten.

Die gesamte Altstadt in den Grenzen der ehemaligen Stadtbefestigung des 18. Jahrhunderts mit dem südlich anschließenden Bereich des Klosterberggartens gilt daher als archäologisches Flächendenkmal, das in besonderer Weise von der Geschichte des Menschen Zeugnis ablegt und als Kulturdenkmal nach § 2 des Denkmalschutzgesetzes des Landes Sachsen-Anhalt geschützt wird.

Unter diesen besonderen Schutz fallen auch die alten Dorfkerne des 10. Jahrhunderts von Buckau, Fermersleben, Westerhüsen, Beyendorf, Lemsdorf, Ottersleben, Diesdorf, Alt Olfenstedt, Cracau, Prester, Zipkeleben, Pechau und Randau-Calenberge, die zum größten Teil im heutigen Stadtgefüge aufgegangen sind.

Bodengüte, Wassernähe, strategische und verkehrsgeographische Faktoren ließen zu allen Zeiten die Menschen das Steilufer und das Hinterland, aber auch Sandinseln in den Elbauen als Siedlungs- und Be-

stattungsplätze aufsuchen. Auf dem gesamten Stadtgebiet von Magdeburg sind Fundplätze unterschiedlichster Größe und Zeitstellung bekannt. Neben das Mittelalter treten vor allem Fundplätze der Bronzezeit. Dabei handelt es sich um Bestattungen, Gräberfelder und Siedlungen mit Pfostenstellungen und Gruben, die an mehreren Orten im Stadtbezirk Magdeburg mit nicht näher zu bestimmender Ausdehnung belegt sind.

Funde aus der Jungsteinzeit bis zur Völkerwanderungszeit zeigen jedoch an, dass das Areal der Stadt Magdeburg zu allen Zeiten aufgesucht und besiedelt war. Ebenso liefern die eingeschwemmten und umgelagerten altsteinzeitlichen Funde der Kiesgruben am Barleber See eindrucksvolle Belege der Bedeutung des Ortes Magdeburg. Sind die meisten archäologischen Kulturdenkmäler im Erdreich verborgen, so gibt es immerhin zwei noch obertägig sichtbare archäologisch wertvolle Bauwerke, die die Zeiten in Rudimenten überdauern konnten. Zwei Großsteingräber am Kleinen und Großen Silberberg, errichtet aus Findlingssteinen und teilweise noch überdeckt mit einem Hügel, sind als archäologische Denkmale noch sichtbar.

Da das Stadtgebiet nachweislich zu allen Zeiten vom Menschen aufgesucht wurde, ist stets damit zu rechnen, dass bei Bodenarbeiten bisher unbekannte archäologische Denkmale angeschnitten werden und Funde zutage treten. Daher kann der ausgewiesene Plan archäologischer Denkmale nur eine Verdichtung der Fundstellen anzeigen. Bisher unbekannte Fundstellen stehen grundsätzlich ebenso unter Schutz und gelten nach § 18 Abs. 1 als Kulturdenkmal.

Durch die wechselvolle Geschichte Magdeburgs ist das Hauptarchiv seines historischen Werdens nur im Boden erhalten geblieben. Da Veränderungen in den Städten unaufhaltsam sind, muss behutsam geplant werden. Dort wo ein Erhalt der Bodendenkmäler nicht möglich ist, müssen sie ausgegraben, dokumentiert und die Funde geborgen werden. Magdeburg hat früh den Wert seines Bodenschatzes erkannt, das nicht verschenkt werden darf.

4.2 Altstadt/Gründerzeitliche Stadterweiterung

Altstadt

Funde aus der Ur- und Frühgeschichte belegen, dass der Bereich der Altstadt Jahrtausende hindurch besiedelt war. Die bevorzugten Siedlungsplätze befanden sich auf dem Domplatz, dem Alten Markt mit dem Johanniskirchhof und dem Gebiet unmittelbar an der Petri- und Wallonerkirche. Neben Zeugnissen aus der Jungsteinzeit wurden in diesen Bereichen hauptsächlich Artefakte aus der jüngeren Bronzezeit und der älteren Eisenzeit gefunden.

Die erste größere bauliche Anlage dürfte ein karolingisches Kastell gewesen sein, das um 806 auf dem Gebiet des Dorfes Frose im Bereich der heutigen Petri- und Wallonerkirche errichtet und später zu einer Burg ausgebaut wurde. Die ältesten gefundenen Reste baulicher Anlagen im Bereich des Domplatzes sind auf das 9. bzw. 10. Jahrhundert datiert. Neben Spitzgräben einer Befestigungsanlage aus der Zeit Karls des Großen sind ca. 50 m nördlich des Domes die Grundmauern der Kaiserpfalz von Otto I. erhalten. Auf diesem Gelände wurde 937 das Benediktinerkloster St. Mauritius gegründet. Dom und Hauptkirche waren Mittelpunkt des 968 bestätigten Erzbistums. Die weitere Besiedelung Magdeburgs ging im weiteren von drei Gebieten aus. Den Schwerpunkt des Ortes bildete im 10. Jahrhundert das Domgebiet als kirchlicher und wirtschaftlicher Mittelpunkt. Der Breite Weg als nord-südlich verlaufende Hauptstraße verlief außerhalb der eigentlichen Siedlung. Im Bereich um den Alten Markt wurde eine Handelsniederlassung gegründet, die unter Otto I. 937 mit einer Mauer umgeben wurde und das bürgerliche Zentrum darstellte. Der dritte Siedlungsschwerpunkt war vermutlich die karolingische Burg, die nördlich des Alten Marktes lag. Zwischen Domfreiheit und Altem Markt entstand später unter Gero das Kollegiatstift St. Maria, das ab 1123 ein Prämonstratenser-Kloster wurde.

Die vier ummauerten Bereiche (Karolingisches Kastell, Domfreiheit, Alter Markt und Kollegiatstift St. Maria) wurden ca. 1020 durch Mauerbau im Westen und im Norden verbunden, Magdeburg trug damit erstmalig den Charakter einer geschlossenen Agglomeration. Westlich des Breiten Weges entstand ein neuer Stadtteil, der 1125 durch Ummauerung in die Stadt einbezogen wurde.

Ende des 12. Jahrhunderts blühte die Stadt auf, ein weiterer Bereich im Westen wurde bebaut und ummauert. Unter Erzbischof Albrecht II. wurde Magdeburg im Norden erweitert, indem Streusiedlungen, die auf der Flur von Frose entstanden waren, nach der

Verwüstung 1214 ca. im Jahr 1236 mit einer Mauer umgeben wurden. Die Eingliederung des Ufergeländes zwischen dem Höhenrand und der Elbe mit dem Knochenhauerufer als Hauptweg erfolgte seit dem ersten Viertel des 13. Jahrhunderts. Die Uferbereiche zwischen Dom und Heilige-Geist-Straße wurden dagegen erst nach 1525 in die Stadtbefestigung einbezogen. Zwischen 1275 und 1525 erfolgten mehrere Erweiterungen bzw. Begradigungen der Stadtmauer.

Während des Dreißigjährigen Krieges wurde Magdeburg fast völlig zerstört. Bei der am 10. Mai 1631 erfolgten Erstürmung und Plünderung der Stadt durch die kaiserlichen Truppen brach im Norden der Stadt ein Feuer aus, das sich rasch ausbreitete und in nur wenigen Stunden eine der bedeutendsten mittelalterlichen Städte vernichtete. Nur der Dom, das Kloster Unser Lieben Frauen und einige Häuser am Domplatz blieben erhalten.

Nach der fast völligen Zerstörung Magdeburgs im Dreißigjährigen Krieg fertigte der damalige Ratsherr Otto von Guericke 1632 einen für die damaligen Verhältnisse erstaunlich genauen Stadtplan im Maßstab 1:2088 an, in den er ein rationelles, barockes Straßenschema für eine neue Straßenführung einzeichnete. Unter anderem sah er zwei Straßenfluchten vor, die eine bis dato nicht mögliche Direktquerung der Stadt in ost-westlicher Richtung ermöglichen sollten, und zwei Parallelstraßen zum Breiten Weg, die das bisherige System aus kleinen Gassen durchbrechen sollten. Diese für die damalige Zeit fortschrittlichen Planungen wurden allerdings beim Aufbau der Stadt nicht berücksichtigt, das gewachsene Straßensystem wurde übernommen.

Durch den Neuaufbau der Stadt im 17. Jahrhundert entstand eine besonders in den Prachtstraßen wie aus einem Guss wirkende Barockstadt, die sich vor allem durch die prächtigen Giebelhäuser am Breiten Weg und am Alten Markt auszeichnete. Unter anderem wurden in dieser Zeit das Ensemble „Domplatz“, das Königliche Palais, Regierungsgebäude und Wohnpaläste einschließlich der barocken Grüngestaltung errichtet.

Nachdem Magdeburg endgültig 1680 de jure zu Brandenburg-Preußen gekommen war, wurde die Stadt zu der stärksten preußischen Festung ausgebaut. Neben den mehrere hundert Meter tiefgestaffelten Festungswerken, die die Stadt einschlossen, wurden an strategischen Stellen alleinstehende Festungsbauten errichtet (Stern, Zitadelle). Die Festungsbaumeister (Ingenieuroffiziere) waren gleichzeitig die Architekten der Paläste und der öffentlichen Gebäude. Es gab prächtige Stadttore an den aus der Stadt führenden Wegen, die Stadt selber war allerdings durch die

Festungsanlagen eingeschnürt und konnte sich über 300 Jahre hinweg nicht ausbreiten. Die 1525 erreichte Ausdehnung der Stadt im Mittelalter mit 1630-1700 m in Nord-Süd-Richtung und 620-850 m in Ost-West-Richtung blieb durch die einengenden Festungsanlagen bis 1871 bestehen, während sich in dieser Zeit die Einwohnerzahl von ca. 21.000 auf 85.000 Einwohner vervierfachte. In dieser Zeit nahmen die Festungsanlagen (2 km²) deutlich mehr Platz ein als die eigentliche Stadtfläche (1,2 km²).

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts kam es durch den Bedarf der Elbschifffahrt (Dampfschiffe) und der Bördelandwirtschaft (Zuckerfabriken, Lokomobilen, Dampfpflüge) zu einer sprunghaften Entwicklung der Magdeburger Industrie. Es wurden Eisenbahnlinien gebaut (zuerst Magdeburg-Leipzig, dann Magdeburg-Braunschweig), die aus Platzmangel jedoch nur am Elbufer errichtet werden konnten.

Die Bevölkerung nahm durch den steigenden Arbeitskräftebedarf in kurzer Zeit erheblich zu, in der Stadt konnte jedoch durch den strangulierenden Festungsgürtel kaum neuer Wohnraum geschaffen werden, was zu einer sozial unerträglichen Wohnungssituation führte (sog. Knattergebirge). Diese Situation entspannte sich erst ab 1871, nachdem das Militär aus militärstrategischen Gründen (durch die gestiegene Reichweite der Artillerie hatten die Festungsanlagen direkt an der Stadt keine Bedeutung mehr) der Stadt Teile der Festungsanlagen für eine Stadterweiterung verkaufte. Im Zuge dieser Erweiterung wurden die Eisenbahnlinien vom Elbufer an den Westrand der Altstadt verlegt, um bessere verkehrstechnische Bedingungen durch eine Bündelung aller Strecken am neuen Hauptbahnhof zu erreichen.

Die Innenstadt war bis zum Zweiten Weltkrieg im mittelalterlichen Stadtkern durch eine außerordentlich intensive bauliche Nutzung mit relativ niedriger und doch gleichzeitig extrem dichter Überbauung geprägt. Die Gebäude der Gründerzeit waren höher und besaßen enge lichtschachtartige Höfe, die prächtigen historisierenden Fassaden überdeckten das Wohnungselend in den Hinterhöfen. Der Breite Weg als repräsentative Hauptstraße verlor während der Gründerzeit teilweise seinen geschlossenen Charakter der Barockgiebelhäuser durch das schrittweise Vordringen von Geschäfts- und Kaufhäusern, war aber durch die Fülle von Geschäften, Gaststätten, Hotels etc. sehr lebendig.

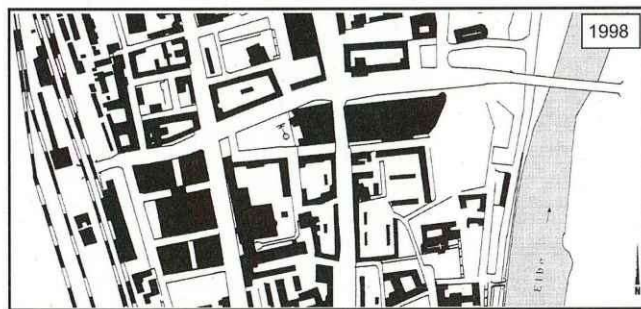
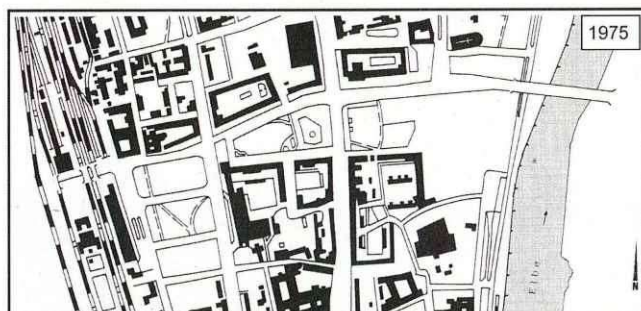
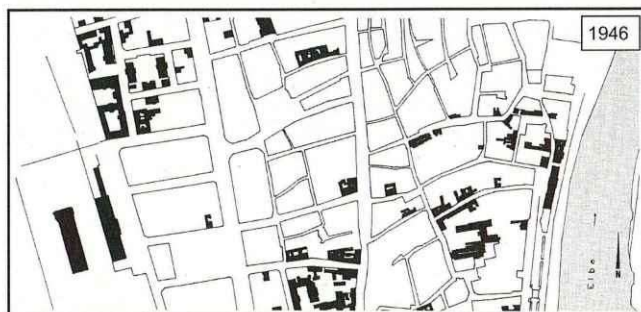
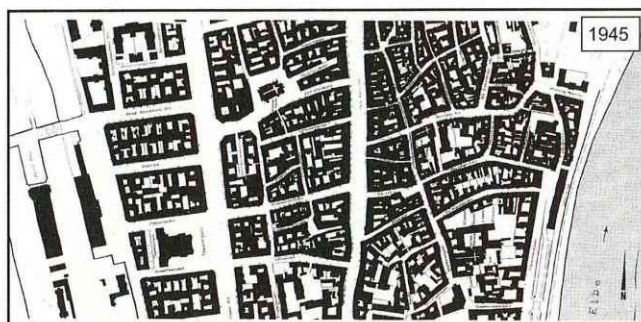
Während des Zweiten Weltkrieges war Magdeburg wegen seiner Kriegsindustrie ein bevorzugtes Ziel alliierter Bomberangriffe. Gegen Ende des Krieges wurde Magdeburgs Innenstadt mehrfach stark getroffen,

besonders schlimm in der Nacht des 16.01.1945. Wie auf der Schadenskarte von 1950 (S. 67) zu sehen ist, wurde fast die gesamte Altstadt (über 80 %) mit ihren Barockbauten vernichtet, nur wenige Gebäude wie der Dom, das Kloster Unser Lieben Frauen, einzelne Kirchen und Wohn- bzw. Geschäftshäuser blieben stehen.

Nach der Zerstörung der Innenstadt 1945 wurde beim Aufbau der Innenstadt in den 50er Jahren das mittelalterliche Straßensystem aufgebrochen und durch Neuanlegung und Verbreiterung von einzelnen Straßen an die Verkehrsverhältnisse angepasst. Diese Neustrukturierung erfolgte jedoch so radikal, dass das mittelalterliche Straßensystem völlig verwischt wurde und nur noch in Resten zu erkennen ist. Im Zuge der Neubebauung wurden verbliebene Barock- und Gründerzeitbauten abgerissen und nach stalinistischem Vorbild ein neuer Grundriss der Innenstadt mit starker räumlicher Auflockerung geschaffen, dabei wurden aber leider u. a. auch sieben Kirchen und die Synagoge abgebrochen und keinerlei Bezug auf über Jahrhunderte hinweg gewachsene Stadtstrukturen genommen. Die Neubebauung orientierte sich in den ersten Jahren des Wiederaufbaus am Stil der Nationalen Tradition (z. B. Ernst-Reuter-Allee, Otto-von-Guericke-Straße), ab dem Beginn der 60er Jahre am industriellen Wohnungsbau in Plattenbauweise (z. B. Breiter Weg, Jakobstraße). Im Zuge der kompletten Neubebauung ganzer Altstadtbereiche wurden noch bestehende Gebäude und Kirchen abgerissen und zum Teil ein völlig neues Straßenraster angelegt. Aus diesem Grund sind in der Altstadt Magdeburgs nur noch wenige Bauwerke und Straßenführungen aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg erhalten.

Trotz der großflächigen Zerstörungen sind im Altstadtbereich bedeutende Gebäude aus verschiedenen Zeitepochen erhalten geblieben, die heute unter Denkmalschutz stehen. Hervorzuheben sind hier:

- das romanische Kloster Unser Lieben Frauen, das 1017/1018 gegründet wurde und dessen bestehende Gebäude zwischen 1064 und 1150 gebaut wurden und Stilelemente der Romanik in vollendeter Form aufweisen,
- die romanische Stiftskirche St. Sebastian,
- der Dom St. Mauritius und St. Katharina von 1209 als erstem gotischen Dom Deutschlands,
- die Johannis-Kirche, die Petri-Kirche, die Walloner-Kirche und die Magdalenen-Kapelle,
- der Möllenvogteigarten mit dem letzten gotischen Stadttor und der angrenzende Fürstenwall,



Entwicklung der Innenstadt zwischen 1945 und 1998

- Reste der Stadtmauer entlang der Elbkante und weitere Relikte der Stadtbefestigung,
- das Rathaus und das Reiterstandbild am Alten Markt,
- die Barockbauten am Domplatz und die
- Wohn- und Geschäftshäuser im Stil der Nationalen Tradition an der Ernst-Reuter-Allee.



Dom St. Mauritius und St. Katharina

Domplatz Nr. 9





St. Johannis-Kirche



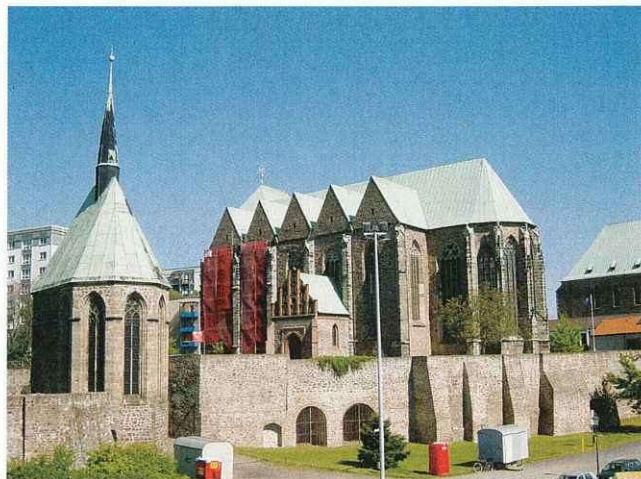
Kloster Unser Lieben Frauen

Rathaus



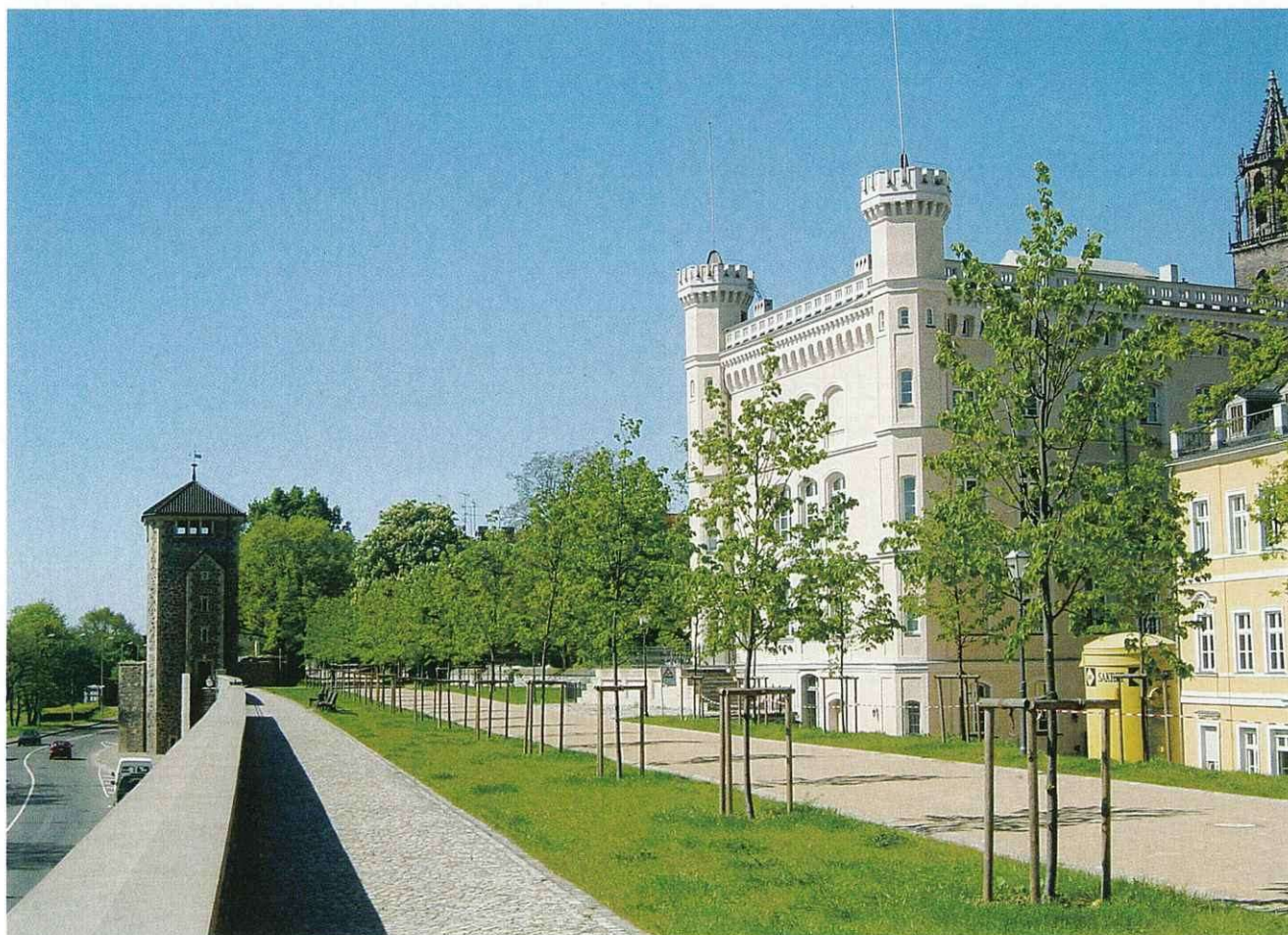


Ernst-Reuter-Allee



Magdalenenkapelle und St. Petri-Kirche

Fürstenwall



Gründerzeitliche Stadterweiterung

Da sich Magdeburg im 19. Jahrhundert durch den Festungsgürtel trotz fortschreitender Industrialisierung und stark steigender Bevölkerungszahlen räumlich nicht ausdehnen konnte, siedelte sich die Industrie in den Vororten an, vor allem in Buckau und Sudenburg. Unter dem Druck der stetig anwachsenden Bevölkerung begann die wildwüchsige Bebauung entlang der Ausfallstraßen. Es entstand ein Konglomerat aus Wohnbebauung und Industrieanlagen ohne jedes städtebauliche Entwicklungskonzept. In der Innenstadt versuchte man durch Aufstockung und Hofüberbauung, durch die Umwandlung von Dachböden, Kellern, Ställen, Schuppen und Werkstätten in Wohnraum die steigenden Bevölkerungszahlen abzufangen. Dies führte zu unerträglichen sozialen und hygienischen Zuständen. Trotz dieser Verhältnisse dauerten die Verhandlungen zwischen der Stadt und dem Militär über eine Stadterweiterung ein Vierteljahrhundert. 1870 erwarb die Stadt für 6 Mio. Mark vom Militär ein 54 ha großes trapezförmiges Terrain im Bereich der damaligen Sternschanze, das immerhin ca. die Hälfte der Fläche der bestehenden Innenstadt ausmachte. Die Eisenbahngesellschaften übernahmen ein 38 ha großes Terrain im westlichen Stadtgebiet für 4,5 Mio. Mark.

Die alten Festungsanlagen wurden ab 1869 eingeebnet und mit dem Bau neuer Anlagen begonnen. Diese verliefen vom Westende der Nordfront über die heute noch vorhandenen Anlagen zwischen Glacis und Maybachstraße im Westen und erreichten unter Einbeziehung des Fort Stern weiter südlich als vorher die Elbe, so dass die Stadterweiterungsflächen und das Gelände des neuen Hauptbahnhofes innerhalb der Festungsanlagen lagen.

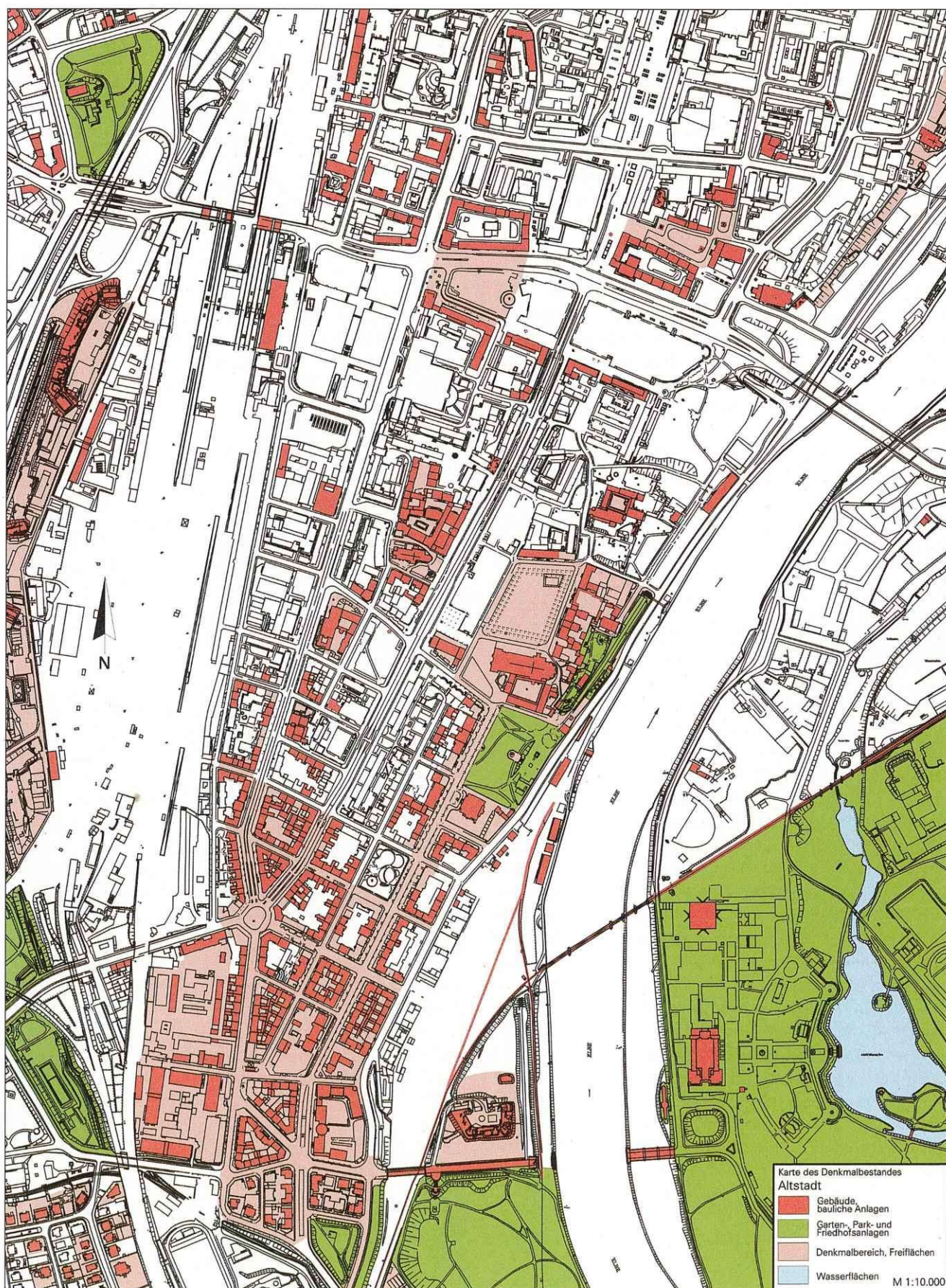
Die Pläne für die Bebauung des Stadterweiterungsgebietes änderten sich mehrmals, insbesondere die Straßenführung wurde erst 1880 endgültig festgelegt. Während im Stadterweiterungsplan von 1869 der Stern noch von der Erweiterungsplanung ausgenommen war und ein Verkehrsknotenpunkt im neuen südwestlichen Stadtbereich nicht geplant war, erstreckt sich die Erweiterungsfläche in den Plänen von 1871 und 1873 bis auf das Gelände des Sterns mit einem gänzlich anders strukturierten Straßenraster. Grundgedanke des überarbeiteten Straßensystems war die Schaffung eines Verkehrsschnittpunktes im Südwesten, der die beiden Stadttoreingänge Sudenburger und Buckauer Tor und den Breiten Weg als Hauptstraße der Altstadt verbinden sollte. Durch diesen Schnittpunkt, den späteren Hasselbachplatz, wurde die Hauptverkehrsstraße der Stadt mit den beiden Vorstädten Buckau und Sudenburg und diese mit dem

Zentralbahnhof Magdeburgs verbunden. Im Gegensatz zur Planung von 1873 wurde die Straßenführung östlich des Breiten Weges nochmals erheblich abgeändert. Statt der ursprünglich angedachten Zusammenführung der heutigen Hegel- und Leibnizstraße in Richtung auf den Hasselbachplatz wurden diese beiden Straßen parallel zum Breiten Weg bis auf das ehemalige Stern Gelände ausgeführt, die Hegelstraße dabei mit durchgehender Blickachse zum Dom. Der Stern selbst wurde teilweise in die neue Bebauung integriert und erst 1906 komplett abgerissen.

Das Nebenstraßen- bzw. Hausblocksystem wurde ausschließlich nach verkehrstechnischen, hygienischen, technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten geplant. Auf stadtgestalterische Elemente wurde nicht geachtet, die Einbeziehung öffentlicher Gebäude war für die Planenden ein unwesentlicher Punkt und wurde oft dem Zufall überlassen. Auch die Gestaltung der einzelnen Häuser wurde nur durch wenige Regularien bestimmt. Die Bauordnungen schrieben eine geschlossene Bebauung vor und gaben Maße für die Höhen der Gebäude und die Mindestgröße der Hinterhöfe vor. Weitere Bestimmungen waren eher schwammig verfasst und kamen den Bauunternehmern sehr entgegen. Die Bauunternehmer, meistens Maurer- oder Zimmermeister, entwarfen und bauten als Baumeister die Gebäude in eigener Regie.

Durch die Boden- und Bauspekulationen stiegen die Preise von Grundstücken in astronomische Höhen (von 60 DM 1872 auf über 200 DM 1887). Daraus folgte eine Bebauung, die darauf aus war, möglichst hohe Mieteinnahmen zu ermöglichen. So kam es zu der für die Gründerzeit typischen Gebäudetypologie mit prachtvollen historisierenden Fassaden, die ihre Erbauer bzw. Besitzer repräsentieren sollten, und verschachtelten, dichtbebauten und dunklen Hinterhöfen, die möglichst viel Wohnraum bieten sollten, um hohe Mieteinnahmen zu garantieren.

Die Bebauung des neuen südwestlichen Stadtgebietes erfolgte in zwei Phasen nach streng ökonomischen Gesichtspunkten von Norden nach Süden. In der ersten Phase wurde zwischen 1870 und 1890 das Areal zwischen der heutigen Danzstraße und der Geißlerstraße, der Bahnhofstraße und dem Schleinufer bebaut. Die zweite Bauperiode aus den Jahren 1905 bis 1920 prägt das Gebiet zwischen Geißlerstraße und Schönebecker Straße, Sternstraße und Steubenallee. Durch dieses Vorgehen ist in der Magdeburger Fassadengestaltung eine deutliche Entwicklung von Nord nach Süd zu verfolgen. Während der siebziger Jahre wurden nach Berliner Beispiel die Fassaden in durch Renaissanceelemente bereicherter klassizisti-



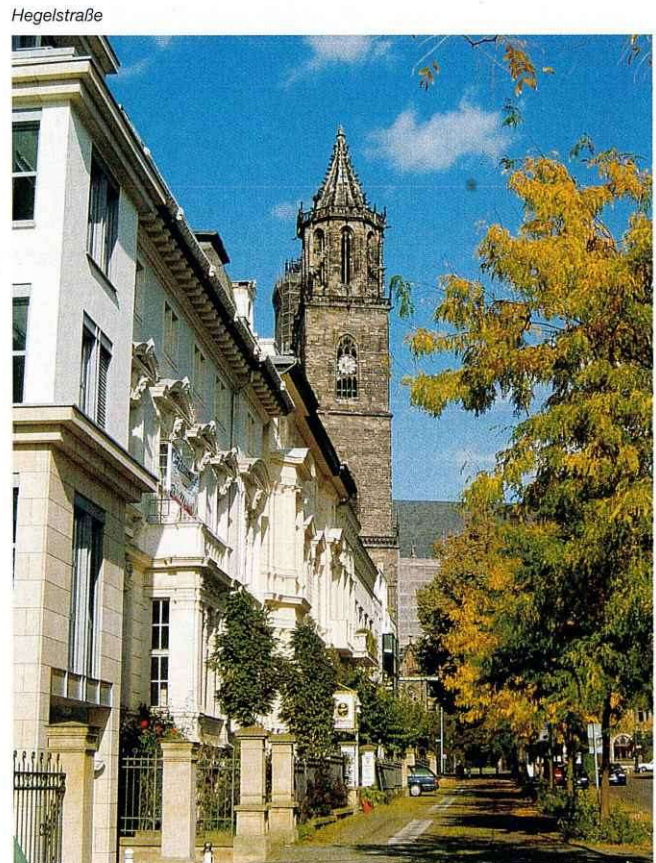
scher Tradition gestaltet, zu erkennen an einheitlichen Traufhöhen, durchlaufenden Gesimsen, gelegentlich Attiken bzw. Balustraden, Fensterarchitekturen, Putzquaderung sowie Risalit- und Pilastergliederungen in zurückhaltender Plastizität, was insgesamt zu einem einheitlichen Straßenbild führte. In den achtziger Jahren kam es durch eine zunehmende Individualisierung der Einzelbauten mit immer reicherer Gliederung und Ornamentik zu einer stärkeren Differenzierung der Straßenwände. Die Struktur- und Dekorationsformen wandelten sich vom Tektonischen und Flächigen zum Malerischen und Plastischen mit eindeutig barocker Ausrichtung. Risalite, Balkone, Loggien, Erker, Zwerchhäuser, Kuppeln und Türme erzeugen harte Licht-Schatten-Kontraste und durchbrechen die Fassadenstruktur, was zu einem unruhigen Erscheinungsbild führt, das durch die zum Teil bewegte Dachlandschaft noch verstärkt wird.

Der Zweite Weltkrieg wirkte sich für das südliche Stadtzentrum weniger stark aus als für die Altstadt, die ja fast völlig zerstört wurde. Die größten Zerstörungen gab es in dem der Altstadt am nächsten liegenden nördlichen Teil der Stadterweiterung. Das bedeutet, dass vor allem gründerzeitliche Gebäude aus den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts zerstört wurden. Die Beschädigungen des südlichen Teils hielten sich in Grenzen, so dass heute von diesen Gebäuden der Großteil noch vorhanden ist.

Durch die zum größten Teil geschlossene gründerzeitliche Bebauung besitzt das südliche Stadtzentrum Stadtbildqualitäten in einer größeren Anzahl erhaltenswerter baulicher Anlagen von künstlerischem, geschichtlichem und städtebaulichem Wert. Gebäude, Straßen, Plätze und die dazugehörigen Freianlagen prägen im Zusammenhang als Ensemble die unverwechselbare Gestalt dieses Stadtteiles. Daher wurde das südliche Stadtzentrum zum größten Teil als Denkmalbereich ausgewiesen. Neben den zahlreichen gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern finden sich in diesem Stadtteil auch noch andere bedeutende denkmalgeschützte Bauwerke wie z. B. die Train-Kaserne an der Hallischen Straße, das Kavalier Scharnhorst und der Elbebahnhof mit der jüngst restaurierten Elbebahnhofsbrücke. Hier ist auch noch das Hauptgebäude des Hauptbahnhofs zu nennen, das sich zwar nicht im eigentlichen Bereich des südlichen Stadtzentrums befindet, aber auch im Zuge der Stadterweiterung errichtet wurde (siehe dazu auch Kap. 8.2).



Otto-von-Guericke-Straße





Palais am Fürstenwallpark



Otto-von-Guericke-Straße

Domgymnasium



Hasselbachplatz



4.3 Werder, Brückfeld und Cracau

Werder

Der Stadtteil Werder befindet sich auf einer Elbinsel zwischen der Altstadt und dem Stadtteil Brückfeld am östlichen Elbufer. Diese Elbinsel besteht aus dem eigentlichen Werder, dem Großen Werder, der zwischen der Zoll- und der Alten Elbe liegt, dem Kleinen Werder zwischen der Zoll- und der Stromelbe und dem Rotehornpark im Süden. Aus alten Karten und Stichen ist zu ersehen, dass dieser Bereich zwischen den Elbarmen mehrfach seine Gestalt änderte. Die heutige Form erhielt der Werder, der aus mehreren einzelnen Elbinseln hervorging, im Laufe des 19. Jahrhunderts, nachdem zahlreiche Verbauungen, Buhnen und Aufschüttungen die natürliche Fließgewässerdynamik zum Stillstand gebracht hatten.

Im Zuge des Ausbaus Magdeburgs zu einer Festung ab 1680 ließ der Kurfürst zuerst auf dem Nordteil des Werders eine Zitadelle zur Sicherung des Elbüberganges errichten. Der Verkehr von der Stadt zur Ostseite der Elbe musste auf einer schmalen Uferstraße an zwei Bastionen vorbeigeführt werden. Da der Werder im Vorfeld der Festung lag und dort daher die Rayonbestimmungen in Form eines generellen

Bauverbotes galten, wurde das Werdergelände zunächst nur von Korbmachern für Weidenanpflanzungen genutzt, ab 1722 kamen Holzlager und Holzumschlagplätze dazu. In den folgenden Jahrzehnten legten sich mehrere Magdeburger Gärten auf dem Gelände an, so dass dort um 1800 bereits um die zwanzig Gebäude auf dem Werder standen. Der nördliche Teil des Großen Werders wurde zu einem vielbesuchten Park umgestaltet, der jedoch nach Ausbau des Rotehornparks an Bedeutung verlor. 1842 wurde an der Zollelbe ein Winterschutzhafen angelegt.

Ab Mitte des 19. Jahrhunderts kam es auf dem Werder aufgrund der Wohnraumnot innerhalb der Festung zu einer verstärkten Bebauung mit Wohnhäusern, nachdem der Festungskommandant 1866 die strengen Bauverbote zum Teil aufgehoben hatte. Die Zitadelle, die über zweihundert Jahre lang den Eingang in die Festung markierte, ließ die Stadt zwischen 1922 und 1927 abtragen, um den Verkehrsfluss zwischen Magdeburg und dem östlichen Umland zu erleichtern.

Um 1880 wurde die Zollelbe zum Hafen ausgebaut, um den wachsenden Umschlag von Waren vom innerstädtischen Elbufer weg zu verlagern. Der Zollhafen konnte allerdings nicht weiter ausgebaut werden und hatte darüber hinaus keinen Eisenbahnanschluss, so

Stadthallenareal auf dem Werder



dass die Häfen im Norden Magdeburgs weiter ausgebaut wurden und der Warenumsatz im Zollhafen abnahm. Das Ende des Hafens als Umschlagplatz kam allerdings erst 1945 mit der völligen Zerstörung der Anlagen.

In der heutigen Bebauung des Werders sind noch deutlich die einzelnen Zeitabschnitte wiederzuerkennen. Aus der Zeit der Rayonauflagen im 19. Jahrhundert, als auf dem Werder noch nicht massiv gebaut werden durfte, sind noch ein paar niedrige Fachwerkhäuser vorhanden. Auch einige Villen vom Ende des 19. Jahrhunderts sind noch erhalten. In größerer Zahl gibt es noch Mietshäuser aus der Zeit um 1900. Auf Trümmerflächen aus dem Zweiten Weltkrieg wurden 1960 moderne Wohnhäuser in Plattenbauweise errichtet.

Aus denkmalpflegerischer Sicht ist besonders der Rotehorn-Park mit dem Stadthallenareal von großem Wert. Neben den Parkanlagen selbst stehen zahlreiche andere bauliche Anlagen unter Denkmalschutz, z. B. die Stadthalle von Göderitz und der Aussichtsturm von Albinmüller (beides von 1927), die Hyparschale, der Seitenraddampfer „Württemberg“, die Reste der Sternbrücke, die Eisenbahnhubbrücke und das am südlichen Ende des Werders liegende Fort XII.

Brückfeld

Der älteste Stadtteil Magdeburgs östlich der Elbe ging aus der Brückenkopfbefestigung des Elbüberganges hervor. Der Name Brückfeld stammt aus der Zeit nach 1945. Bereits während des Schmalkaldischen Krieges 1550/51 spielte die dort errichtete Zollschanze eine Rolle bei der Belagerung der Stadt. Die Befestigungsanlage wurde im Dreißigjährigen Krieg 1631 zerstört und 1666 wieder aufgebaut, weil diese Stelle als Elbübergang strategische Bedeutung für die brandenburgisch-preußische Militärpolitik besaß. Inmitten der neuen Befestigung befand sich ein Turm, der der Anlage den Namen Turmschanze einbrachte. 1718-1721 wurde die Turmschanze nach Plänen des Festungsbaumeisters Walrave weiter ausgebaut. Nach der Fertigstellung der Umwallungen 1731 kam es zu einer Besiedlung der Turmschanze unter Berücksichtigung militärischer Belange. Das Zentrum der neuen Siedlung, die den Namen Friedrichstadt erhielt, bestand aus einem runden Platz, dem Heumarkt, von dem fünf Straßen strahlenförmig ausgingen. Die anfangs errichteten einfachen Fachwerkhäuser mussten im 19. Jahrhundert massiven Gebäuden weichen.

Die Außengrenze der Friedrichstadt ist auch heute noch durch die Straße Am Charlottentor markiert, der Bereich der Glacisanlagen durch die Straße Zucker-

busch. Die Festung konnte ursprünglich nur über das Cracauer Tor nach Süden verlassen werden, erst 1818 entstand im Zusammenhang mit dem Bau einer neuen Straße Richtung Berlin, der Berliner Chaussee, das Charlottentor als Festungsausgang nach Osten. 1846 folgte der Anschluss an die Eisenbahn im Zuge des Baus der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Potsdam-Berlin.

Nach der Aufhebung der durch die Rayonbestimmungen festgelegten Baubeschränkungen und dem Abriss der Festungsanlagen um die Jahrhundertwende konnte sich der Ort weiter ausdehnen. Auf dem einstigen Festungsgelände wurden Kasernenbauten errichtet, nördlich der Berliner Chaussee entstand zwischen 1905 und 1936 eine geschlossene Wohnsiedlung. Diese Siedlung ist ein interessantes Beispiel für den Wechsel der Architekturströmungen innerhalb weniger Jahrzehnte, besonders das Gebiet um die Coswiger Straße mit ihren farbigen, im Stil des Neuen Bauens zwischen 1927 und 1929 errichteten Gebäuden ist von überörtlicher Bedeutung.

Das um den Heumarkt gelegene, dicht mit Wohnhäusern der Gründerzeit bebaute Zentrum der ehemaligen Friedrichstadt wurde in den letzten Jahrzehnten zugunsten des Straßenbaus in Verlängerung des Strombrückenzuges abgerissen, so dass heute nur noch wenige einzelne Gebäude Zeugnis von diesem Stadtteil geben.



Anger-Siedlung

Von hohem denkmalpflegerischem Wert im Bereich Brückfeld sind vor allem die Anger-Siedlung und die Kasernenanlagen am Jerichower Platz und in der Turmschanzenstraße.

Cracau

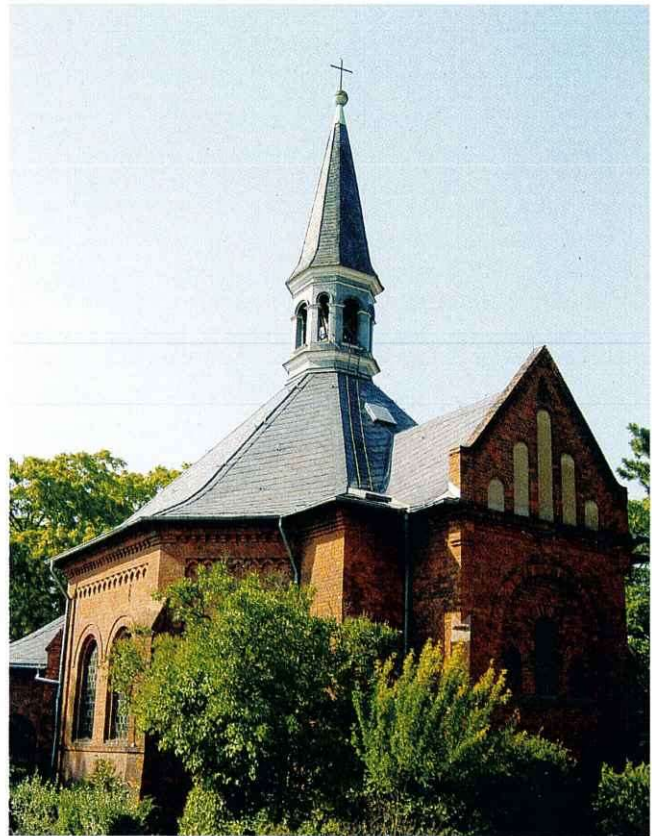
Die erste Besiedlung im Bereich Cracaus entstand auf zwei hochwasserfreien Sandinseln in der teilweise versumpften Elbniederung, dem südlich gelegenen Petersilienberg und dem nördlich gelegenen Mühlenberg, auf dem Artefakte aus der Slawenzeit und der römischen Kaiserzeit geborgen wurden. Urkundlich erwähnt wird „Cracowe“ erstmals um 1160, als auf Willen des Dompropstes hin Siedler mit holländischem Recht angesiedelt werden sollten. Vermutlich entwickelte sich die Besiedlung an dem alten Handelsweg (heutige Potsdamer und Babelsberger Straße), der über den Klusdamm weiter in den Osten führte. Rechtswinklig dazu entstand eine weitere Straße (heutige Burchard- bzw. Simonstraße). Dieses Straßenkreuz bildet den Kernbereich des alten Cracau.

Die nach dem Nationalheiligen der Holländer benannte St. Briccius-Kirche wurde im 12. Jahrhundert erbaut, vermutlicher Standort war der Petersilienberg im südlichen Bereich der heutigen Burchardstraße. Nach der Zerstörung dieser Kirche im Dreißigjährigen Krieg wurde etwas weiter nördlich 1661 die neue Kirche unter Einbeziehung eines alten Wartturmes errichtet. An der Nord- und Westseite des Kirchhofes sind noch Reste der mittelalterlichen Ummauerung erhalten, zu erkennen an den dort eingelassenen sechzehn spätmittelalterlichen Grabkreuzen (sog. Bauernkreuze).

Im Zuge der beginnenden Industrialisierung entwickelte sich Cracau im 19. Jahrhundert allmählich von einer bäuerlichen Gemeinde zu einer Arbeiterwohn-gemeinde. Zwischen 1860 und 1890 weitete sich der Ort auf die Straße Am Brellin, die Pfeifferstraße und die Pechauer Straße aus. Die in der Burchardstraße 1866 gegründete Cracauer Brauerei stellte nach dem Ersten Weltkrieg ihre Produktion ein und wurde später als Fischverarbeitungswerk genutzt.

Überörtliche Bedeutung erhielt Cracau durch die Pfeifferschen Stiftungen. Nach der Eröffnung des Pflegehauses Johannesstift 1889 entstanden in den folgenden Jahren weitere Pflegehäuser, Heime und Schulen für Körperbehinderte, außerdem eine Haushalts- und Kinderpflegerinnenschule. Heute dienen mehrere Gebäude der Pfeifferschen Stiftungen als Krankenhäuser.

Nach der Eingemeindung Cracaus 1910 wurde das ostelbische Gebiet zwischen der Friedrichstadt und dem alten Ortskern von Cracau am Anfang der zwanziger Jahre in der Flächennutzungsplanung als Siedlungsbereich vorgesehen und zwischen 1929 und 1939 entsprechend den Planungen von B. Taut und K. Rühl großflächig mit Mietwohnungen bebaut (siehe



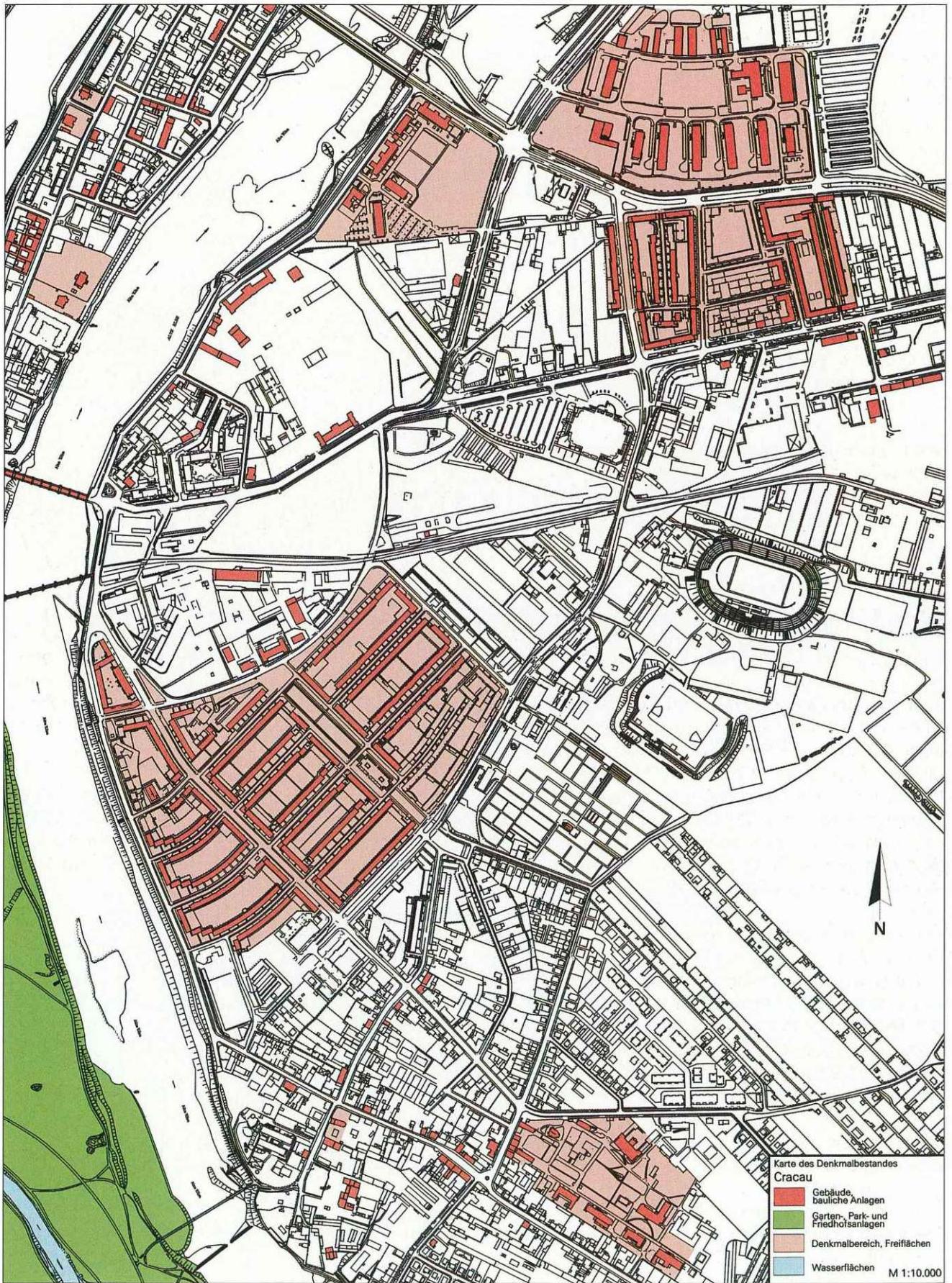
Kapelle der Pfeifferschen Stiftungen

Kap. 4.7: Siedlung Cracau). Wie auch die anderen Siedlungsbauprojekte dieser Zeit setzen sich diese Bereiche durch ihre Gestaltung, Geschlossenheit und städtebauliche Dichte von der übrigen Bebauung deutlich ab.

Die Siedlung Cracau ist daher von herausgehobenem denkmalpflegerischem Wert, wie auch die Kirche St. Briccius, die ehemalige Cracauer Brauerei in der Burchardstraße und Gebäude der Pfeifferschen Stiftungen.

Siedlung Cracau: Cracauer Straße





St. Briccius-Kirche Cracau



4.4 Alte/Neue Neustadt und Sudenburg

Alte Neustadt

Die ersten Ansiedlungen nördlich der Stadtmauer Magdeburgs gab es bereits im elften Jahrhundert in der Nähe des wendischen Fischerortes Frose. Erwähnt wird die Neustadt erstmals 1209, als sie wie auch das Dorf Frose bei den Kämpfen zwischen Kaiser Otto IV. und Erzbischof Albrecht II. völlig zerstört wird. Beide Ortschaften wurden weiter nördlich an der Grenze der Altstadt wiederaufgebaut. Die Neustadt erhielt 1230 das Stadtrecht, 1372 wurde Frose in das Stadtgebiet der Neustadt einbezogen.

Die Entwicklung der Neustadt wurde ständig durch die Erweiterung der Stadtbefestigungen Magdeburgs beeinflusst. Die Befestigungsanlagen wurden unter Zerstörung alter Bausubstanz im südlichen Bereich der Neustadt fortwährend erweitert, die Neustadt verlagerte sich auf diese Weise immer weiter nach Norden. Trotz mehrmaliger Zerstörung großer Teile der Neustadt z. B. im Schmalkaldischen Krieg 1550/51 und im Dreißigjährigen Krieg 1626 und 1631 wurde sie immer wieder

bis dicht vor die Befestigungsanlagen der Altstadt an der Hohen Pforte aufgebaut. Die Neustadt erstreckte sich am Ende des 17. Jahrhunderts ungefähr vom heutigen Pfälzer Platz bis zum Sieverstor.

Vor seinem Russlandfeldzug befahl Napoleon 1810, die Hälfte der Neustadt und der Sudenburg abzubauen und neue Häuser hinter der Schusslinie zu errichten, um ein freies Schussfeld für die Festungsgeschütze zu garantieren. Der Abbruch erfolgte allerdings erst 1812 nach dem Ausbruch des Krieges mit Russland. Im ersten Abschnitt wurden 248 Häuser im Bereich bis in die Mitte des heutigen Nordfriedhofes abgerissen, im zweiten Abschnitt 1813 wurde das Gebiet bis zur heutigen Moldenstraße mit 260 Häusern abgebrochen, darunter auch das Neustädter Rathaus und die Schule. Insgesamt fielen damit 508 von insgesamt 726 Häusern dem Abbruch zum Opfer, daneben auch das Agnetenkloster, zwei Prediger- und zwei Schulhäuser.

So wurde u. a. die Nicolaikirche zerstört, nur der nördliche Bereich der Neustadt ab der Moldenstraße blieb von der Zerstörung verschont. Die Besitzer der

Geschwister-Scholl-Park



zerstörten Häuser erhielten zum Ausgleich Land an der Straße nach Barleben. Aus der dortigen Ansiedlung entstand dann die Neue Neustadt, deren systematischer Straßengrundriss durch Napoleon festgelegt wurde.

Auf dem westlichen Teil des Trümmergeländes vor den Festungsanlagen ließ die Stadt 1823 einen Friedhof nach einem Plan von Lenné anlegen. Da Magdeburgs Begräbnisstätten durch den Platzmangel bereits überfüllt waren und es dadurch zu unzumutbaren hygienischen Bedingungen im Stadtgebiet kam, wurde der neue Friedhof im Vorfeld der Festung von Magdeburg als Stadtfriedhof genutzt. Nach der Einrichtung des Südfriedhofes 1872 und des Westfriedhofes 1898 verlor dieser Nordfriedhof allmählich an Bedeutung und wurde nach und nach unter Beibehaltung des Hauptwegenetzes in einen Park umgewandelt.

Der östliche Teil des Trümmergeländes, der jahrzehntelang nach den Rayonbestimmungen nur als Holzstrecke, Lagerplatz oder als Gartenland benutzt werden durfte, wurde nach der Aufhebung der Festungsbeschränkungen 1888 geschlossen bebaut. An der heutigen Walther-Rathenau- und der Lüneburger Straße entstanden Wohnhäuser und in den größeren Gärten um den heutigen Geschwister-Scholl-Park zum Teil aufwendige Villen. Im Zuge der Bebauung wurde die Schrote, die vorher westlich an der Neustadt entlangfloss, komplett verrohrt und ist daher im Bereich der Alten Neustadt nicht mehr an der Oberfläche zu finden.

Ein großer Teil der gründerzeitlich geprägten Alten Neustadt wurde im Zweiten Weltkrieg zerstört, nur wenige Straßenzüge um die Schiffer- und Gutenbergstraße herum, zwischen Weinberg- und Hafenstraße und an der Nordfront überstanden den Krieg. Während des Wiederaufbaus entstand bis 1960 um den Nordpark herum der erste ausgedehnte sozialistische Wohnkomplex in Magdeburg mit Gebäuden in Montagebauweise mit drei bis fünf Stockwerken.

Industrie siedelte sich in der Alten Neustadt hauptsächlich östlich der Rogätzer Straße an. Von besonderer Bedeutung waren das 1852 an der Rogätzer Straße errichtete Gaswerk, das die gesamte Stadt Magdeburg mit Gas versorgte, und das zwischen Elbe und Sandtorstraße 1896 gebaute Magdeburger Elektrizitätswerk. Nach dem zwischen 1886 und 1893 erfolgten Bau des Handelshafens entstanden in Hafennähe zahlreiche industrielle Anlagen wie Mühlenwerke, Kaffee Fabriken sowie Silos und Lagerplätze.

Die industrielle Geschichte der Alten Neustadt spiegelt sich auch im Denkmalverzeichnis wider. Als beson-

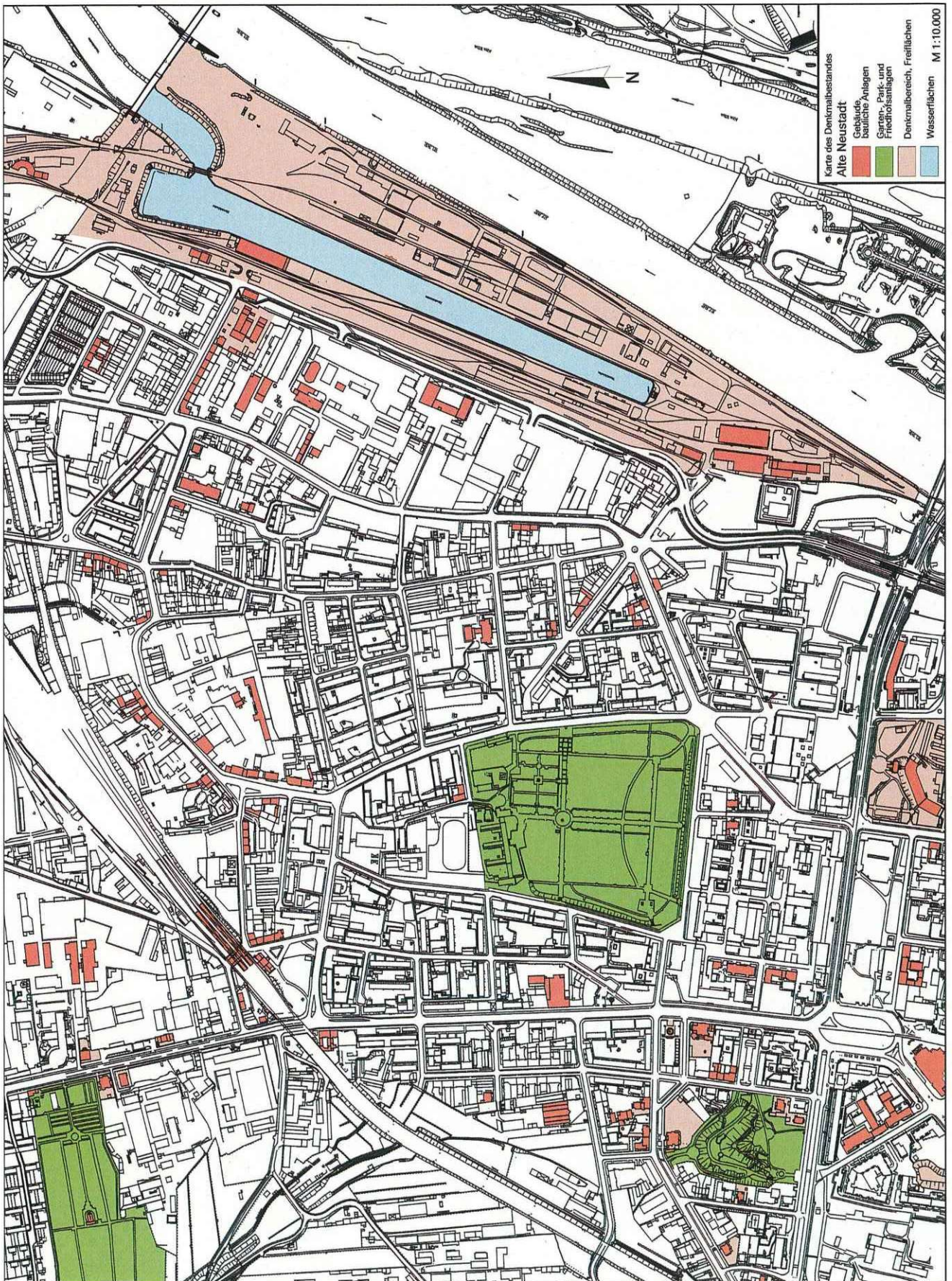


Handelshafen

dere Punkte wären hier der Handelshafen, das Gaswerk in der Rogätzer Straße, die Mühlen und die Börde-Brauerei zu nennen. Daneben sind besonders der Nordpark und der Geschwister-Scholl-Park von Interesse.

Börde-Brauerei





Neue Neustadt

Die Neue Neustadt entstand 1812 bis 1814 als Ersatz für die größtenteils zerstörte „alte“ Neustadt inmitten von Feldern und Steinbrüchen an der Straße nach Barleben. Die komplette Neuanlegung einer Stadt auf dem Land, das die westfälische Regierung 1808 den Magdeburger Stiftungen entzogen hatte, ermöglichte eine große, planmäßige Gründung, die sich noch heute im Straßengrundriss widerspiegelt.

In der von den westfälischen Behörden getauften Hieronymusstadt stand anfangs der Wohnhausbau im Vordergrund, öffentliche Gebäude wie das Rathaus folgten später (1840).

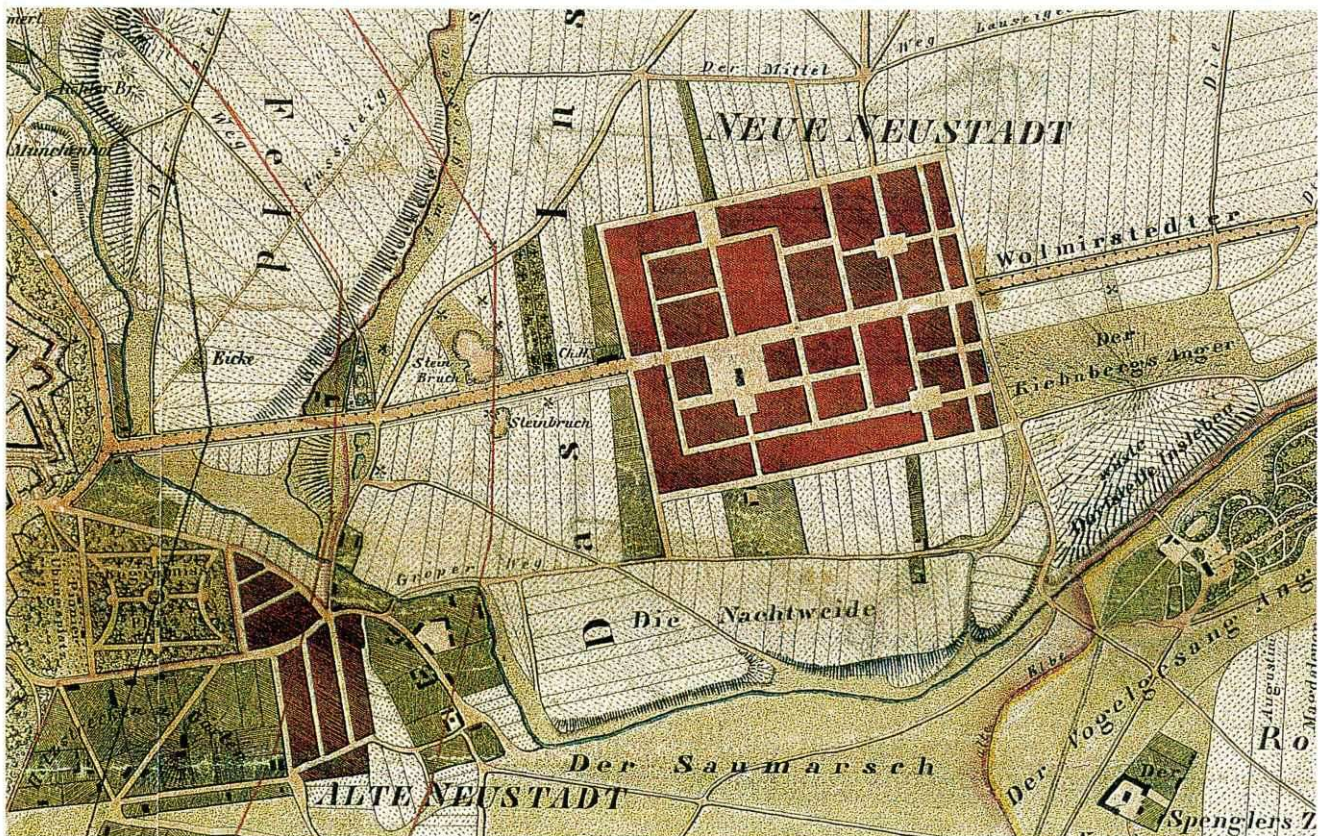
Der Straßengrundriss ist gekennzeichnet durch ein System sich rechtwinklig kreuzender Straßen, als zentrale Achse in der Mitte von Süden nach Norden verlaufend der Breite Weg, heute Lübecker Straße. Das Gebiet der ursprünglichen Siedlung wurde begrenzt durch die Morgenstraße im Osten, die Mittagstraße im Süden, den Verlauf der erst später angelegten Umfassungsstraße im Westen und die Mitternachtsstraße im Norden, heute Hundisburger- bzw. Kastanienstraße. In diesen Grundriss wurden vier Plätze integriert, der Große Marktplatz mit der Nicolaikirche (heute

Nicolaiplatz) zentral am Breiten Weg, im Westen der Kleine Marktplatz (heute Moritzplatz) und zwei kleinere Plätze im Norden, der Friedrichs- und der Wilhelmsplatz (heute Kuckhoff- und Heinrichplatz).

Die Bebauung bestand aus materiellen Gründen größtenteils aus kleinen, ein- bis zweistöckigen Häusern, die vereinzelt abseits von den Hauptstraßen auch heute noch dort zu finden sind, und ergab zusammen mit der Landwirtschaft als dem Hauptbetätigungsfeld der Bevölkerung den Charakter einer Ackerbürgerstadt.

An den zwei Jahrzehnte dauernden Aufbau der Stadt schloss sich die zunehmende Industrialisierung mit dem Bau von zahlreichen Fabriken an. Es entstanden vor allem Betriebe wie Zichorien-, Zucker-, Stärke- und Konservenfabriken, Brennereien und Brauereien, die die landwirtschaftlichen Produkte der Magdeburger Börde verarbeiteten. Die Standortbedingungen verbesserten sich erheblich, als Anfang der siebziger Jahre im Zuge der Verlegung des Magdeburger Hauptbahnhofes in den Westteil der Stadt eine Eisenbahnlinie gebaut wurde. Die Neustadt erhielt einen eigenen Bahnhof, der von der Alten wie auch von der Neuen Neustadt gut zu erreichen war. Mit zunehmender Industrialisierung wuchs die Einwohnerzahl

Neustadt 1838





Curie-Siedlung: Pettenkofer-Straße

steil an, die Neustadt wurde nach der Einwohnerzahl zur fünftgrößten Stadt der Provinz Sachsen. Da sie auf wirtschaftlicher Seite stark mit Magdeburg verflochten war, schlossen sich die beiden Städte 1886 zusammen, die Neustadt erhielt den Rang einer Industrievorstadt. Durch diesen Zusammenschluss wurde die Entwicklung der Neustadt weiter forciert. Neben der Vervollständigung einiger wichtiger Projekte wie der Fertigstellung des Handelshafens wuchs die Neue Neustadt besonders im Osten über ihre bisherigen Grenzen hinaus.

Im Gebiet zwischen der heutigen Rostocker Straße und der Nachtweide errichtete der Mieter-, Bau- und Sparverein bereits vor dem Ersten Weltkrieg Siedlungshäuser, die erstmalig im Gegensatz zur gründerzeitlichen Bebauung keine geschlossene Hofumbauung besaßen. In den zwanziger und dreißiger Jahren entstanden um die Neue Neustadt herum weitere Siedlungen wie Birkenweiler im Nordwesten und Eichenweiler im Nordosten, die aus niedrigen Siedlungshäusern inmitten kleiner Gärten bestanden. Aus dem Ende der zwanziger Jahre stammt die Banksche Siedlung (heutige Curie-Siedlung) mit ihrer dreigeschossigen Bebauung im Bauhaus-Stil.

1944 und 1945 kam es in der Neuen Neustadt zu erheblichen Zerstörungen, von denen hauptsächlich der alte Kern betroffen war. Der Wiederaufbau begann

1953 noch in der traditionellen dreigeschossigen Bauweise unter Berücksichtigung des alten Straßensystems. Mit der Errichtung der ersten Bauten in Großblockbauweise in der Morgenstraße 1956 und ab 1966 in Plattenbauweise in der Wedringer-, der Hundisburger-, der Lübecker- und der Wolmirstedter Straße ging ein weitgehender Abriss der alten Ackerbürgerhäuser einher, durch den die Neue Neustadt endgültig ihr landstädtisches Gepräge verlor.



St. Nicolai-Kirche



Diamant-Brauerei in der Lübecker Straße

Aus denkmalpflegerischer Sicht von besonderem Interesse in der Neuen Neustadt sind die Nicolai-Kirche, die ehemalige Diamant-Brauerei in der Lübecker Straße, die Curie-Siedlung und das Napoleon'sche Straßengitter.



Sudenburg

Während des Mittelalters lag Sudenburg noch unmittelbar vor den Toren Magdeburgs, etwa im Gebiet der heutigen südlichen Altstadt. Aus dieser Lage resultiert auch der Name (Sudenburg von altsächsisch *sudhan* = von Süden her gelegene Burg), der 1281 erstmalig erwähnt wurde. Die seit 1398 mit dem Stadtrecht ausgestattete erzbischöfliche Landstadt entstand aus einer Siedlung zwischen Dom und dem Kloster Berge. Wiederholt wurde Sudenburg zerstört (1231, 1550, 1631) und jeweils wieder etwas weiter südlich aufgebaut.

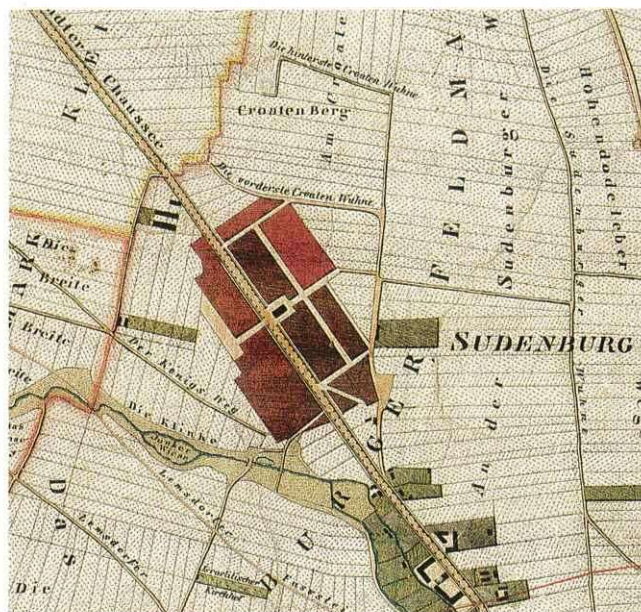
Im Zuge des Ausbaus der Festungsanlagen Magdeburgs und der Anlegung der Sternschanze nordwestlich des Klosters Berge wurde in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der östliche Teil Sudenburgs abgebrochen.

1812 wurde der restliche Teil des noch bestehenden ursprünglichen Sudenburg wie auch die Neustadt auf Befehl Napoleons niedergerissen, um in einem Umkreis von 500 m ein freies Schussfeld für die Festung zu erhalten. 155 Häuser, die 1.546 Einwohnern Unterkunft boten, fielen dem Abbruch zum Opfer. Auch das Kloster Berge südlich der Stadt wurde auf Befehl Napoleons hin abgebrochen.

Die enteigneten Hausbesitzer des zerstörten Sudenburgs erhielten zum Ausgleich Land aus dem Grundbesitz der aufgehobenen Stiftungen etwa 2 km von der Festung entfernt an der Straße nach Halberstadt. Dort wurde von der westfälischen Regierung nach einem einheitlichen Plan ein neuer Ort namens Katharinenstadt angelegt, der sofort nach der Vertreibung der französischen Truppen 1814 wieder in Sudenburg umgetauft wurde. Auch hier wurde wie auch in der Neuen Neustadt der Stadtgrundriss auf ein rechtwinkliges Straßensystem zwischen der Halberstädter Straße (damals noch Breiter Weg genannt), der Bergstraße im Südwesten, der Schöninger Straße im Norden (früher Abendstraße) und der Rottersdorfer Straße (früher Morgenstraße) im Nordosten gegründet, südöstlich der Halberstädter Straße gab es zunächst nur den Friedhof mit dem Kirchweg, später zweigten dann einige Querstraßen ab.

Das Zentrum des neuen Sudenburgs nahm der Platz an der 1822 errichteten kleinen Ambrosiuskirche ein, die 1875 einem größeren neugotischen Bauwerk weichen musste. An der Ecke Ambrosiusplatz / Halberstädter Straße befand sich auch das Sudenburger Rathaus, das heute nicht mehr existiert.

Die Halberstädter Straße war bereits von Anfang an mit einer Straßenbreite von 14,3 m und einer Bürger-



Sudenburg 1838



Ländliches Wohnhaus in der St. Michael-Straße

steigbreite von 9,4 m sehr großzügig angelegt. Zeichnungen und Schriftstücke belegen, dass es vor vielen Häusern an der Halberstädter Straße Vorgärten gab, die bedauerlicherweise völlig verschwunden sind. Wie auch in der Neuen Neustadt gab es zahlreiche öffentliche Pumpen, an denen sich die Bevölkerung frisches Wasser holen und die Kutscher ihre Pferde tränken konnten.

Beim Aufbau des (neuen) Sudenburgs wurden die neuen Gebäude von den Vertriebenen in einem Stil gebaut, der ihnen bereits vertraut war. Es entstanden ländliche, klassizistisch geprägte Wohnhäuser: eingeschossig, traufständig mit zwei Wohneinheiten links und rechts eines zentral angelegten Flures.

Zwischen 1840 und 1875, und damit zwischen dem Ende des Klassizismus und dem Beginn des

deutschen Neubarock, wurden zahlreiche weitere zwei- oder dreigeschossige Wohngebäude errichtet, deren Grundriss sich noch stark an den des ländlichen Wohnhauses des Klassizismus anlehnte, deren Fassade allerdings eine starke Veränderung erfahren hatte. Neben Elementen der klassizistischen Architektur (z. B. Giebeldreiecke oberhalb der Fenstergewände, Zahnschnitt unterhalb des Dachgesimses) tauchten immer mehr Elemente der Renaissance auf (z. B. Rustizierung der Erdgeschosse, Fassadengliederung).

Die selbständige Landstadt Sudenburg blühte in der Mitte des 19. Jahrhunderts durch Gewerbeansiedlungen und die Nähe zu Magdeburg rasch auf. Nachdem die Verflechtungen zwischen Sudenburg und Magdeburg immer enger wurden, kam es 1867 zu einer Vereinigung der beiden Städte.

1886 wurde beschlossen, im Zuge der Wohnraumerweiterung weitere Straßen in Sudenburg anzulegen. Zunächst wurde im Bereich südlich der Halberstädter Straße die Kurfürstenstraße (heutige Heidestraße) angelegt und im gründerzeitlichen Stil des Neubarock geschlossen bebaut. Dieser Straßenzug ist heute noch ohne Zerstörungen erhalten. Hier findet man die gleiche Gebäudestruktur wie am Hasselbachplatz mit ihrer starken Überbauung und den engen dunklen Hinterhöfen, obwohl in Sudenburg im Gegensatz zur südwestlichen Stadterweiterung genügend Bauland vorhanden zu sein schien.



Heidestraße

Ein Jahr später begann die Erschließung der Braunschweiger Straße (früher Neuer Weg), die beginnend von der Halberstädter Straße aus ebenfalls mit mehrgeschossigen Wohnbauten bebaut wurde. Die meisten Wohnhäuser wurden ohne Baugenehmigung innerhalb von drei bis vier Monaten errichtet und waren schon bewohnt, bevor die Schlussabnahme erfolgte. Auf diese Weise entstanden innerhalb



Otto-Richter-Straße



Wolfenbütteler Straße

kürzester Zeit dicht bebaute Wohnviertel und gleichzeitig belebte Geschäftsstraßen, denn in fast jedem Haus befand sich im Erdgeschoss ein Laden. Gewerbebetriebe dagegen waren in diesen Straßen gar nicht oder nur sehr selten anzutreffen.

In den neunziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden besonders im Nordwesten Sudenburgs im großen Stil



Siedlung Schneidersgarten: Lucas-Cranach-Straße

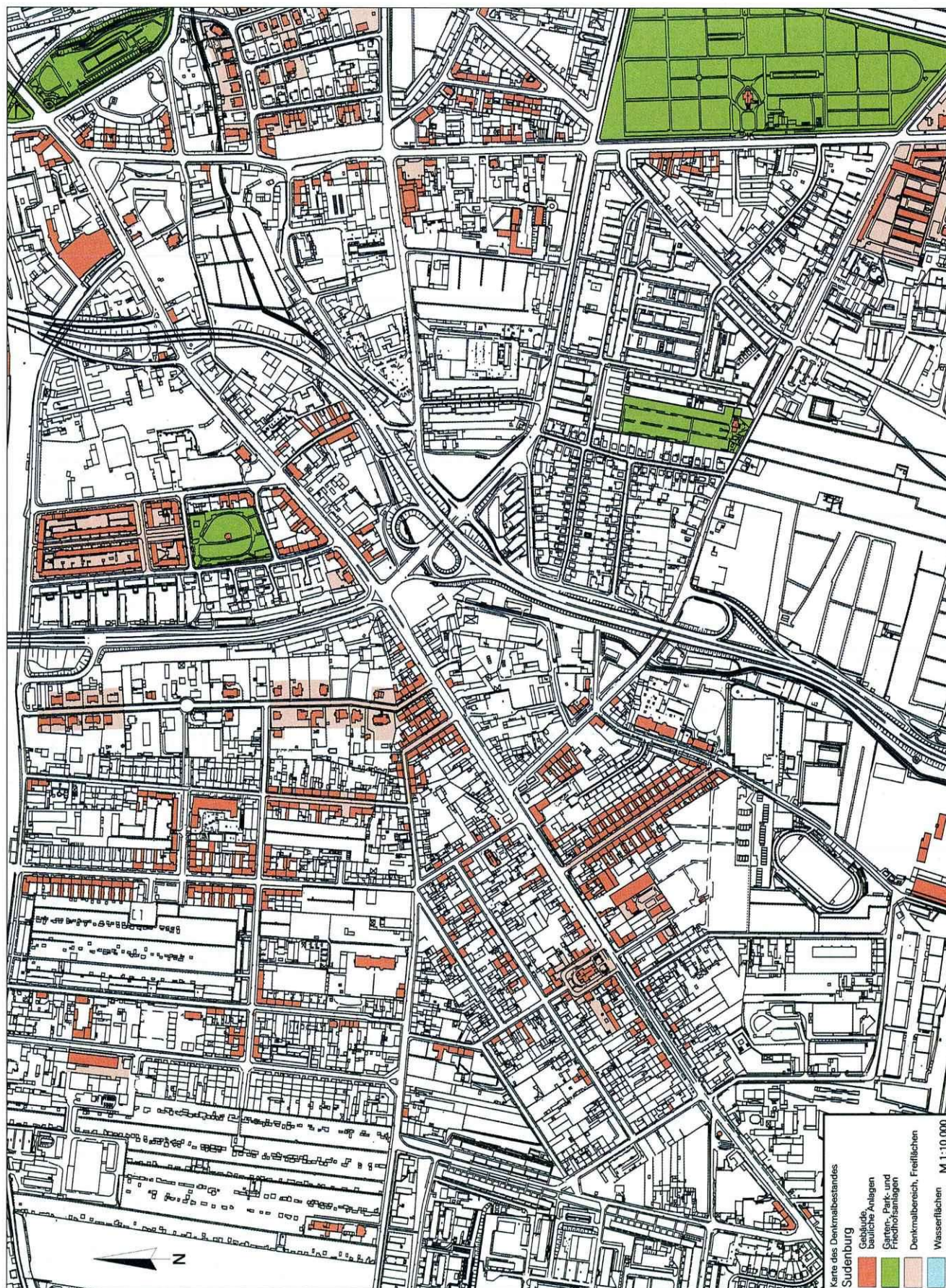
weitere Gebiete erschlossen und bebaut (Fichte-
straße, Wolfenbütteler Straße, Lutherstraße, Melanch-
thonstraße etc.). In diesen Bereichen wurden mit teil-
weise interessanten Lösungen neue Wege im Woh-
nungsbau beschritten. Einen solchen Schritt zeigt die
Wolfenbütteler Straße, in der abweichend von der bis-
herigen Bauweise zwar noch Seitenhäuser, jedoch
keine Hinterhäuser mehr errichtet wurden und auf
diese Weise die Hinterhöfe nach Osten und Westen zu
den vorgelagerten Kleingärten geöffnet wurden. Einen
ähnlichen Ansatz im Streben nach mehr Licht und Luft
in den Mietshäusern wurde in der zur gleichen Zeit
angelegten Fichtestraße verfolgt, in der sogenannte
„Gartenhäuser“ gebaut wurden. Hier wurde im Gegen-
satz zur Wolfenbütteler Straße nicht auf die Hinter-
häuser, sondern auf die Seitenhäuser verzichtet. Da-
durch entstanden parallel zur Straße durchgehende
Hofräume, die, in Nord-Süd-Richtung verlaufend, eine
ausreichende Besonnung und dazu noch einen aus-
gezeichneten akustischen Schutz für die Hinterhäuser
bieten. Einen besonderen Platz nimmt die Otto-
Richter-Straße ein, die als geschlossene Mietshaus-
straße zwischen 1904 und 1911 auf einem der Ge-
nossenschaft Mieter-, Bau- und Sparverein gehören-
den Grundstück angelegt wurde. Sie liegt in einer
kuriosen isolierten Lage ca. 800 m westlich der Fichte-

straße und ist von der nächsten Bebauung durch
Kleingärten und Ackerflächen getrennt. Dieser Zu-
stand resultiert aus der großzügigen Siedlungs-
planung zur Zeit der Jahrhundertwende, als noch da-
von ausgegangen wurde, dass das gesamte Gebiet
um die Otto-Richter-Straße herum ebenfalls ge-
schlossen bebaut würde.

Städtebaulich interessant ist besonders der Bereich
östlich des heutigen Südringes, die Wohnsiedlung
Schneidersgarten. Dieser Bereich zwischen Halber-
städter Straße und Sudenburger Wuhne, um Brunner-
und Jordanstraße herum zeigt eine chronologische
Abfolge des Wohnsiedlungsbaus zwischen 1904 und
1957. Während die Gebäude an der Halberstädter
Straße von 1904 noch stilistische Merkmale des
Historismus aufweisen, entstanden die Häuser in der
Jordanstraße 1911 bereits im Stil des Neuklassizismus
und weisen durch den Verzicht auf Hinterhäuser und
großzügige Wohnungszuschnitte einen deutlich
höheren Wohnwert auf. 1924 wurde der Bereich
Lucas-Cranach-Straße/Holbeinstraße in der revolu-
tionären Zeilenbauweise des Neuen Bauens nach
Entwürfen des Architekten Carl Krayl bebaut. Wie
andere Siedlungen der 20er Jahre weist auch diese
Siedlung durch die besondere Art der Erschließung
und die konsequente Durchgrünung einen außeror-
dentlich hohen Wohnwert auf. Die zuletzt in diesem
Abschnitt Sudenburgs errichteten Häuser sind die
1957 noch in konventioneller Bauweise erstellten
Wohnbauten an der Westseite der Brunnerstraße, die
einen frühen Abschnitt des sozialistischen Wohnungs-
baus repräsentieren.

In der Zeit des sozialistischen komplexen Wohnungs-
baus wurde aus Standortgründen nur wenig in
Sudenburg gebaut, da Sudenburg zum einen nicht in
der Nähe arbeitskräfteintensiver Industrie lag und zum
anderen Probleme erschließungstechnischer Art
aufwies (kein Anschluss an das Fernwärmenetz u. ä.).
Trotzdem wurde am Kroatenweg zwischen dem Alt-
baugebiet und dem Einfamilienhausgebiet Friedens-
weiler ein großer Baukomplex errichtet, der durch das
Ministerium für Staatssicherheit genutzt wurde.

Laut Denkmalverzeichnis sind in Sudenburg über 400
Baudenkmale zu finden. Hervorzuheben sind hier die
Ambrosiuskirche und die Kirche St. Marien, die Sied-
lung Schneidersgarten, die Gründerzeit-Villen in der
Klausener Straße, die farbigen Gebäude in der Otto-
Richter-Straße und die geschlossen bebauten grün-
derzeitlichen Straßenzüge Heidestraße und Wolfen-
bütteler Straße.



4.5 Stadtfeld

Der Stadtteil Stadtfeld liegt im Westen direkt vor der Altstadt Magdeburgs und erstreckt sich im weiteren über die Fluren der spätestens im 16. Jahrhundert wüst gewordenen Dörfer Harsdorf, Schrottdorf und den nördlichen Teil der ehemaligen Rottersdorfer Flur. Bereits in dieser Zeit war fast das gesamte Gebiet des heutigen Stadtfeldes dank seiner fruchtbaren Böden unter intensiver landwirtschaftlicher Nutzung, um die Stadt Magdeburg mit Gemüse und Blumen zu versorgen. 1630 befanden sich noch 30 einzelne Häuser in der Umgebung des Ulrichstores, die der Stadtzerstörung 1631 zum Opfer fielen. Ende des 17. und Anfang des 18. Jahrhunderts gab es hier nur wenige Siedler, die Nutzung des Bodens verlagerte sich vom Ackerbau hin zur Viehwirtschaft mit Wiesen und Weiden.

Das Gebiet unterstand bis 1808 der Gerichtsbarkeit der Möllenvogtei, wurde dann jedoch durch die von Napoleon veranlasste Aufhebung der Stiftungen der städtischen Verwaltung unterstellt und vergrößerte damit die Altstadt Flur zwischen Glacis, Liebknecht-, Pestalozzi-/Fröbel- und Puschkinstraße. Seit der Errichtung der Festungsanlagen als Feld vor dem Ulrichstor bezeichnet, bürgerte sich zu Mitte des 19. Jahrhunderts der Name Stadtfeld für dieses Gebiet ein. Wie auch das Gebiet der Neustadt wurde die Bebauung des Stadtfeldes durch die seit Ende des 18. Jahrhunderts bestehenden Rayonbeschränkungen der Festung Magdeburg bis zum Ende des 19. Jahrhunderts stark beeinträchtigt. Nach diesen Bestimmungen durften im 1. Rayon überhaupt keine Wohnhäuser errichtet werden, im 2. Rayon war die Bauweise auf Fachwerk beschränkt, erst im 3. Rayon konnten massive Bauten zu Wohnzwecken errichtet werden. Daher gab es im Vorfeld der Festungsanlagen anfangs auch nur ein paar Mühlen vor dem Ulrichstor und einige Grauwackesteinbrüche („An der Steinkuhle“).

Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts wurden wegen der Rayonbestimmungen nur wenige Gebäude errichtet. Diese wurden gemäß den Vorschriften als Fachwerkhäuser ausgeführt, die im Kriegsfall innerhalb weniger Stunden abgerissen werden konnten. Die Häuser dienten oft der Ausübung eines Gewerbes wie z. B. als Mühlen, Zichoriendarren, Tabagien (Tabakstuben) oder Abdeckereien. Diese Art der ältesten Bebauung des Stadtfeldes lässt sich heute nur noch an wenigen Stellen wie in der Liebknecht-, Steinig-, Wieland- und Schillerstraße erkennen.

Durch den Bevölkerungsanstieg im Zuge der Industrialisierung und der erschöpften Wohnraumkapazität der eingeschnürten Altstadt stiegen die Ein-

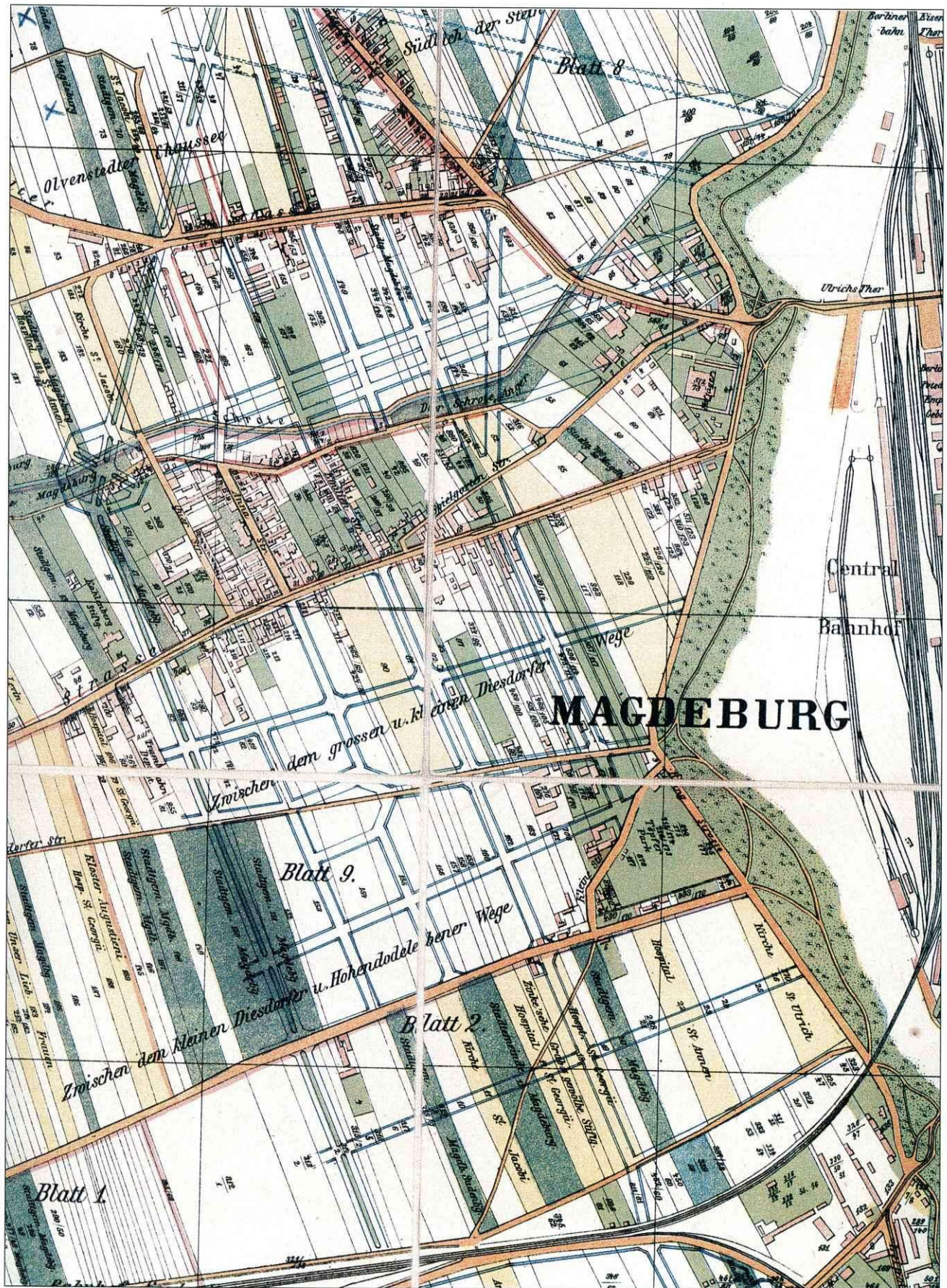


Rayonhaus Steinigstraße 1a

wohnerzahlen des Stadtfeldes während der Gründerzeit und den darauffolgenden Jahren rapide an (von 2.380 E. 1871 auf fast 33.000 im Jahre 1910). Ab 1884 wurde das Stadtfeld verkehrsmäßig erschlossen, eine Pferdebahn zur Diesdorfer und Olvenstedter Straße bildete die Verbindung zur Altstadt und zu den anderen Stadtteilen. Diese beiden Straßen wie auch die Liebknechtstraße waren als alte Verkehrswege nach Diesdorf, Olvenstedt und Hohendodeleben die Hauptentwicklungslinien, an denen sich die weitere Erschließung des Stadtfeldes orientierte. Zu dieser Zeit konzentrierten sich die bereits bestehenden Häuser an den folgenden Punkten: Olvenstedter Straße, Querstraße (heutige Liebermannstraße), direkt vor dem Ulrichstor und an mehreren Stellen der Großen Diesdorfer Straße.

Die Errichtung von Gebäuden begann im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, eine geschlossene Bebauung konnte allerdings erst nach der Aufhebung der Rayonbestimmungen 1891 realisiert werden. Gebäude aus der Zeit vor Beginn der großen Mietshauswelle sind nur im nördlichen Stadtfeld zu finden. Ab 1891 nahm die Entwicklung des neuen Stadtteiles einen rasanten Aufschwung, so wurden kurz vor der Jahrhundertwende innerhalb kurzer Zeit die ersten großstädtischen Mietskasernen in der Anna-, der Immermann- und der Friesenstraße gebaut. In den darauffolgenden Jahren

Stadtfeld 1889



wurden die noch freien Flächen zwischen den vorhandenen Straßenzügen des Stadtfeldes, das 1892 durch königlichen Erlass in Wilhelmstadt umbenannt worden war, durch sich rechtwinklig kreuzende Straßen geteilt. Im Stadtplan von 1889 ist zu sehen, dass der Bereich Diesdorfer-, Anna-, Liebermann- und Goethestraße bereits bebaut ist. Für das Gebiet südlich der Diesdorfer Straße sind bereits die Straßenführungen eingezeichnet, hier ist insbesondere der Schellheimer Platz schon deutlich zu erkennen. Noch nicht eingezeichnet ist der Ende 1898 eingeweihte Westfriedhof zwischen dem Westrand Stadtfelds und Diesdorf (siehe auch Kap. 5.2).

An den neu angelegten Straßen wurden in den ersten Jahren nach der Jahrhundertwende flächendeckend Wohnhäuser errichtet. Während zu Beginn der Bauwelle die Wohnhäuser noch fünfstöckig gebaut werden konnten, durften nach der 1893 erschienenen Bauordnung nur noch vier zum dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmte Geschosse mit einer Gebäudehöhe von max. 20 m gebaut werden. Weitere Bauauflagen ab 1896 gaben Hofgrößen, Abstände zwischen den Gebäuden und maximale Größen von Dachgeschossen (70 m²) vor. Die letztere Vorgabe führte zu der sogenannten lokomotivartigen Bauweise, bei der die einzelnen Gebäude teils dreistöckig, teils vierstöckig gebaut wurden, um die maximale Dachgeschossgröße

nicht zu überschreiten. In dieser einheitlichen lokomotivartigen Bauweise im Stil des Historismus sind ganze Straßenzüge im Stadtfeld bebaut. Besonders die Arndt- und die Matthissonstraße sind Beispiele für die zügige und einheitlich geschlossene Bebauung dieser Zeit, so wurden für die Matthissonstraße sämtliche Bauanträge innerhalb von nur zwei Jahren (1901 und 1902) eingereicht. Bei den Bauherren handelte es sich vorwiegend um mittelständische Kleinunternehmer und Handwerksmeister aus dem Baugewerbe, die aus der vorherrschenden Wohnungsnot Profit schlagen wollten, dabei aber selbst nicht selten ihre eigene Existenz aufs Spiel setzten, wie Dokumente über Mietpfändungen und Zwangsversteigerungen der halb fertiggestellten Wohnhäuser belegen.

Bis zum Ersten Weltkrieg wuchsen die einzelnen Abschnitte zu einem geschlossenen Siedlungskomplex zusammen. Charakteristisch für die Bewohnerschaft des Stadtfeldes zur Jahrhundertwende war der hohe Anteil an selbständigen Kleinunternehmern und Beamten.

Erst 1924 erfolgte eine nennenswerte Erweiterung der Wohnbebauung des Stadtfeldes. Einige Siedlungs- und Baugenossenschaften bebauten unter aktiver Mitarbeit der kommunalen Behörden große zusam-

Immermannstraße



Matthissonstraße



menhängende Gebiete am Rande des Stadtfeldes. Auf diese Weise entstand ab 1924 die Siedlung Westernplan zwischen der Freiherr-vom-Stein-Straße und der Albert-Vater-Straße. Hier wurden anfangs nur einstöckige Gebäude errichtet, später dann nur noch mehrgeschossige Siedlungsblöcke um große Hofanlagen herum. Etwas später erfolgte die Bebauung mehrerer Straßenzüge südlich der Freiherr-vom-Stein-Straße ausschließlich mit Zweifamilienhäusern.

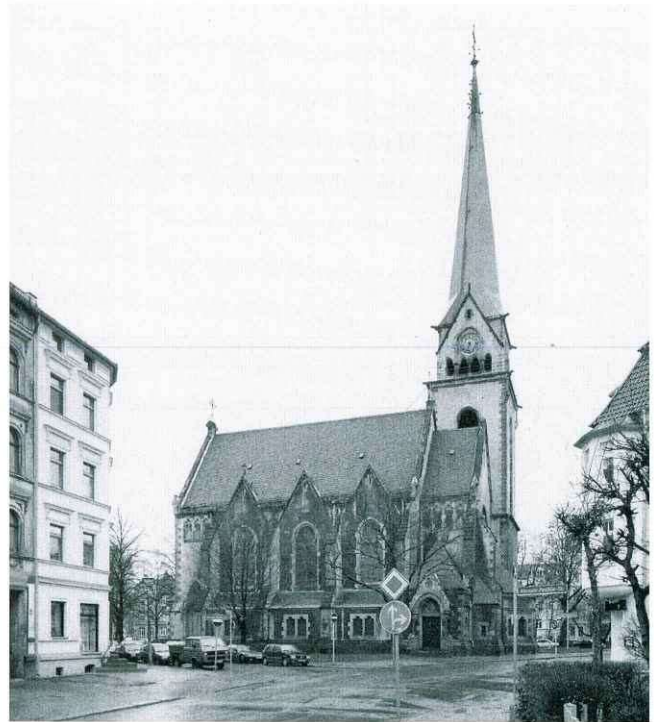
Die zweite größere Erweiterung, die Encke-Siedlung (heute Beims-Siedlung), erfolgte 1925-1929 zwischen dem Westrand des Stadtfeldes und dem Westfriedhof. Südlich der Diesdorfer Straße wurde ein Areal geschlossen mit dreigeschossigen Gebäuden bebaut. Während die Häuser direkt an der Diesdorfer Straße unter Rücksicht auf die öffentliche Meinung mit Satteldächern ausgeführt wurden, hatten die Gebäude im rückwärtigen Bereich bereits Flachdächer. Die dem Bauhausstil entstammende Architektur mit ihren einfachen symmetrischen, kubisch gestalteten und horizontal betonten Putzbauten fand schon damals starke Beachtung, die bis heute anhält.

Ebenfalls aus dieser Zeit stammen die Siedlung am Goldschmidtring zwischen Olvenstedter Chaussee und Albert-Vater-Straße und die Siedlung Lindenweiler in Verlängerung der Harsdorfer Straße nördlich der Beims-Siedlung.

Eine besondere architektonische Leistung dieser Epoche stellt die 1922 von Bruno Taut und Johannes Göderitz entworfene Großmarkt- und Ausstellungshalle „Stadt und Land“ dar, die heutige Hermann-Gieseler-Halle. Neben dieser Halle befindet sich das Schlachthofgelände mit einer Größe von ca. 11 ha, das in den Jahren 1889-1893 errichtet wurde, weil die hygienischen Zustände der Kleinschlachtereien in Magdeburgs Altstadt durch den steigenden Bedarf unzumutbar geworden waren. Dieser Komplex wurde in den zwanziger Jahren durch Johannes Göderitz erweitert und weist deshalb erhaltenswerte Bausubstanz aus der Gründerzeit wie auch aus der funktional geprägten Zeit der zwanziger Jahre auf.

Im Zweiten Weltkrieg kam es im Stadtfeld zu mittleren bis schweren Schäden, die vor allem das Gebiet Große Diesdorfer/Annastraße sowie Olvenstedter/Ebendorfer Straße betrafen.

Nach dem Krieg wurden viele Baulücken geschlossen, trotzdem gab es wegen der weiterhin zunehmenden Bevölkerung schon bald nicht mehr genug Wohnungen. Neben den Nachkriegsbauten aus den 50er Jahren in der Großen Diesdorfer Straße, der Gerhart-Hauptmann-Straße und der Bakestraße wurde 1963



Pauluskirche

zwischen Westring und Beims-Siedlung das Wohngebiet Spielhagenstraße mit 1200 Wohnungen in Zeilenbauweise errichtet, 1968 folgte das Gebiet Wilhelm-Klees-Straße/Olvenstedter Platz mit weiteren 1500 Wohnungen.

Im Stadtteil Stadtfeld gibt es über 900 Baudenkmale. Hervorzuheben sind hier:

- eine größere Anzahl an Rayonhäusern,
- geschlossene Gründerzeit-Bebauung wie in der Immermann- und der Matthissonstraße,
- Grünanlagen wie der Westfriedhof und der Schrote-Grünzug im Bereich der Goethestraße,
- die Pauluskirche an der Goethestraße,
- die Siedlung Westernplan mit der Kirche St. Matthäus und die Beims-Siedlung im Baustil des „Neuen Bauens“,
- die Encke-Kaserne an der Beimsstraße und
- der Schlachthof, die Halle „Stadt und Land“ von Bruno Taut (heutige Hermann-Gieseler-Halle) und die Gebäude der ehemaligen Firma Polte an der Liebknechtstraße.



Halle „Stadt und Land“ von Bruno Taut (heute Hermann-Gieseler-Halle)



Siedlung Westernplan

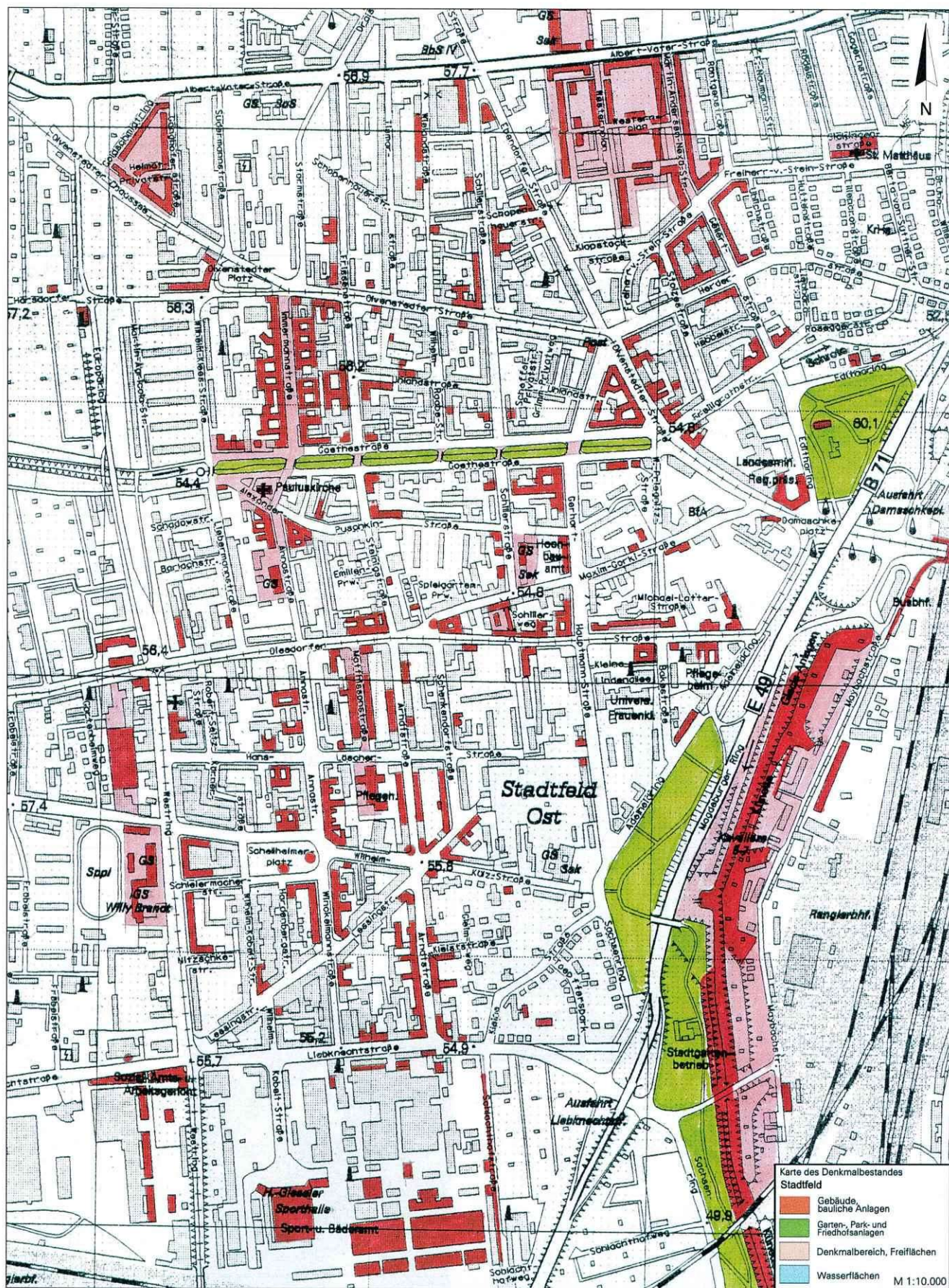
Beims-Siedlung



Schlachthof

Schrote-Grünzug Goethestraße



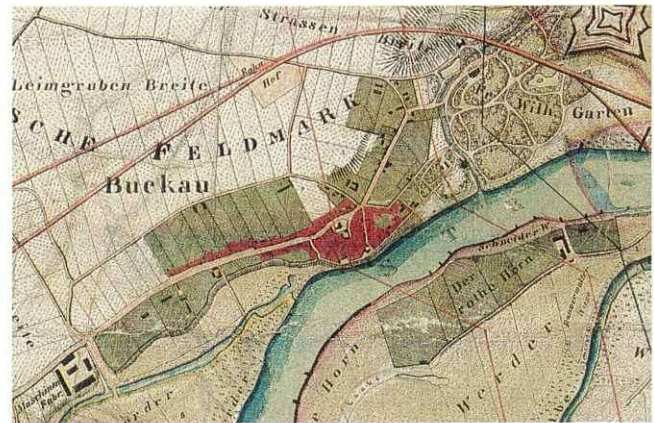


4.6 Buckau

Der Magdeburger Stadtteil Buckau gehört zu den wenigen Siedlungen westlich der Elbe im Raum Magdeburg, die von Slawen gegründet wurden. 937 in einer Schenkungsurkunde von Otto I. erstmalig erwähnt, kam es erst nach dem 12. Jahrhundert zu einer verstärkten Vermischung mit der germanischen Bevölkerung. Buckau war ein dem Kloster Berge gehörendes Straßendorf, das bis ins 19. Jahrhundert ohne Bedeutung war und hauptsächlich von Leinewebern, Gärtnern und Fischern bewohnt wurde. Im Zuge der industriellen Revolution siedelte sich wie auch an der Halberstädter Straße Industrie in Buckau an, da in der eingeschnürten Stadt Magdeburg selbst kein Platz vorhanden war. So gab es 1838 jeweils eine Zichorien-, eine Ofen- und eine Tonwarenfabrik, eine chemische Bleicherei, eine Färberei, eine Lederlackfabrik, eine Ziegelei und eine Dampfmaschine. In diesem Jahr verlegte die ein Jahr zuvor gegründete Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie ihre Produktionsstätten aus der Nähe des Altstädter Packhofes auf den Anger nördlich der Sülze. Hier errichtete sie eine Werft und eine Werkstatt zur Reparatur von Dampfmaschinen, bekannt unter dem Namen Alte Bude. Während Werft und Schiffahrtsunternehmen wieder aufgegeben wurden, florierte die Maschinenfabrik und stieg zur zweitgrößten Maschinenfabrik Preußens auf.

Ab 1839 wurde Buckau durch die Inbetriebnahme der Eisenbahnverbindung Magdeburg-Leipzig verkehrlich erschlossen. Die neue Strecke lief unmittelbar westlich an Buckau vorbei, quer durch den Friedrich-Wilhelm-Garten in die Festung hinein. Vor den Festungsanlagen entstand, da innerhalb Magdeburgs kein Platz vorhanden war, ein Güterbahnhof, an dem bis zum Bau des neuen Zentralbahnhofes 1874 alle Güterzüge aus Leipzig, Berlin, Halberstadt und Braunschweig endeten. Die Eisenbahn und die im Bereich der Sülzermündung vorhandene Möglichkeit zum Warenumsatz auf die Elbe boten vorteilhafte Standortbedingungen, die zur Ansiedlung weiterer Industriebetriebe führten. Der steigende Bedarf an Maschinen für die Landwirtschaft und ab 1850 an Dampfmaschinen und Maschinen für die Eisenbahn führte zur Gründung mehrerer Maschinenbaubetriebe, aus denen bald industrielle Großunternehmen hervorgingen. Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts entstanden mehrere großindustrielle Unternehmen wie z. B. das Manometer- und Armaturenwerk Schäffer und Budenberg, das Gruson-Werk und die R. Wolf-Maschinenfabrik.

Neben den andauernden Werkserweiterungen musste für die an Zahl immer weiter zunehmende Arbeiterschaft der Werke Wohnraum geschaffen werden. Bereits 1859 hatte Buckau 4700 Einwohner, so dass

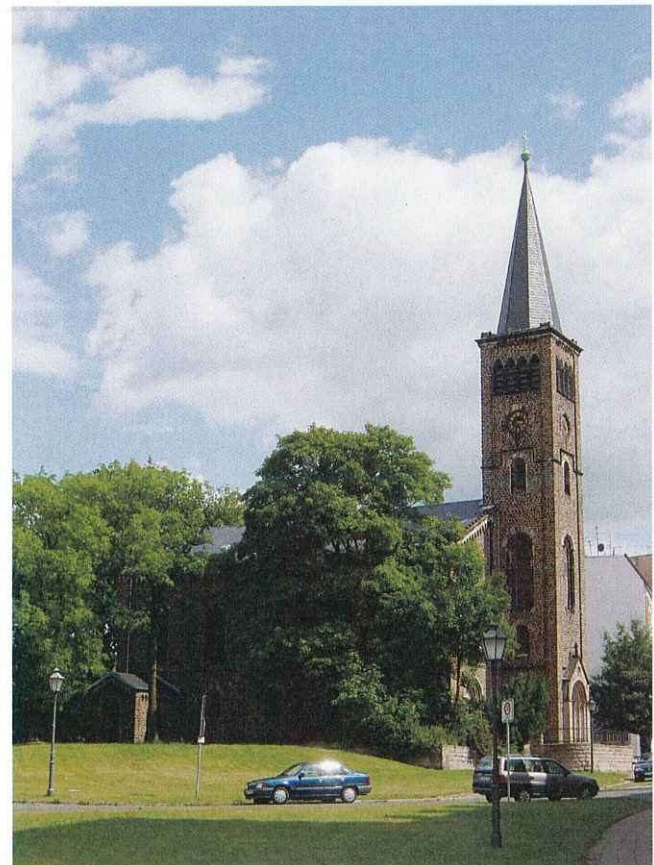


Buckau 1838

der Ort das Stadtrecht erhielt. Für die katholischen Zuwanderer aus den östlichen Provinzen wurde die Norbertkirche in der Kapellenstraße gebaut, 1869 entstand die Gertraudenkirche an der Hauptstraße im Stil der Neurenaissance für die bis dahin dort stehende kleine mittelalterliche Dorfkirche. Einziger Anhaltspunkt für das alte Dorf Buckau ist diese Kirche und der Straßenkreuzungsbereich Bleckenburg-, Elb- und Budenbergstraße.

Bedeutungsvoll für die Stadt Magdeburg war die Fertigstellung des Buckauer Wasserwerkes 1859 auf

St. Gertrauden-Kirche



dem Wolfswerder westlich der Sülze. Dieses Wasserkraftwerk ersetzte die traditionellen Wasserkünste, die seit 1537 die Altstadt mit Elbwasser versorgten.

In Verbindung mit der Stadterweiterung Magdeburgs nach 1870 erhielt Buckau bessere Verkehrsverbindungen nach Magdeburg und neue Eisenbahnan Anschlüsse. Unterhalb des Kloster-Berge-Gartens wurden Eisenbahnschienen an die Elbe gelegt und ein stadteigener Umschlagplatz geschaffen, der allerdings nicht völlig hochwasserfrei war. Einige Jahre später wurde die Eisenbahnstrecke bis zur Sülze verlängert, 1882 ein Personenbahnhof in Buckau gebaut. 1887 hatte Buckau bereits über 17.500 Einwohner und so enge wirtschaftliche Verbindungen zu Magdeburg, dass es zu einer Vereinigung der beiden Städte kam und Buckau den Rang des wichtigsten Industrievorortes erhielt.

Im Zweiten Weltkrieg kam es zu schweren Zerstörungen infolge zahlreicher Bomberangriffe, die der kriegsbedeutsamen Schwerindustrie galten, so wurde u. a. das Krupp-Gruson-Werk zu 80 % zerstört. Nach 1945 wurden die Werke wieder aufgebaut und entwickelten sich zu dem bedeutendsten Schwermaschinenindustriestandort der DDR.



Coqui-Straße

Karl-Schmidt-Straße



Klosterbergstraße



Die städtebauliche Entwicklung Buckaus wurde seit jeher durch die Großindustrie geprägt. Durch die Vergrößerung der einzelnen Betriebe und die gleichzeitige Wohnhausbebauung kam es zu einer unorganischen Vermischung dieser Bereiche, die auch heute noch das Ortsbild maßgeblich beeinflusst. Industrie- und Gewerbeanlagen liegen teilweise inmitten schmaler Straßen mit hohen, mehrstöckigen Wohnhäusern mit engen Höfen.

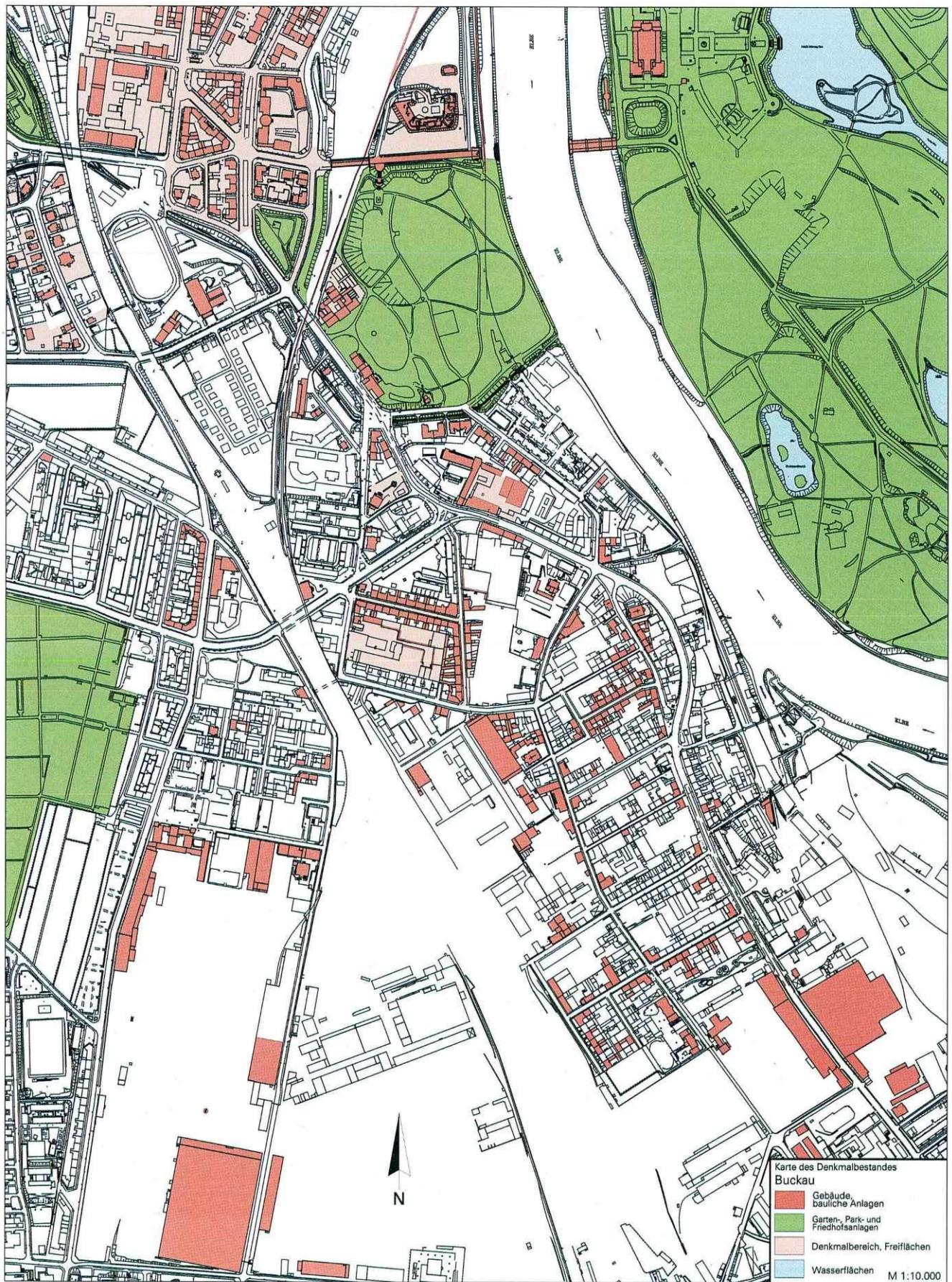
Die Mischung von Gewerbe- und Wohnbebauung spiegelt sich auch in der heute vorzufindenden Denkmallandschaft Buckaus wider. Zu nennen sind hier im besonderen die zahlreichen denkmalgeschützten Wohnhäuser in der Basedow- und der Klosterbergstraße, die Gertrauden- und die St. Norbertkirche und die zahlreichen Bauten der Industriegeschichte wie z. B. die ehemalige Lokomobilenfabrik R. Wolf in der Karl-Schmidt-Straße, die Fabrikationsanlagen von Schäffer & Budenberg in der Schönebecker Straße 124, die Maschinenfabrik Buckau (Schönebecker Straße 82-84) und Gebäude des ehemaligen Stahlwerks Otto Gruson & Co. (Schönebecker Straße 66).



Schönebecker Straße 124

Schönebecker Straße 66/82-84





4.7 Siedlungen der 20er und 30er Jahre

Die verschiedenen Siedlungen, die während der 20er Jahre in Magdeburg gebaut wurden, setzten gestalterisch wie funktionell Maßstäbe im sozialen Wohnungsbau, wobei insbesondere die Siedlungen hervorzuheben sind, die in den Formen des Neuen Bauens errichtet wurden. Folgende gestalterische und soziale Ziele wurden trotz wirtschaftlicher Beschränkungen durchgesetzt:

- einfache Gestaltung in guten Proportionen,
- klares Gliedern städtebaulicher Räume,
- Betonen der Eigenart vorgefundener Situationen und damit individuelles Planen der Siedlungsform, der Straßen und Freiräume,
- Einsatz intensiver Farben,
- eine durchgehende komplexe Gestaltung *und nicht zuletzt*
- der Mensch als Maßstab für die Größe der städtebaulichen Einheiten, der Gebäude und Räume.

Taut propagierte mit großem Erfolg das Prinzip der Farbigkeit für Hausanstriche. So wurde Magdeburg die deutsche Großstadt, von der aus die Bewegung für Farbe im Stadtbild ihren Ausgang nahm. Nachdem Taut 1924 Magdeburg verlassen hatte, setzte sein Weggefährte Johannes Göderitz als Stadtbaurat seine Arbeit bis 1933 fort. Auf diese Weise wurden in den 20er und 30er Jahren mehrere Wohnsiedlungen in den Formen des Neuen Bauens errichtet, die bis heute eine außerordentlich hohe Wohnqualität aufweisen und in ihrer Ausführung optisch und gestalterisch von großem Wert sind. Neben diesen Qualitäten ist auch die Wirtschaftlichkeit der Wohnungen hervorzuheben, die trotz eher geringer Grundflächen durch den Wohnungszuschnitt und die Verbindung mit dem Außenwohnraum eine größtmögliche Funktionalität aufweisen.

Bei der Planung von Großsiedlungen gab es zwei verschiedene Ansätze zur Veränderung der herkömmlichen wilhelminischen Gebäude- und Stadtstrukturen: die Blockrandbebauung ohne Hinterhäuser (z. B. Siedlung Cracau, Hermann-Beims-Siedlung) und die Gartenstadtkolonie mit Einzelhäusern (z. B. Gartenstadt Hopfengarten, Gartenstadt Reform). Dazwischen gab es noch den Ansatz der „gemischten Bauweise“, der aus einer Mischung von geschlossener viergeschossiger und zweigeschossiger Reihenhausbauung in den Innenbereichen bestand (z. B. Siedlung Westernplan).

Wie der beiliegenden Karte zu entnehmen ist, wurden zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg in Magdeburg zahlreiche Siedlungen, Einzelbauten und

Sonderwohnformen errichtet, die sich über das gesamte Stadtgebiet verteilen.

Die markantesten Großsiedlungen, die alle unter Denkmalschutz stehen und größtenteils in den vergangenen Jahren denkmalgerecht saniert wurden, werden im Folgenden kurz vorgestellt.

Siedlung Reform

Das rasante Wachstum der Städte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die damit verbundene starke Überbauung mit den daraus resultierenden unsozialen Lebensverhältnissen führte zu einem Umdenken in der Wohnungsbaupolitik. Es entstanden die Gartenstadtbewegungen, die sich zum Ziel setzten, durch genossenschaftliches Bauen den Arbeitern sozialverträglichen Wohnraum zu verschaffen, der dem Wunsch nach Licht, Luft und Sonne entsprach und durch die Verbindung mit Hausgärten den Arbeitern auch ermöglichte, Gemüse und Obst anzubauen.

Die Genossenschaft „Gartenstadt-Kolonie Reform“ begann 1911 mit der Errichtung der ersten Häuser im südlichen Bereich der Stadt unweit des Krupp-Gruson-Werkes. Die ersten Häuser wurden nach Entwürfen des Architekten Glimm erstellt. 1913 wurde Bruno Taut beratender Architekt der „Deutschen Gartenstadt Gesellschaft“ und prägte damit maßgeblich auch die weitere Entwicklung der Gartenstadt-Kolonie Reform. Zwischen 1913 und 1915 wurden unter Tauts Leitung im Bereich Heckenweg, Bunter Weg, Maienhof und Fliederweg Reihenhäuser gebaut. Charakteristisch für diesen Bauabschnitt sind die kleinräumigen, sonnigen Straßenzüge mit Gebäudevorsprüngen, an denen liebevoll gestaltete Details und die bisher ungewöhnliche Farbgestaltung ins Auge

Gartenstadtkolonie Reform: Bunter Weg



fallen. In der dritten Bauphase von 1919 bis 1924 wurden Reihenhäuser im Bereich Birnenweg, Bunter Weg, Heckenweg und an der östlichen Seite der Straße Zur Siedlung Reform gebaut. Die ab 1923 entstandenen Gebäude weisen eine strengere Baukörpergliederung mit geometrischen Putzrasterungen und Spalieren auf, die Farbgebung ist ausdrucksstark. Im vierten und fünften Bauabschnitt wurden der Bereich südlich der Brenneckestraße und die Lilienstraße bebaut. Die Häuser sind architektonisch sehr eindeutig und klar gestaltet und weisen neben der exakten, materialgerechten Verarbeitung der verwendeten Baustoffe eine plakative, vielfarbige Gestaltung der Flächen und Elemente auf. Neu ist in der fünften Bauphase die Einführung von Flachdächern am Lilienweg, die zu einer Vergrößerung der Nutzfläche bei gleichzeitiger Verringerung der Baukosten beitragen sollen.



Gartenstadtkolonie Reform: Verlorener Grundstein

Gartenstadtkolonie Reform: Lilienweg



Siedlung Cracau

Nach der Eingemeindung Cracaus 1910 gab es erste Überlegungen zur Bebauung des sumpfigen Gebietes zwischen dem Dorf Cracau und der Friedrichstadt. In den Stadterweiterungsplänen von Taut wurde der Bereich als Baugebiet ausgewiesen, im Generalbesiedlungsplan von Göderitz 1928 war die Grundstruktur der Siedlung Cracau bereits fixiert. Auf dem ehemaligen Zitadellengelände, das die Stadt 1926/27 vom Staat erwerben konnte, wurden die Festungsanlagen abgetragen und der Schutt zur Festigung und Erhöhung des Untergrundes genutzt.

1929 bis 1930 wurde der Bereich zwischen heutiger Cracauer Straße und Herweghstraße durch die GAGFAH, bis 1931 der erste Teilbereich zwischen Cracauer Straße und Elbdeich durch den Verein für Kleinwohnungswesen Magdeburg bebaut. Städtebaulich strukturiert und geprägt ist diese Siedlung durch den Verlauf der Elbe, eine Haupterschließungsachse und eine zweite als Grünbereich ausgebildete Achse. Die dreigeschossigen Mehrfamilienhauszeilen in offener Bebauung haben Flachdächer, spätere Bauabschnitte auch Walmdächer, Läden und andere Versorgungseinrichtungen sind in die Zeilen integriert.

Das Gebiet zwischen Herweghstraße und Im Brückfeld und das Dreieck zwischen Zuckerbusch und Lassallestraße wurden Stück für Stück bis 1939 bebaut. Durch diese Entwicklung über 10 Jahre hinweg sieht man heute ein dementsprechend vielfältiges Bild verschiedener Haustypen: Gebäudekomplexe aus der Spätphase des Neuen Bauens zwischen Herweghstraße und Elbdeich, aufwendig expressionistisch durchgebildete Bauten im östlichen Bereich der Mehringstraße und nationalsozialistische Zweckarchitektur in der Luxemburg- und der Friedrich-Ebert-Straße.

Siedlung Cracau: Cracauer Straße





Siedlung Cracau: Mehringstraße



Anger-Siedlung: Coswiger Straße



Siedlung Cracau: Zetkin-Straße



Anger-Siedlung: Georg-Heidler-Straße

Angersiedlung

Die Angersiedlung in Brückfeld besteht aus mehreren Siedlungsteilen unterschiedlicher Epochen. Der mittlere Teil der Siedlung wurde als erster bereits vor dem Ersten Weltkrieg mit privaten Mietshäusern und Reformwohnungsbauten des Mieter-Bau- und Sparvereins bebaut.

Östlich davon erfolgte im Bereich der Coswiger und Raguhner Straße Bebauung in der Bauweise der auslaufenden 20er Jahre. Die dreigeschossigen Mehrfamilienwohnhauszeilen im Stil des Neuen Bauens sind charakterisiert durch ihre klaren kubischen Formen, Flachdächer und eine bemerkenswerte Farbigkeit. 1930 wurde an der Jerichower Straße eine genossenschaftseigene Waschanstalt errichtet.

Als letzter Wohnabschnitt folgte in den 30er Jahren der Bereich zwischen Dessauer Straße und Georg-Heidler-Straße. Dieser Komplex unterscheidet sich insofern von dem Bereich um die Coswiger Straße, als dass die Gebäude traditioneller und farblich eher zurückhaltend gestaltet sind.

Anger-Siedlung: Wörlitzer Straße



Curie-Siedlung

Auch die Curie-Siedlung im Norden Magdeburgs entstand in mehreren Abschnitten zwischen 1929 und 1939. Nach einem Entwurf von C. Krayl und P. Wahlmann baute der Verein für Kleinwohnungswesen die nach ihrer Entstehung in mehrere Bereiche einteilbare Siedlung mit größtenteils bogenförmigen drei- bis viergeschossigen Mehrfamilienwohnhauszeilen. Die Gebäude der ersten Bauabschnitte auf dem Bankschen Gelände und beiderseits der Rothenseer Straße hatten noch Flachdächer im Stil des Neuen Bauens, die später folgenden Abschnitte weisen Steildächer auf. Durch die straßenbegleitende Bebauung wurden großzügige Wohnhöfe und Freiräume geschaffen, in die jeweils Läden und soziale Einrichtungen integriert sind. Der Bereich südlich der Curiestraße wurde ab 1938 durch Schlichtwohnungsbau geprägt und ergänzte die beiden großen Bauabschnitte nördlich der Curiestraße zu einer Siedlung mit insgesamt ca. 1800 Wohnungen.

Hermann-Beims-Siedlung

Die Hermann-Beims-Siedlung wurde zwischen 1925 und 1929 am Westrand des Stadtfeldes errichtet. Diese sehr einheitlich wirkende Großsiedlung, die den westlichen Teil der ursprünglichen Planung (knapp die Hälfte) ausmacht, besteht aus klar in Nord-Südrichtung ausgerichteten drei- und viergeschossigen Mehrfamilienwohnhauszeilen. Die Häuser sind eingebettet in ein städtebauliches System von gefassten Straßenräumen, Platzsituationen und Wohnhöfen mit in der Anlage integrierten Läden und sozialen Einrichtungen.

Diese durch den Verein für Kleinwohnungswesen errichtete Siedlung war das Pilotprojekt des in Magdeburg durch die Stadtentwickler Bruno Taut und Johannes Göderitz initiierten Neuen Bauens und gleichzeitig der Beginn einer neuen Ära des sozialen Wohnungsbaus in der Weimarer Republik.

Curie-Siedlung: Fraunhofer-Platz



Um der Forderung nach Licht, Luft und Sonne gerecht zu werden, wurden die Gebäudezeilen nord-südlich ausgerichtet. Eine großzügige, mit Pappeln beidseitig eingefasste und auf den Dom ausgerichtete Grünanlage durchzieht die gesamte Siedlung. An den Plätzen und Einmündungen der Sammelstraßen konzentrieren sich Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, an zentraler Stelle im Grünbereich an der Flechtinger Straße wurde ein Kindergarten mit Wäscherei und ein Büro des Vereins für Kleinwohnen eingerichtet.

Die ca. 2000 Wohneinheiten sind zum überwiegenden Teil Zwei- und Dreiraumwohnungen mit einer Durchschnittsgröße von 70 m² und waren von Anfang an mit Bad und Balkon ausgestattet. Die Gebäudefassaden sind spannungsvoll mit differenzierten Fenstergrößen und Balkonausbildungen gegliedert und geben mit ihren Eckfenstern und den Eckbalkonen als besondere Gestaltungselemente den kubischen Gebäuden ihre charakteristische Form.



Beims-Siedlung: Walbecker Straße

Beims-Siedlung



Siedlung Westernplan

Bei der Konzeption der ab 1923 gebauten Siedlung Westernplan im nordöstlichen Bereich des Stadtfeldes wurde durch Umarbeitung des alten Fluchtlinienplanes ein städtebaulich interessanter Versuch unternommen, in die hohe, dem vorhandenen Straßennetz angepasste Randbebauung eine flachere Innenbebauung an bescheideneren Wohnstraßen einzufügen und diese mit Hausgärten zu versehen. Auf diese Weise wurde eine höhere Blockrandbebauung mit einer kleinen innenliegenden Gartenstadt verbunden. Charakteristisch für dieses Bebauungskonzept sind die Absonderung der Wohnstraßen vom Verkehr, die Zusammenfassung der Höfe zu wirksamen Freiflächen und die Öffnung des Blockinneren zu ein oder zwei Seiten. Nach diesem Konzept wurden von der als spezielle Genossenschaft der Eisenbahner gegründeten Heimstättenbaugenossenschaft e.G.m.b.H. zwischen 1923 und 1925 zwischen Westernplan, Klopstockstraße und Gerhart-Korte-Straße (heute Martin-Andersen-Nexö-Straße) ca. 180 Wohnungen in zweigeschossigen Reihenhäusern realisiert. 1925/26 wurde die dreigeschossige Randbebauung errichtet, in die Tor-durchfahrten und Läden eingeordnet wurden. Im weiteren wurde bis 1930 die mehrgeschossige Bebauung mit relativ großzügigen Wohnungen in östliche Richtung bis zur Rödel- bzw. Gagerstraße fortgesetzt.

Im Gegensatz zu den kubischen und farbig auffällig gestalteten Siedlungen von Krayl, Rühl und Gauger vertrat B. Lippsmeier, der von der Genossenschaft mit diesem Projekt beauftragt worden war, eine eher traditionelle Architekturhaltung. Diese äußert sich in den Satteldächern, entsprechenden Fensterproportionen, symmetrischen Fassadengliederungen, Rundbögen als Durchfahrten (die allerdings nach dem Krieg verändert wiederaufgebaut wurden) und einer charakteristischen dezenten Farbigkeit des leicht strukturierten Putzes.

Wie auch in den anderen Siedlungen aus dieser Epoche ist die Wohn- und Wohnumfeldqualität in der Siedlung Westernplan sehr hoch.

Die Siedlungen der 20er und 30er Jahre sind aus denkmalpflegerischer Sicht von überaus hohem Wert. Siedlungen der Moderne in diesem Ausmaß sind sonst nur noch in Berlin und Frankfurt/Main zu finden. Sie dokumentieren die Geschichte des sozialen Wohnungsbaus und des genossenschaftlichen Siedlungsbaus und sind damit ein steinernes Dokument für die Entwicklung der städtebaulichen Moderne. Schließlich weisen diese Siedlungen hervorragende städtebauliche, funktionale und architektonische Qualitäten auf, die dazu führen, dass sie damals wie heute sehr beliebte Wohnquartiere darstellen.



Martin-Andersen-Nexö-Straße



Westernplan

St. Matthäus





4.8 Ländliche Siedlungen

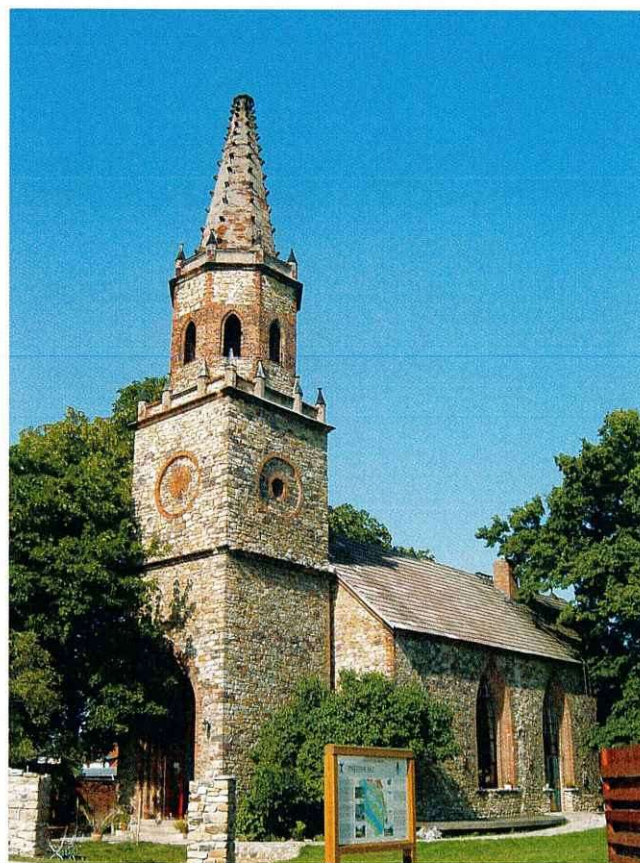
Die Dörfer innerhalb der Elbaue unterscheiden sich in ihrer Entstehung und Ausprägung von den Bördedörfern, obwohl es heute besonders bei den Dörfern östlich der Elbe schwierig ist, noch die ursprüngliche Anlage zu erkennen. Zurückzuführen sind diese Unterschiede auf die unterschiedliche Besiedlung durch Germanen westlich und Slawen östlich der Elbe. Diese Differenzierung spiegelt sich heute noch in den Ortsnamen wider. Während zahlreiche Orte der Börde einen Ortsnamen mit der germanischen Endung -leben enden (Ottersleben), weisen Ortsendungen mit -au oder -itz auf eine slawische Besiedlung hin (Buckau, Biederitz).

Typisch für die Börde sind die meist großflächigen Haufendörfer wie Groß Ottersleben, Diesdorf und Alt Olvenstedt. Charakteristisch für den Grundriss ist eine relativ unregelmäßige Anordnung vieler benachbarter Gehöfte, die allerdings oft eine gewisse Ordnung im Straßennetz oder in der Platzgestaltung erkennen lassen. Östlich der Elbe bzw. in der Elbniederung gibt es vorwiegend lineare Straßen- und Angerdörfer unterschiedlicher Ausprägung, die teilweise mit Gutsweilern gemischt sind. Diese Unterschiede zwischen Börde und Elbniederung zeigt sich auch in den folgenden Ortsbeschreibungen.

Der Denkmalbestand der ländlichen Siedlungen ist gegenüber dem der Stadt mengenmäßig deutlich geringer ausgebildet, daher wird hier auf eine Benennung der Kulturdenkmale in den einzelnen Orten verzichtet. Hervorzuheben sind jedoch die meist romanischen Dorfkirchen. Daneben sind auch noch verschiedene Hofanlagen (meist Vierseit-Höfe) und gründerzeitliche Wohngebäude und Villen zu nennen wie auch diverse Industriebauten (in Salbke und Westerhüsen).

Prester

Der Magdeburger Stadtteil Prester erstreckt sich als ehemaliges Straßendorf südlich von Cracau entlang des Prester Sees, einem Altarm der Elbe. Die erste urkundliche Erwähnung Presters geht auf die Zeit um 965 zurück, als Otto I. Prester zusammen mit anderen Dörfern dem Moritzkloster schenkte. Vom nachfolgenden Kloster Berge wurde im Dorf ein großer Meierhof angelegt, der später als Klostergut verpachtet wurde. Ein zweiter Klosterhof (auch Kleiner Klosterhof, Kapitelshof oder Vorwerk genannt) liegt südlich der Kirche. Die alte romanische St. Immanuel-Kirche neben dem Klostergut wurde, da sie baufällig geworden war, 1832 durch eine neue in neugotischem Stil nach englischem Vorbild ersetzt, wobei der Kirchturm offen-



St. Immanuel-Kirche Prester

sichtlich den Domspitzen des Magdeburger Doms nachempfunden wurde. Seit 1983 wird die Kirche nicht mehr zu kirchlichen Zwecken genutzt.

Das Dorf in der Elbniederung dürfte oftmals unter Hochwässern zu leiden gehabt haben, so dass schon frühzeitig Deichbaumaßnahmen zum Schutz des Ortes durchgeführt worden sein dürften. So wurde vermutlich bereits im 16. Jahrhundert der Prestersche Vordeich errichtet, der neben der Hochwasserschutzfunktion für Prester auch das weite Elbbett soweit einengte, dass die Schifffahrt im Bereich Magdeburgs dank eines höheren Wasserstandes besonders in den Sommermonaten bessere Bedingungen vorfand.

Mit der großen Welle der Eingemeindungen kam auch Prester 1910 zu Magdeburg, mit 944 Einwohnern damals das kleinste eingemeindete Dorf. Wahrscheinlich aus Gründen der verkehrlichen Infrastruktur ließ sich in Prester keine Industrie nieder, so dass es bis heute seinen dörflichen Charakter behielt. 1953 entstand aus dem Klostergut das Volksgut Prester, das über 800 ha Fläche auf den Fluren von Prester, Cracau und Zipkeleben bewirtschaftete. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden östlich und südöstlich des Pechauer Platzes für die sowjetischen Streitkräfte große Kasernen errichtet, die heute teilweise von der Polizei genutzt werden.

Pechau

Pechau, erstmals 948 in einer Urkunde Otto I. als *Pechouui* erwähnt, lag bis ins 10./11. Jahrhundert an der Elbe und besaß somit strategische Bedeutung für die Slawen an der Westgrenze des Gaues Moraciani. Aus diesem Grund wurde hier eine Burg angelegt, die teils von einem natürlichen Wasserlauf, teils von einem breiten Graben umgeben war. Dieser 130 bis 150 m durchmessende Rundwall, das Alte Dorf genannt, ist auch heute noch deutlich an der Südostseite Pechaus zu erkennen. Um 1000 wurde die Burg anscheinend zerstört, aus Funden kann jedoch auf eine weitere Besiedlung auch im 12. und 13. Jahrhundert geschlossen werden.

Erzbischof Wiechmann übergab 1159 das Dorf einem gewissen Heribert zur Kolonisation. Wahrscheinlich wurden hier wie auch in Cracau holländische Siedler angesiedelt, die durch ihre Kenntnisse im Deichbau das Dorf hochwasserfest machen sollten. Diese Siedler errichteten einen Ringdeich um das Dorf, der auch heute noch teilweise gut zu erkennen ist.



Pechau: St. Thomas-Kirche

Pechau: Breiter Weg





Pechau: Hauptstraße

Pechau kam im 15. Jahrhundert zum Kloster Berge und war diesem gegenüber abgabepflichtig. Nach der völligen Zerstörung während des Dreißigjährigen Krieges wurde das Dorf an einem regelmäßigen Straßenkreuz innerhalb des fast kreisrunden Deichwalls wieder neu aufgebaut. Nur die im Westen Pechaus stehende, erstmals 1221 erwähnte Dorfkirche aus Bruchstein mit ihrem ziegelgefüllten Fachwerkaufbau überstand den Dreißigjährigen Krieg.

Der nördlich des Dorfes verlaufende Klusdamm (siehe Kap. 8.1), der über Jahrhunderte hinweg die wichtigste West-Ost-Verbindung im Raum Magdeburgs darstellte, brachte dem Ort nur wenig wirtschaftliche Vorteile. Gewerbliche Betriebe siedelten sich erst im 19. Jahrhundert in Form von zwei Ziegeleien, einer Baumschule, einer Öl- und einer Windmühle an. Um die Jahrhundertwende stellten diese Betriebe jedoch ihre Arbeit ein, da sie wegen der abseitigen Lage und ihrer zu geringen Größe nicht rentabel wirtschaften konnten. Auch der Bau der Straße von Prester über Pechau nach Calenberge 1884 konnte daran nichts ändern.

Nach dem Bau des Umflutkanals mit seinen Deichen konnten zahlreiche vorher nur als Grünland nutzbare Flächen in Äcker umgewandelt werden. So war und ist bis heute die landwirtschaftliche Nutzung im Bereich Pechau vorherrschend. Das wirtschaftliche Leben konzentrierte sich nach dem Krieg und der Gründung der DDR auf die Landwirtschaft. Es entstanden zwei LPG, die bis zur Wende die größten Arbeitgeber in Pechau waren.

Im Januar 1944 wurde das Dorf durch einen Bombenangriff, der eigentlich der Stadt Magdeburg gelten sollte, stark getroffen. Zahlreiche Häuser wur-

den total zerstört, viele erheblich beschädigt. Die Folgen dieses Bombardements sind auch heute noch an vielen Stellen des Ortes sichtbar. Die historische Grundform des Ortes blieb jedoch erhalten. Es gibt noch mehrere, für das Magdeburger Land typische Drei- und Vierseithöfe, die durch das traufständige Wohnhaus an der Straße mit hoher Bruchsteinmauer und rundbogiger Toreinfahrt charakterisiert sind. An dem alten Straßenkreuz Hauptstraße/ Breite Straße gibt es noch zahlreiche ein- und zweigeschossige Wohnhäuser in Bruchsteinmauerwerk und in Fachwerkbauweise. Viele dieser Gebäude wurden zwischenzeitlich verputzt und verdecken so den Blick auf ihren Kern mit altem Mauerwerk oder Fachwerk aus dem 17. und 18. Jahrhundert. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde an der Calenberger Straße eine Wohnsiedlung angelegt. Der Bereich zwischen dem alten Ortskern Pechaus und dieser Siedlung wurde in den letzten Jahren mit Einfamilienhäusern neu bebaut.

Randau-Calenberge

Randau wird erstmalig im 13. Jahrhundert erwähnt. Wie auch die anderen Dörfer in der Umgebung weist die Umgebung von Randau auf eine alte Besiedlung bis ins Mesolithikum zurück (4000 - 5000 v. Chr.). Randau wird einem slawischen Ursprung zugeschrieben, darauf deuten datierte Funde aus der Zeit von 600-800 hin.

Bekannt wurde Randau durch seine Burg, von der aus die Herren von Randau zu Plünderungen und Überfällen ausrückten. 1297 wurde daraufhin die Burg von den Magdeburgern erobert und zerstört. Die weitere Entwicklung Randaus ist stark an die Geschichte Magdeburgs angeknüpft. Da Randau bis 1806 linkselbisch lag (die Alte Elbe bildete bis dahin den Hauptarm), gehörte es jahrhundertlang zum Einflusskreis des Herzogtums Magdeburg. Die Umgebung Randaus wurde intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt. Die Einwohner hatten allerdings immer mit den Überschwemmungen durch die Elbe zu kämpfen, die sie zwangen, schon vor langer Zeit Deichbaumaßnahmen durchzuführen. Mit dem Bau des großen Elbdeiches, des Umflutkanals und des Pretziener Wehres von 1870 bis 1876 konnte die ständige Überschwemmungsgefahr abgewehrt werden. Die hauptsächlich landwirtschaftliche Nutzung des Gebietes ist bis heute geblieben. Ab 1958 wurden nach der zwangsweisen Kollektivierung zwei landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften und eine Schweine-/Rinderzuchtanlage errichtet.

Die 1558 errichtete Kirche erlitt während des Dreißigjährigen Krieges 1631 erhebliche Schäden, der

Rest des Dorfes wurde fast gänzlich zerstört. Die Kirche wurde mehrere Male restauriert, wobei die Reparatur 1850 im klassizistischen Stil bis heute das Erscheinungsbild der Kirche prägt.

Auf dem ehemaligen Gelände der 1297 zerstörten Burg auf dem Göbs lag bereits 1309 das Gut zu Randau. Im 18. Jahrhundert wurde das Gut an den heutigen Standort südlich des Göbs verlegt und weiter ausgebaut. Das Gutshaus wurde 1885 auf den Grundmauern des alten Gutshauses neu aufgebaut und erhielt seine noch heute sichtbare schlossähnliche klassizistische Form mit Freitreppe und säulengestützten Rundbögen. Wirtschaftsgebäude wurden gebaut und der Park erweitert und durch Ausbauten bereichert.

Die Bebauung Randaus hat bis heute seinen dörflichen Charakter behalten. Der alte Ortskern und der Schlossbereich wurden mit der Zeit über die Bebauung miteinander verbunden. Vorherrschend in der dörflichen Bausubstanz sind Gebäude aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg, wobei allerdings das Alter gerade der ältesten Häuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert oft durch Verputzung bzw. Verblendung der Naturstein- oder Fachwerkwände nur noch schwer zu erkennen ist.



Randau: Schloss

Dorfkirche Randau



St. Georg-Kirche Calenberge



Rothensee

Das erstmals in einer Urkundenabschrift Erzbischofs Wiechmann 1176 als *Rodense* erwähnte Rothensee lag ursprünglich östlich der Elbe (siehe Kap. 2.1). Benannt wurde die Siedlung vermutlich nach einem früheren Badensee, einem alten Elbarm, am Westrand des alten Dorfes (aus dem altsächsischen *rod* = rot und *seo* = See: zum roten See). Um 1300 kam es zu einer Verlagerung des Hauptstromes der Elbe nach Osten, was dazu führte, dass Rothensee seitdem auf der Westseite der Elbe liegt. Durch die Lage des Dorfes direkt an der Elbe, die in diesem Bereich stark mäandrierte und damit ständig ihren Lauf veränderte, schwebte Rothensee ständig in Hochwassergefahr. Vermutlich schon zur Zeit Erzbischofs Wiechmann wurden daher Holländer in diesem Gebiet angesiedelt, die das Land eindeichen sollten. Ausreichende Hochwassersicherheit gab es jedoch erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts, als im Zuge des Elbausbaus auch der Bereich Rothensee eingedeicht wurde. Bis ins 19. Jahrhundert war das Gebiet um Rothensee hauptsächlich forstwirtschaftlich genutzt, da sich westlich an den Ort mit dem Rothenseer Busch ein großes Waldgebiet anschloss. Erst durch die verstärkten Deichbaumaßnahmen und das Einsetzen der Industrialisierung mit dem damit verbundenen Bevölkerungswachstum wurden die Wälder abgeholzt und Ackerbau betrieben.

Reformationskirche in Rothensee



Alte Karten zeigen Rothensee als Straßendorf mit platz- oder angerförmiger Erweiterung an der Wegverbindung Magdeburg-Hohenwarthe. Erst nach der 1908 erfolgten Eingemeindung und der darauffolgenden Anlage der Industrieflächen entlang der Elbe dehnte sich der Ort deutlich nach Süden und Osten aus. Den ursprünglichen Ortsbereich bildeten die Akazien-, die Turm-, die Ziegelei- und die Meitzendorfer Straße, begrenzt wurde der Ort durch die Badeteich-, die Linden- und die Scheidebuschstraße. Dorfzentrum und Siedlungskern ist der Bereich um die ursprünglich romanische Feldsteinkirche zwischen Turm- und Krugstraße. Hier sind über Jahrhunderte hinweg entwickelte Strukturen erhalten geblieben. Das älteste erhaltene Gebäude ist der mittelalterliche Wohnturm in der Turmstraße, der zu einem der beiden mittelalterlichen Freihöfe gehörte. Der Wohnturm ist das einzige Gebäude aus der Zeit vor dem Dorfbrand 1731, aus der Zeit danach bis 1880 existieren noch mehrere alte Hofanlagen. Danach wurden im auslaufenden 19. und beginnenden 20. Jahrhundert hauptsächlich Mietshäuser für Arbeiter im Bereich des alten Ortsgebietes errichtet. Zwischen den Weltkriegen wurden vorhandene Lücken in der Bebauung durch Mietwohnhäuser der 30er Jahre geschlossen (bes. in den Bereichen Fallersleber, Lindhorster, Jersleber und Ackendorfer Straße). Ende der 30er Jahre baute die im Industriegebiet ansässige Braunkohle-Benzin-AG (BRABAG) zwei weitere Siedlungen in den Bereichen Fallersleber/Vahldorfer Straße und zwischen Scheidebusch- und Hohenwarther Straße. Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen 1960 eine Kleingartensiedlung, 1975 eine Einfamilienhaus-siedlung und zu Beginn der achtziger Jahre mehrere Plattenbauten hinzu.

Turmstraße 1-2: Wohnturm

