

Besonders die zwischen 1894 und 1899 entstandene elfschiffige Wagenreparaturwerkstatt beeindruckt durch ihre architektonische Geschlossenheit und ihre Größe (165 x 242 m = fast 40.000 m²!). Weiterhin befinden sich auf dem Areal die 108 m lange Schmiede, das Kesselhaus mit Schornstein, der zweischiffige Hallenbau der Weichenbauanstalt (später Großteileaufarbeitung) und das Wasserwerk mit dem Wasserturm, der zusammen mit dem Schornstein des Kesselhauses signifikant die Silhouette des Stadtteiles Salbke bestimmt.

8.3 Hafen/Hafenanlagen, Schifffahrt

Dank seiner Lage an der Elbe entwickelte sich Magdeburg schon früh zum bedeutendsten Hafen- und Umschlagplatz im mitteldeutschen Raum. Auch nach der Einführung der Eisenbahn konnte sich der Schiffsverkehr behaupten. Durch den Fall der hinderlichen Schiffszölle und die verbesserte Schifffahrt durch umfangreiche Flussregulierungsmaßnahmen erlebte die Schifffahrt nach 1870 sogar einen erheblichen Aufschwung. Zahlreiche Schifffahrts- und Handelsunternehmen wurden gegründet. Als Umschlagplätze dienten ihnen zahlreiche Stellen zwischen dem nördlichen Stadtgebiet und der Sülzermündung in Buckau im Süden, darunter der Packhof, der benachbarte Holzhof und der Große Werder. Mit dem fortlaufenden Bau von Kaimauern entwickelte sich das Westufer der Elbe zu einem ca. 2,5 km langen



Handelshafen: Hydraulische Zentralstation

Warenumschlagplatz. Da dieser Bereich jedoch nicht hochwassergeschützt war und zudem in den Wintern zahlreiche Schiffsschäden durch Eisgang auftraten, wurde 1842 ein Winterschutzhafen auf dem Werder im Anschluss an die Zollelbe eingerichtet. Knapp vierzig Jahre später wurde 1881 ein neuer Winterschutzhafen auf städtischem Gelände an der Zollelbe angelegt (**Zollhafen**), weil der alte den Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Auf der stadtseitigen Elbseite wurden massive Kaianlagen mit Gleisanschluss gebaut, in Nähe des Klosterberggartens entstanden Speicher-, Silo- und Umschlaganlagen. Da die Elbuferkais und die Zollelbe in den achtziger Jahren

Handelshafen





Handelshafen: Zuckerspeicher B

des 19. Jahrhunderts dem wachsenden Umschlag von Zucker, Kali und anderen Massengütern nicht mehr entsprachen, wurde nach der Eingemeindung der bis dahin selbständigen Stadtgemeinde Neustadt 1886 bis 1893 der **Handelshafen** auf dem Agneswerder zwischen heutiger Jerusalem- und Herrenkrugbrücke gebaut. Da in diesem Bereich die anstehende Grauwacke in geringer Tiefe ansteht, musste ein Teil des Hafenbeckens aus dem Grauwackerücken bis zu einer Tiefe von 3 m herausgesprengt werden. Die Länge des Hafenbeckens beträgt 994 m, die Breite zwischen 90 (Norden) und 45 m (Süden). Im Handelshafen wurden vor allem Massengüter umgeschlagen. Zehn große Speicher, Silos und Lagerhäuser bargen Zucker, Getreide, Mehl, Baumwolle, Futtermittel und Stückgut. Der Umschlag des Handelshafens erreichte schon kurz nach der Eröffnung 1895 eine Höhe von nahezu 1 Mio. t, bis 1906 stieg er auf rund 1,4 Mio. t. Um das Hafenvorland an die Hafenbahn anzuschließen, wurde 1894 eine bewegliche Hubbrücke in Stahlfachwerkkonstruktion mit einer Stützweite von 32 m an der Hafeneinfahrt errichtet, die den Betrieb von Schifffahrt und Hafenbahn auch bei Hochwasser gewährleistete.

Zwischen 1908 und 1911 wurde ein weiterer großer Hafen, der **Industriehafen**, nördlich des Handelshafens angelegt. Er hatte vor allem die Aufgabe, den sich neuansiedelnden Wirtschaftsbetrieben im Norden Magdeburgs einen direkten Hafenzugang zu bieten. Mit der Eingemeindung des Dorfes Rothensee 1908 gewann die Stadt ein erhebliches Flächenpotenzial für die weitere industrielle Entwicklung hinzu. Unter anderem entstanden bis zum Ersten Weltkrieg ein großer neuer Winterschutzhafen und der Verschiebebahnhof Rothensee, durch den das neue Industriegebiet mit seinen Hafenanlagen direkt an das Bahnnetz angeschlossen wurde. In weiser Voraussicht wurde bei Bau des Industriehafens bereits eine

Anschlussmöglichkeit für den Mittellandkanal eingeplant. Zwischen 1929 und 1932 wurde der **Kanalhafen** gebaut, der den vom Mittellandkanal kommenden Verkehr aufnehmen sollte. 1938 wurde das letzte Teilstück des Mittellandkanals fertiggestellt, ein **Schiffshebewerk** stellte die Verbindung zur Elbe bzw. zum Kanal- und Industriehafen her. Durch die nahezu ideale verkehrstechnische Anbindung siedelte sich bedeutende Großindustrie am Kanalabstieg und am Industriehafen an, darunter eine Großgaserei, ein Kohlekraftwerk und eine Zinkhütte. Nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurde das Hafengebiet zu einem der wichtigsten Warenumschlags- und Produktionsstandorte der DDR.

Zahlreiche denkmalgeschützte Bauwerke in den Hafengebieten zeugen von der langen Handels- und Schifffahrtsgeschichte Magdeburgs.

Insbesondere der **Handelshafen** mit seinen Anlagen ist aus Sicht der Denkmalpflege für die Schifffahrts- und Handelsgeschichte Magdeburgs von herausragender Bedeutung und wurde daher als Denkmalsbereich ausgewiesen. Zu den unter Denkmalschutz stehenden Anlagen gehören u. a.:

- das annähernd 1000 m lange Hafenbecken mit seinen sandsteinverkleideten Kaimauern mit Granitabdeckung,
- die Zuckerspeicher A und B von 1888/1889 und das repräsentative Verwaltungsgebäude der Hafenvirtschaft im Eingangsbereich der Hafenanlage an der Wittenberger Straße,
- der Speicherkomplex auf der Westseite des Hafenbeckens, bestehend aus einem dreiteiligen sechsstöckigen Backsteinbau von 1893/1896 mit innenliegendem genietetem Stahlskelett und dem südlich anschließenden, 1935 in Gleitbetonbauweise errichteten Getreidesilo West,
- Gebäude der ehemaligen elektrischen und der hydraulischen Zentralstation aus der Entstehungszeit des Handelshafens (Akkumulatoren-, Kessel- und Maschinenhaus),
- die Silos „Handelshafen“ und „Elbe“ als typische Reichseinheitsspeicher aus den 30er Jahren, die mit ihren neun Geschossen und ihren steilen Satteldächern markant die Hafensilhouette dominieren,
- Anlagen der Hafenbahn (Hafenbahnhof „Alte Neustadt“), darunter der alte Rechtecklokschuppen an der Theodor-Kozlowski-Straße von 1850, die Hubbrücke über den Hafeneinfahrtskanal von 1894 und



Handelshafen: Speicher GHI und West

Handelshafen: Hubbrücke der Hafenbahn



das ehemalige Betriebswerk der Hafenbahn mit dem sechsständigen Halbrundlokschuppen von 1914 und

- Anlagen des Hafenumschlags (Be- und Entladung der Schiffe) wie der Vollportalwippdrehkran von 1956 und Fragmente eines Fairbairnkranes.

Das **Schiffshebewerk** wurde 1938 in Betrieb genommen und verbindet seitdem Elbe und Mittellandkanal, wobei der Höhenunterschied je nach Wasserstand der Elbe im Schnitt ca. 15 m beträgt. Die beeindruckende Konstruktion steht unter Denkmalschutz wie auch die im Zuge der Errichtung des Schiffshebewerkes gebaute Siedlung in unmittelbarer Nachbarschaft.

Von der Magdeburger Schiffbaugeschichte gibt es kaum noch Relikte. An die **Schiffsmühlen**, die auf alten Stichen und Stadtansichten zu sehen sind und die zwischen dem 13. und 19. Jahrhundert zahlreich auf der Elbe zu finden waren, erinnert jetzt ein originalgetreu nachgebautes Modell am Petriförder.

Aus der Ära der **Kettenschiffahrt** ist ein einziges Kettenschiff, die „Gustav Zeuner“, erhalten geblieben. Die Kettenschiffahrt, bei der sich die Kettenschiffe nebst angehängten Transportkänen über Winden an den im Wasser liegenden Ketten stromaufwärts zogen, wurde im Raum Magdeburg zwischen 1866 und 1945 und damit am längsten betrieben. Die

Schiffshebewerk



Kettenschiffe waren damit länger im Einsatz als auf anderen Abschnitten der Elbe, was daran lag, dass die Kettenschiffahrt besonders auf dem Abschnitt Rothensee-Buckau mit seinen schwierigen Strömungsverhältnissen ihre Vorteile ausspielen konnte. Die „Gustav Zeuner“, die heute aufgebockt auf dem Gelände des Sportboothafens in Fermersleben steht, wurde 1895 in Dienst gestellt und bis 1931 betrieben. Nach dem Ausbau der Maschine wurde das Schiff hinter einer schwimmenden Badeanstalt in Fermersleben aufgebockt und nach einem Umbau als Restaurant und Umkleidegelegenheit benutzt. Die Badeanstalt brannte 1942 ab, der Kettendampfer wurde bis 1960 noch als Domizil für Paddel- und Segelsportler genutzt. Der Kettendampfer steht nicht unter Denkmalschutz, ist aber der Vollständigkeit halber hier aufgeführt.



Siedlung Schiffshebewerk

Unter Denkmalschutz (technisches Kulturdenkmal) steht der letzte Elbe-**Seitenraddampfer**, die „Württemberg“. Das 1908/09 in Roßlau gebaute Schiff war als Schlepper und Frachter bis 1974 im Dienst. Dann wurde das Schiff bei Hochwasser auf die über-

schwemmten Elbewiesen an der Stadthalle geschleppt und aufgebockt. Anschließend erfolgte bis 1976 eine Restaurierung, heute dient die „Württemberg“ als Museum und Restaurant vor der Stadthalle im Rotehorn-Park.

Seitenraddampfer „Württemberg“



9 Ziel- und Handlungskonzept

Michael Ertl

9.1 Allgemeine Ziele

Der Denkmalpflegeplan der Landeshauptstadt Magdeburg lehnt sich im Maßstab 1:10.000 an die Darstellungen im Flächennutzungsplan an. Während der Flächennutzungsplan die denkmalrechtlich geschützten Mehrheiten von baulichen Anlagen nachrichtlich übernimmt, geht der Denkmalpflegeplan von der Gesamtheit des Bestandes an Kulturdenkmalen innerhalb einer Stadt oder Gemeinde aus und stellt diese in einem Plan dar. Das Denkmalverzeichnis bildet mit den entsprechenden denkmalfachlichen Bewertungen die Grundlage für den Denkmalpflegeplan, der eine bewertende Übersicht des vorhandenen Denkmalbestandes darstellt. Da es sich um einen informellen Plan handelt, sind für bedeutende denkmalgeschützte Bereiche auch vertiefende Darstellungen in anderen Maßstäben möglich. Als „denkmalpflegerischer Leitplan“ definiert er die wesentlichen Aufgaben und Ziele für den Denkmalbestand und stellt außerdem eine wichtige Verbindung zur Bauleitplanung her.

Auf Grund der wechsellvollen Geschichte, die mit der Schaffung und dem Verlust von wertvoller Bausubstanz und bedeutenden Kulturdenkmalen verbunden ist, ist es in Magdeburg nicht möglich, den Denkmalpflegeplan auf einen historischen Innenstadtbereich einzuzengen. Die heterogenen Räume mit ihren geschichtlichen und architektonischen Brüchen lassen für Magdeburg eine einheitliche Betrachtung nicht zu.

Die Landeshauptstadt Magdeburg zeichnet sich neben dem Dom, mittelalterlichen Bauten in seinem Umfeld, einer eindrucksvollen Industrie- und Festungsarchitektur, besonders durch die Bauten und Siedlungen der 20er Jahre aus. Da diese Bereiche z. T. nur noch in Fragmenten existieren oder an der Peripherie der Stadt angelegt wurden, ist es erforderlich, den Bestand an Kulturdenkmalen zuerst auf der gesamtstädtischen Ebene darzustellen, um die Kulturdenkmale anschließend hinsichtlich ihrer Bedeutung bewerten zu können. Neben der Wertigkeit des Einzeldenkmals ist die Intaktheit von stadträumlichen Strukturen von entscheidender Wichtigkeit. Der Denkmalpflegeplan verfügt demnach über eine objektive als auch über eine städtebauliche Betrachtungsweise.

Daraus ergibt sich eine Aufgabe, die über den Erhalt und den Schutz des einzelnen Kulturdenkmals hinausgeht. Der Denkmalpflegeplan in der Landeshauptstadt Magdeburg hat vor allem das Ziel, eine Verbindung zwischen der denkmalpflegerischen Zielstellung und den Zielen der Stadtentwicklung herzustellen. Im Vor-

dergrund der Betrachtung steht dabei das stadträumliche Umfeld von einzelnen Baudenkmalern oder Denkmalbereichen. Im Zusammenwirken von unterschiedlichen Zeit- und Architekturschichten entsteht ein offener Zusammenhang, der die Bruchhaftigkeit der Stadt zu einem lesbaren und wirkungsvollen Kontext zusammenführt. Als ein Denkmalpflegeplan, der die Brüche der Vergangenheit in einen räumlichen Zusammenhang bringen möchte, bezieht er im Sinne der Fortschreibung von Geschichte den Bau von neuen, zeitgenössischen Architekturprojekten ausdrücklich mit ein. Als Bedingung gilt jedoch, dass vor der Realisierung von Einzelprojekten in der unmittelbaren Nachbarschaft eines bedeutenden Baudenkmalms die Frage des ihn umgebenden städtebaulichen Raumes gesichert geklärt sein muss. Nur in einem voll ausgebildeten Stadtraum mit einer eigenständigen Ortsidentität ist es möglich, Kulturdenkmale und Neubauprojekte auf gleicher Qualitätsstufe zusammenzuführen. Die Klärung des städtebaulichen Raumes muss den unbedingten Vorrang vor dem Einzelprojekt haben. Hinsichtlich der Wirksamkeit von Kulturdenkmalen auf ihre bauliche Umgebung stellt der Denkmalpflegeplan ein städtebauliches Planungsinstrument dar.

Es ist nicht möglich, die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege isoliert von den Fragen der Stadtentwicklung zu betrachten. Einwohnerrückgang und zunehmender Leerstand betreffen einen großen Teil der Denkmalsubstanz ganz unmittelbar, da mit der Nutzung eines denkmalgeschützten Gebäudes meistens auch der wichtigste Garant für seinen dauerhaften Erhalt entfällt. Hier zeigt sich, dass der Denkmalpflegeplan vom Gedanken einer positiven städtebaulichen Entwicklung für die gesamte Stadt getragen sein muss. Was der Denkmalpflegeplan im Besonderen leisten kann, ist es, ein Bewusstsein für die Bedeutung des eigenen Bestandes an Kulturdenkmalen zu schaffen und die stadträumlichen Bedingungen für einen angemessenen Umgang mit denselben darzustellen.

Das Ziel- und Handlungskonzept folgt im Aufbau den in Kapitel 1.2 gemachten Empfehlungen des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen-Anhalt, das schwerpunktmäßig drei bzw. vier bauliche Epochen des Denkmalbestandes der Landeshauptstadt Magdeburg hervorhebt. Aus überregionalen und architekturgeschichtlichen Gesichtspunkten kommt dem Denkmalbestand der 20er Jahre, der Magdeburg als „Stadt des Neuen Bauwillens“ darstellt, die weitreichendste Bedeutung zu. Der Denkmalbestand aus dem 19. Jahrhundert umfasst schwerpunktmäßig die gründerzeitliche Stadterweiterung einschließlich der Schaffung von Parkanlagen sowie Bauten der Industrie- und Festungsarchitektur. Nachdem die gründerzeitlichen

Wohnquartiere, vor allem im Südlichen Stadtzentrum, über weitgehend intakt gebliebene städtebauliche Strukturen verfügen und die Sanierungsphase zu einem großen Teil abgeschlossen ist, ergibt sich hier kein besonderer Handlungsbedarf. Anders verhält es sich mit den Industrie- und Festungsbauten, von denen erstere in großer Zahl in ihrem Erhalt bedroht sind und letztere nach einer Phase des Vergessens (und des Erhalts) wieder in den Blickpunkt des öffentlichen Interesses gerückt sind. Die Bauten des Mittelalters und des Barock stellen zwar quantitativ den kleinsten Anteil des Denkmalbestandes der Landeshauptstadt Magdeburg dar, bestimmen aber nach wie vor, mit dem Dom als Wahrzeichen der Landeshauptstadt, das Bild der Stadt am Strom.

9.2 Bauten des Mittelalters

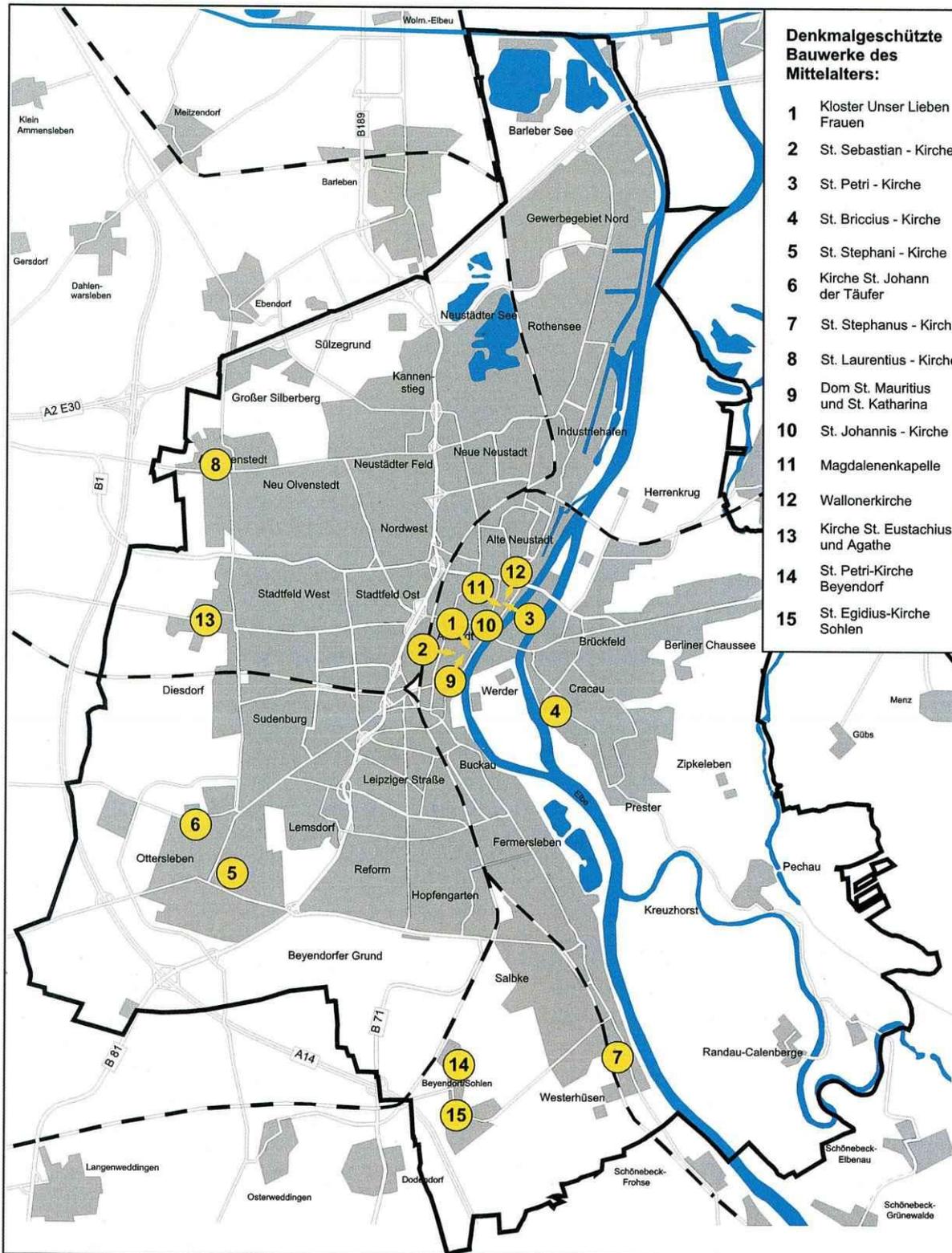
Das Bild der mittelalterlichen Stadt verdichtet sich im Bild der Stadtsilhouette. Spricht man heute vom mittelalterlichen Zentrum der Landeshauptstadt Magdeburg, so ist im engeren Sinn der Bereich zwischen dem Breiten Weg und der Elbe, dem Dom und dem Kloster Unser Lieben Frauen gemeint. Tatsächlich stellt der Dom das bedeutendste und das Kloster Unser Lieben Frauen das älteste erhaltene Baudenkmal Magdeburgs dar. Dennoch repräsentieren sie nur einen Teil der mittelalterlichen Stadt, die sich mit ihren Kirchen entlang der Elbe bis zum heutigen Universitätsplatz erstreckt. Die Johanniskirche, die Petrikirche und die Wallonerkirche sind nach starken Kriegszerstörungen wiederaufgebaut worden und erhalten geblieben. Die beiden letztgenannten Kirchen werden jedoch, vom Stadtzentrum aus betrachtet, weniger stark wahrgenommen als die zentraler gelegene Johanniskirche. Die Wahrnehmung der mittelalterlichen Kirchen reduziert sich im gleichen Maß wie die Präsenz des Elbufers im Stadtraum, da beide untrennbar miteinander verbunden sind. Verbindendes Element sind die erhalten gebliebenen Abschnitte der Stadtmauer.

Aus stadträumlicher Sicht unterscheidet sich der erstgenannte Bereich zwischen dem Dom und dem Kloster grundsätzlich von dem letztgenannten Abschnitt zwischen der Johanniskirche und der Walloner Kirche. Die Ursachen sind in dem unterschiedlichen Grad von Kriegszerstörungen und dem veränderten Wiederaufbau des Südlichen Stadtzentrums und des nördlichen Innenstadtbereiches ab der Ernst-Reuter-Allee begründet. Der Wiederaufbau des Stadtzentrums schuf entlang der Wilhelm-Pieck-Allee (heute Ernst-Reuter-Allee) bis zur neuen Strombrücke Bauten in der nationalen Tradition nach den Grundsätzen des Städtebaus von 1950, die die Architektur in der DDR der frühen 50er Jahre beispielhaft vertreten und heute

selbst Baudenkmale darstellen. Die Wiederherstellung der stadträumlichen Fassung des Alten Marktes fällt ebenfalls in die frühe Phase des Wiederaufbaus. Der ideologische Richtungswechsel in Städtebau und Architektur nach 1953 prägt die städtebauliche Entwicklung der nördlichen Innenstadt bis circa 1970. Ab 1960 wurde mit ca. 2600 Wohnungen der 2. sozialistische Wohnkomplex an der Jakobstraße errichtet. Der 1963 begonnene Bau des Nordabschnitts der Karl-Marx-Straße, heute wieder Breiter Weg, schuf eine großräumige Einkaufs- und Fußgängerzone mit industriell gefertigten Wohn- und Geschäftshäusern. Die Türme der Katharinenkirche wichen dem 1970 errichteten „Haus des Lehrers“. Die 2. Phase des Wiederaufbaus der Innenstadt fand mit der Fertigstellung dieses Projektes seinen Abschluss.

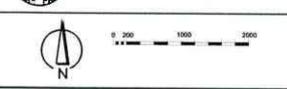
Der geschichtliche Exkurs verdeutlicht die unterschiedlichen städtebaulichen Rahmenbedingungen für die Einbindung und Wahrnehmung mittelalterlicher Bausubstanz im Stadtzentrum Magdeburgs. Das Wohngebiet an der Jakobstraße entspricht aus heutiger Sicht mit seinen Wohnzeilen und offenen Grünflächen dem Charakter eines allgemeinen Wohngebietes. Der Breite Weg-Nordabschnitt bildet durch Wohnscheiben einen eigenen, nach Osten und Westen hin abgeschlossenen Raum, dessen letzte architektonische Brechung mit der Zerstörung der Katharinenkirche entfernt wurde. Aus diesem Tatbestand ergeben sich zwei grundlegende Aufgaben:

- a) Im Breiten Weg-Nordabschnitt ist an einer Stelle nördlich der Julius-Bremer-Straße eine eindeutige Öffnung in Richtung Osten herzustellen, um die verlorengegangene Verbindung zur nördlichen Altstadt und seinen Baudenkmalen wiederherzustellen. Als konkreter Ort wird das Haus des Lehrers benannt, der mit dem Standort der früheren Katharinenkirche einen besonderen Bezugspunkt bildet. Bei den Überlegungen zu diesem Standort sollte auch ein Neubau nicht ausgeschlossen werden. Verlorengegangenes kann hier nicht wiederhergestellt werden, jedoch könnte ein markantes Gebäude mit einer eindeutigen Ost-West-Ausrichtung einen städtebaulichen und architektonischen Kontrast zur einseitigen Orientierung des Nordabschnitts des Breiten Weges schaffen.
- b) Mit dem Bau des Wohnkomplexes an der Jakobstraße haben sich die Stadtplaner der 60er Jahre in Magdeburg von den überlieferten Strukturen der Stadt losgesagt. Aus diesem Grund ist zu klären, ob über den Bestand der Gebäude für die nächsten 20 bis 30 Jahre hinaus der vorhandene Gebietscharakter bewahrt werden soll, oder ob danach eine innenstadttypische, d.h. durch Dichte



Landeshauptstadt
MAGDEBURG

Der Oberbürgermeister
Stadtplanungsamt



Denkmalpflegeplan der Landeshauptstadt Magdeburg

Denkmalgeschützte Bauwerke des Mittelalters
(Auswahl)

und Vielfalt gekennzeichnete Entwicklung einzuleiten ist, die sich auf historische Strukturen bezieht und die erhaltenen Baudenkmale an der Stadtmauer einbindet.

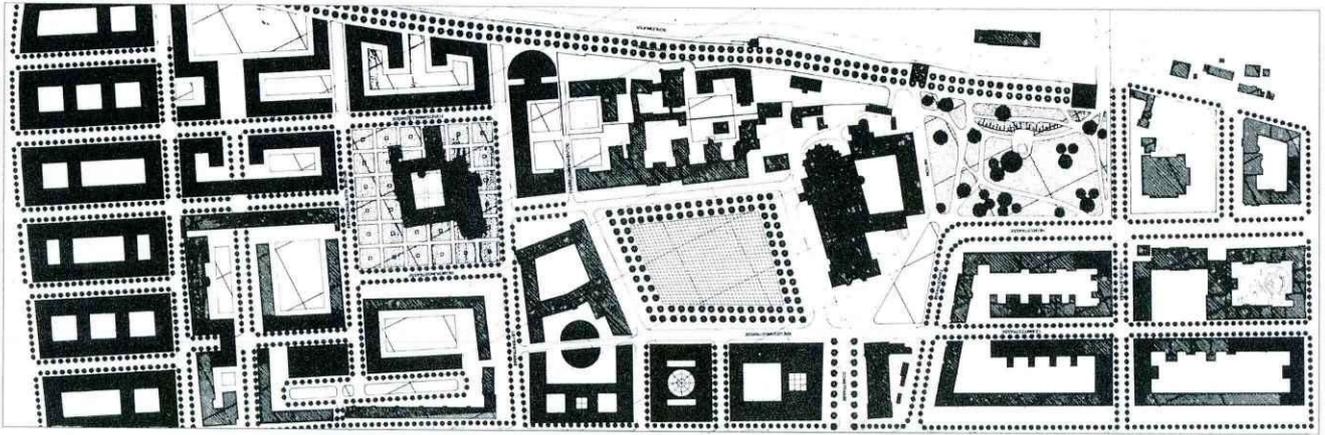
Die beiden formulierten Aufgaben stellen langfristige Entwicklungsziele dar, die weit über die Belange einer objekthaften Baudenkmalpflege hinausgehen. Die starken Zerstörungen der nördlichen Innenstadt und der nach heutigen Maßstäben bezugslose Wiederaufbau dieses Bereichs lassen die Frage der stadträumlichen Einbindung der vorhandenen Baudenkmale unbeantwortet. Die Frage zu stellen und die wenigen Kulturdenkmale in diesem Bereich zu erhalten, ist Aufgabe des Denkmalpflegeplans. Die Frage zu beantworten und den Baudenkmalen wieder zu ihrer Wirkung zu verhelfen ist Aufgabe einer kommenden Planergeneration.

Zeitnäher und konkreter stellt sich die Frage nach dem Umgang mit der mittelalterlichen Bausubstanz südlich der Ernst-Reuter-Allee. Dom, Domplatz, das Kloster Unser Lieben Frauen und westlich des Breiten Weges die Kirche St. Sebastian stehen für das historische Stadtzentrum, ohne einen räumlich abgeschlossenen Bereich zu bilden. Schon 1993 wurde für die städtebauliche Neuordnung und Neugestaltung des Domplatzes und der angrenzenden Bereiche ein städtebaulicher Ideenwettbewerb durchgeführt. 1. Preisträger war damals das Büro des Kölner Architekten Prof. O. M. Ungers, der für die Westseite des Domplatzes eine Blockrandbebauung mit drei Baublöcken und dazwischen verlaufenden Straßen vorschlug. Auf dieser Grundlage wurde ein Architekturwettbewerb für den Neubau der Nord-LB ausgelobt, der von dem Münsteraner Architekturbüro Bolles + Wilson gewonnen wurde und zwei Baublöcke und ein Solitärgebäude auf der Höhe des Kastanienhains vorsah. Das Projekt wird augenblicklich ohne das geplante Solitärgebäude realisiert. Als dritter offener Block, zwischen dem Landtag und dem Breiten Weg, ist ein Wohngebäude des Künstlers Friedensreich Hundertwasser geplant. Mit der Realisierung dieser Gebäude wären die Platzkanten des Domplatzes wieder geschlossen und somit ein wesentliches Ziel für seine räumliche Wirkung erreicht. Grundlage für die weitere Gestaltung ist die Orientierung auf den barocken Zustand des Platzes mit einer offenen Platzfläche und Doppelbaumreihen. Als „Platz im Platz“ werden die archäologischen Grabungsfunde aus der ottonischen Zeit veranschaulicht. Mit dem Entfernen der Betonplatten und dem Herstellen eines neuen Belages wird der Domplatz, von dichter Bebauung umgeben, eine klar gefasste Platzfläche definieren, der die unterschiedlichen Architekturepochen und -stile klar voneinander trennt und ihnen eine eigene Strenge entgegenhält.

Der nördlich des Domplatzes gelegene Bereich um das Kloster Unser Lieben Frauen bis zur Goldschmiedebrücke bedarf einer grundsätzlichen städtebaulichen Neuordnung, um das von Zeilen- und Plattenbauten geprägte Wohngebiet wieder in ein innerstädtisches Gefüge mit entsprechender Dichte und unterschiedlichen Nutzungen zu überführen. Das Kloster Unser Lieben Frauen würde somit wieder eine angemessene, innerstädtische Umgebung zurückerhalten. Jedoch gilt hier, wie schon im Abschnitt zu den Inhalten des Denkmalpflegeplans dargelegt, der Grundsatz, dass die Klärung des städtebaulichen Raumes den unbedingten Vorrang vor dem Einzelprojekt haben muss. Praktisch bedeutet dies die Wiederherstellung intakter Stadträume zwischen der Regierungsstraße und dem Breiten Weg bzw. der Goldschmiedebrücke vor der Realisierung eines Neubauvorhabens auf dem Grundstück des Klosters Unser Lieben Frauen. Das von Grünflächen umgebene Kloster entspricht zwar nicht der historischen Bebauungssituation, verfügt aber über eine eigenständige Qualität, die nicht voreilig in Frage gestellt werden muss.

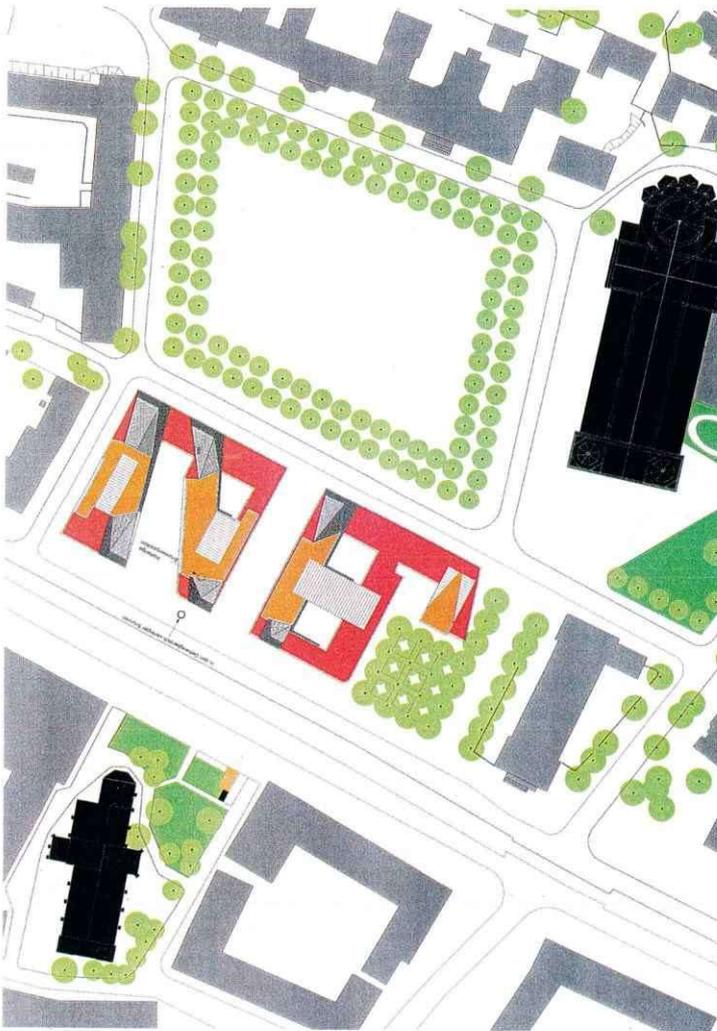
Zu dem im B-Plan-Entwurf 239-3 „Regierungsstraße“ formulierten Leitbild einer kleinteiligen Bebauung mit einer differenzierten Geschossigkeit und einer Orientierung an der ehemaligen Parzellenstruktur ist anzumerken, dass es bei konsequenter Anwendung dazu beitragen kann, das Kloster wieder in einen stimmigen Zusammenhang zu stellen. Beschränkt sich das Leitbild auf die Rekonstruktion von Fassadenabwicklungen, und überlagern sich diese mit dahinterliegenden und ihrerseits wieder überformten Plattenbauten, so wäre eine Auflösung des Leitbildes und eine weitere Verunklärung des städtebaulichen Raumes die Folge, die einer verträglichen Einbindung des Klosters Unser Lieben Frauen entgegensteht. Aus denkmalpflegerischer Sicht wird für das B-Plangebiet „Regierungsstraße“ ein städtebauliches Leitbild gefordert, das auf die Wiederherstellung einer innerstadttypischen Bebauung mit eindeutigen Raumfolgen abzielt und in der Lage ist, den Gebäudebestand, der langfristig nicht in Frage gestellt werden kann, in ein städtebauliches Gesamtkonzept zu integrieren.

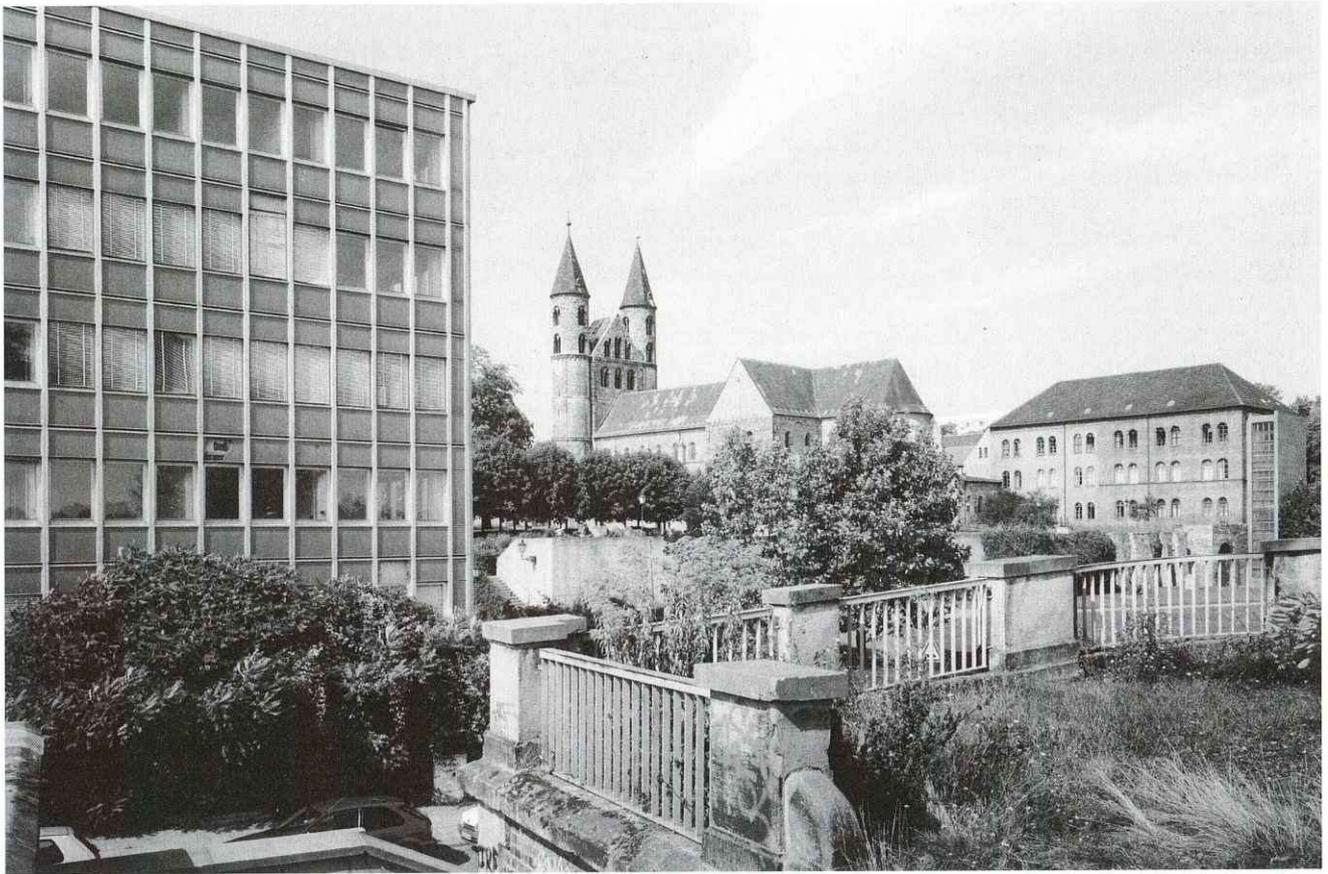
Westlich des Breiten Weges stellt die Kirche St. Sebastian das wichtigste erhaltene Baudenkmal mittelalterlichen Ursprungs dar. Die erhaltenen historischen Gebäude in der Umgebung der Kirche bieten einen Ansatzpunkt zur Beibehaltung gewachsener Straßen- und Platzräume unter Hinzufügung gegenwärtiger Architektur. Das vom Büro Bahlo Köhnke Stoßberg & Partner errichtete „Roncallihaus“ nimmt in leicht geschwungener Form den ursprünglichen Straßenverlauf der Max-Josef-Metzger-Straße wieder auf und



Städtebaulicher Wettbewerb Domplatz, 1. Preis, Prof. Ungers mit S. Vieths, Köln

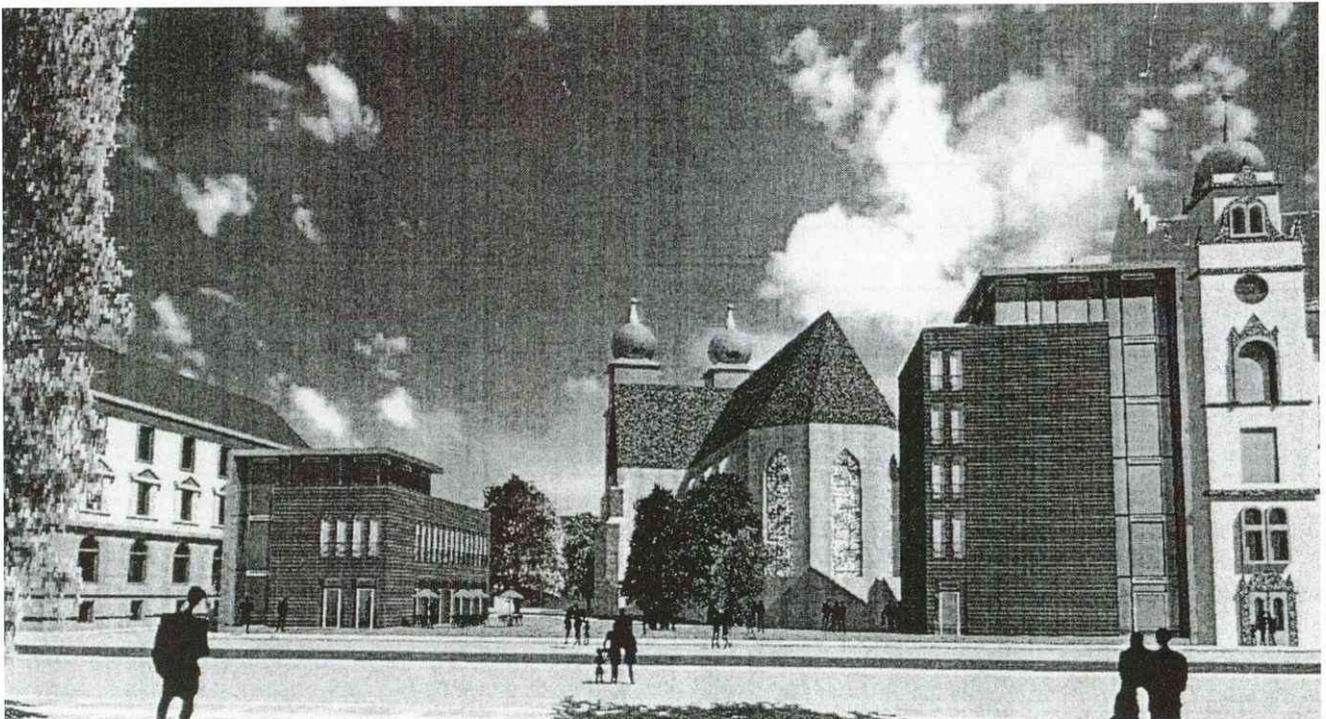
Wettbewerbsentwurf Neubau Nord-LB, 1. Preis, Architekturbüro Bolles + Wilson, Münster





Blick vom Fürstenwall zum Kloster Unser Lieben Frauen, 1999, Foto: Ulrich Wüst

Bebauungsvorschlag Breiter Weg/Kirche St. Sebastian, Architekturbüro Maas, Münster



schließt den Platz um die Kirche St. Sebastian nach Westen ab. Die breite Öffnung des Platzes nach Osten zum Breiten Weg soll durch einen Anbau an das Gebäude der Hauptpost und durch ein Solitärgebäude zum Teil wieder geschlossen werden, um den Platz um die Kirche räumlich zu definieren, ohne den Blick auf den Chorbereich vom Breiten Weg aus zu verbauen. Der gegenüberliegende Straßenraum zwischen den beiden Baukörpern der Nord-LB lässt eine direkte Blickbeziehung zwischen der Kirche St. Sebastian und dem Domplatz zu. Somit stellt die von differenzierten Kleinräumen umgebene Kirche St. Sebastian eine Verbindung zu der großflächigen Platzanlage am Magdeburger Dom her. Die baulichen Komplettierungen des Domplatzes sowie des Umfeldes der Kirche St. Sebastian machen deutlich, dass durch die Neuinterpretation verlorengegangener Räume alte Beziehungen wiederhergestellt werden können und der historische Bestand dabei in einen neuen Zusammenhang gestellt wird. Die architektonische Qualität der Neubauprojekte ist dabei an der Qualität des architektonischen Bestandes zu messen.

Neubau und Konfrontation mit zeitgenössischer Architektur in einem von Kulturdenkmalen geprägten Bereich setzen ein unbedingtes Erfordernis voraus, da sie ansonsten zum Selbstzweck werden. So notwendig es ist, in stark geschädigten Bereichen Stadträume durch Neubauten zu komplettieren, so sehr ist eine Beschränkung in dieser Hinsicht notwendig, wenn ein von Kulturdenkmalen geprägter Bereich in seinen Raumstrukturen weitgehend intakt geblieben ist. Im näheren Domumfeld trifft dies zum Beispiel auf die barocke Bebauung östlich des Domplatzes, den Möllenvogteigarten und den Fürstenwall zu. In ihrer Gesamtheit bilden sie zusammen mit dem Dom St. Mauritius eine gewachsene Einheit aus unterschiedlichen Zeit- und Architekturschichten. Gleichzeitig verdichtet sich in diesem Abschnitt der Stadtsilhouette die Vorstellung von der mittelalterlichen Stadt. Unterschiedliche Sichtstandpunkte im Möllenvogteigarten und auf dem Fürstenwall ergeben vielfältige Raumerlebnisse. Spannungsvolle Höhenstaffelungen der Gebäude aus unterschiedlichen Perspektiven machen die Stadtkante an der Elbe erlebbar. Mit der Sanierung des Fürstenwalls und des Möllenvogteigartens findet eine notwendige Aufwertung dieser öffentlich zugänglichen Bereiche statt. Akzente gegenwärtiger Architektur sind hier nur als gezielter und vereinzelter Eingriff denkbar. Ein Beispiel für die Möglichkeit, ein historisches Bauwerk durch Gegenwartarchitektur zu ergänzen, ist die Turmruine „Hinter der Möllenvogtei“, dessen Sanierung und Umnutzung gegenwärtig durchgeführt wird. Durch einen Aufbau, der den Turm in seiner ursprünglichen Höhe wiederherstellt, könnte sich die neue Nutzung und die

besondere Qualität des Ortes wirkungsvoll vom historischen Bestand abheben, ohne die repräsentative Stadtansicht in diesem Bereich zu beeinträchtigen.

Da die mittelalterliche Stadtansicht nur noch in Teilabschnitten wahrnehmbar ist, ist es wichtig, die Stadtmauerreste zu erhalten und ihre räumlichen Zusammenhänge zu verdeutlichen. Zwischen dem Dom und der Neuen Strombrücke ist der Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer nur an wenigen Stellen, wie z. B. dem Möllenvogteigarten, erlebbar und, von der Elbe aus gesehen, in die zweite Reihe hinter den Fürstenwall und die dahinterliegende Vorlandbebauung gerückt. Straßen wie der Gouvernementsberg und die Große Klosterstraße trennen die Stadtmauer, die im Bereich des Klosters Unser Lieben Frauen stark überformt wurde. Bei Bauvorhaben an den vorgenannten Straßen ist die räumliche Kante, die durch die Stadtmauer gebildet wurde, eindeutig zu betonen, bis an den Straßenraum heranzuführen und gegebenenfalls in ein Bauvorhaben zu integrieren, um den ursprünglichen Zusammenhang weiterhin sichtbar zu erhalten. Zwischen der Johanniskirche und der Wallonerkirche zeigt sich die Stadtmauer als ein weitgehend zusammenhängender Abschnitt, der von der Elbe aus wahrnehmbar ist. Die Stadtmauer ist zu sanieren, der Verlust von Originalsubstanz zu vermeiden. Bauliche Eingriffe sind, wie das in den 70er Jahren erbaute Pfarrhaus St. Petri, nur als gezielte Intervention zulässig, die das Gesamtbild in seiner Wirkung steigern und es keinesfalls negativ beeinträchtigen. Aus diesem Grund sind auch bauliche Maßnahmen am Elbufer, wie Fußgängerbrücken, Erdanschüttungen, Bepflanzungen und Bauten zu vermeiden, da sie zu einer weiteren Auflösung des stark beeinträchtigten mittelalterlichen Stadtbildes beitragen.

Für die Stadtmauer gilt insgesamt, dass sie die bauliche Ausbildung einer natürlichen Elbuferkante darstellt und die mittelalterlichen Bauten an der Elbe, insbesondere die Kirchen miteinander verbindet. Reduziert sich die Wahrnehmung der mittelalterlichen Stadt heute weitgehend auf das Gebiet zwischen dem Magdeburger Dom und dem Kloster Unser Lieben Frauen, könnte gerade die Wiederherhebung der mittelalterlichen Stadtmauer zwischen der Johanniskirche und der Wallonerkirche dazu beitragen, dass die ursprüngliche Ausdehnung der mittelalterlichen Stadt wieder wahrgenommen werden kann.

9.3 Stadtsilhouette/Stadtbilder

In der Stadtsilhouette werden die baulichen Dominanten, zusammenhängende bauliche Einheiten und natürliche Elemente zu einem Gesamtbild zusam-

mengefasst. Im Mittelalter definierte die Stadtsilhouette das bewusst gestaltete Bild der städtischen Gesamtheit nach außen. Die vertikalen Dominanten der Kirchtürme wurden durch die horizontale Stadtmauer zu einer geschlossenen Einheit zusammengefasst. In der Phase der Industrialisierung im 19. Jahrhundert wurde diese Geschlossenheit aufgebrochen und die Stadtsilhouette um Elemente der Industriearchitektur erweitert. Die Schaffung von öffentlichen Gärten und Parkanlagen eröffnete zudem neue Perspektiven auf die Stadt. In den Stadtpanoramen dieser Zeit findet die visuelle Verknüpfung des städtischen Raumes mit der offenen Landschaft ihren künstlerischen Ausdruck. Das Beispiel in Magdeburg ist der 1824 von Peter Joseph Lenné entworfene und realisierte Klosterbergegarten. Im Gegensatz zu den holzschnitthaften Frontalansichten des Mittelalters werden hier Perspektiven und Ausblicke geschaffen, die die Stadtsilhouette Magdeburgs in einen bewussten, gartenkünstlerisch geprägten Zusammenhang mit dem Elbraum stellen.

Auch im 20. Jahrhundert blieb die Stadtsilhouette als Thema erhalten. Der Stadtbaurat Bruno Taut entwarf 1921 für den Kaiser-Wilhelm-Platz, den heutigen Universitätsplatz, ein Büro- und Geschäftshaus, das die von Doppeltürmen geprägte Stadtsilhouette mit einem modernen Bürogebäude abschließen sollte. Das Projekt blieb unrealisiert. Während Bruno Taut die historische Stadtsilhouette mit seinem Projekt vollenden wollte, schufen Johannes Göderitz und Albin Müller mit der Stadthalle und dem Aussichtsturm im Stadtpark Rotehorn eine „Gegensilhouette“ zur historischen Stadtansicht, die die bewusste Konfrontation mit der Geschichte suchte. Durch den Bau der Hyparschale von Ulrich Müther und des Rundfunkgebäudes des MDR von Professor Gerber fand diese Haltung in der zweiten Jahrhunderthälfte ihre bauliche Fortsetzung.

Der Wiederaufbau Magdeburgs nach dem Krieg führte zu deutlichen Veränderungen in der Stadtsilhouette. Während im Bereich zwischen dem Dom und dem Kloster Unser Lieben Frauen zumindest die primären Dominanten am Elbufer erhalten blieben, wurden zwischen dem Ulrichplatz und dem Universitätsplatz die Ulrichskirche, die Katharinenkirche und die Jakobskirche zerstört. Der Bau von Wohnhochhäusern, wie z. B. an der Jakobstraße, führte in diesem Abschnitt zu einer erheblichen Beeinträchtigung der historischen Stadtansicht.

Obwohl die Stadtsilhouette Magdeburgs nicht mehr in allen Teilen erhalten ist, ist sie von einer großen geschichtlichen Bedeutung und in ihren historischen Elementen und Raumstrukturen deutlich wahrnehm-

bar. Dies sind die Hauptkriterien für die Unterschutzstellung einer Stadtsilhouette nach dem Denkmalschutzgesetz. Vergleichbar mit Städten wie Dresden, Köln und Regensburg wird Magdeburg in einer Arbeit zum Thema als eine Stadt mit einer mittelbereichswirksamen Silhouettenansicht eingestuft (KONEGEN 2000). Der Sichtabstand ergibt sich im Wesentlichen durch den Elbraum, der in der Verbindung mit der Stadtsilhouette Magdeburgs die „Stadt am Strom“ symbolisiert.

Im Denkmalpflegeplan sind die geschichtlich bedeutenden Stadtbilder und -silhouetten mit ihren wichtigsten Sichtstandpunkten darzustellen. In Magdeburg gibt es, abhängig vom jeweiligen Sichtstandpunkt unterschiedliche Stadtansichten, die das durch den Dom repräsentierte Zentrum der Stadt in einen epochenspezifischen Zusammenhang stellen. Im Sinne dieser Kontextualisierung muss von mehreren Stadtsilhouetten mit unterschiedlichen Sichtstandpunkten ausgegangen werden.

Während der Dom in der mittelalterlichen Stadtansicht als herausragendes Sakralbauwerk neben vielen niedrigeren Kirchen seine Vorrangstellung beansprucht, wird das von Peter Joseph Lenné geschaffene Stadtbild in einen bewussten räumlichen Zusammenhang mit dem Elbraum gestellt. Die 20er Jahre suchen den Abschluss bzw. die Konfrontation der Stadtsilhouette mit der Moderne. In der Gegenwart versucht man vor allem, durch Sanierung und Instandsetzung, die stadtbildprägenden Bauten zu erhalten und stadstrukturell hervorzuheben. Wird die mittelalterliche Stadtsilhouette am deutlichsten vom gegenüberliegenden östlichen Elbufer aus wahrgenommen, so ist die landschaftliche Einbindung am besten vom Klosterbergegarten aus erfahrbar. Die Sternbrücke stellte gewissermaßen den Logenplatz für eine stadträumliche Inszenierung von Historie und Moderne dar. Neben der visuellen Verknüpfung fand auch eine funktionale Verbindung zwischen den beiden Bereichen statt. Aus diesem Grund stellt der Wiederaufbau der Sternbrücke eine für Magdeburg erstrangige Gestaltungsaufgabe dar, die das künftige Stadtbild von Magdeburg entscheidend mitprägen wird.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass sich die Bau- und Kulturgeschichte Magdeburgs in der mittelalterlichen Stadtsilhouette und standortabhängigen Stadtbildern und -panoramen späterer Jahrhunderte bildhaft verdichtet. Wesentlicher Bestandteil aller Stadtbilder war immer die Elbe. Somit wird auch in der Zukunft die bauliche Entwicklung des Elbuferbereichs der bestimmende Faktor für das Stadtbild Magdeburgs sein.

DARSTELLUNG 1631

DER DOM ZU S. MAURETZ

S. GANOLF

S. SEBASTIA

S. NICOLA

UND LIEBE FRAUEN

S. ANNA

ZUM H. GEIST

S. ULRICH

S. JOHANNES

DAS RATHAUS

BARFUSSER

S. CATHARINA

S. MARIA MAGDALENA

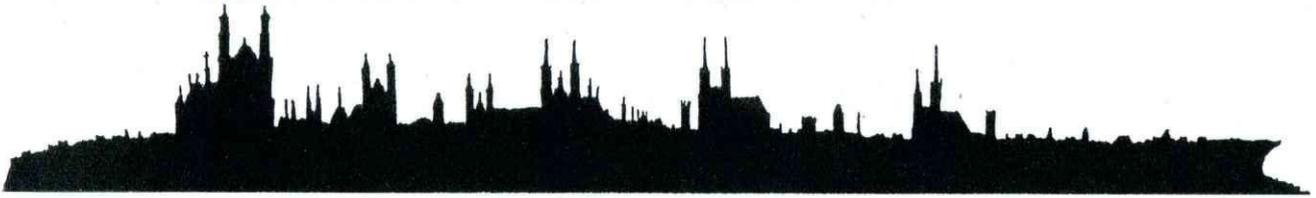
HUNENTHVEN

S. PETER

S. JACOB

S. AUGUSTIN

HOHEFFORT



Stadtsilhouette Magdeburgs um 1631

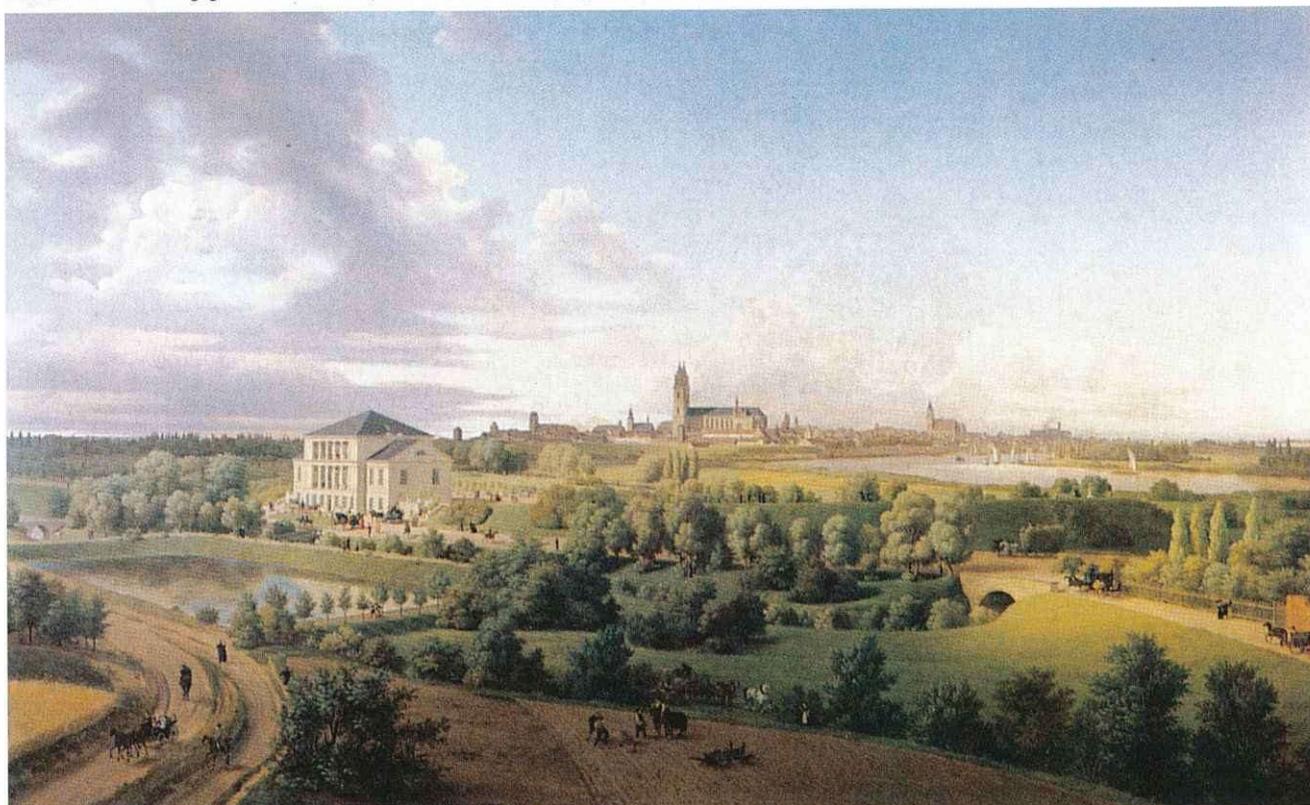
Stadtansicht von Osten um 1620

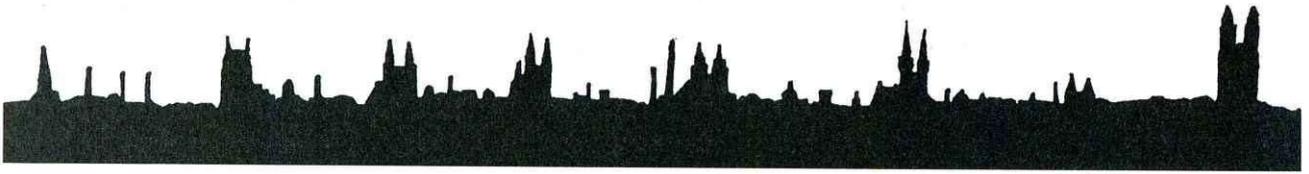




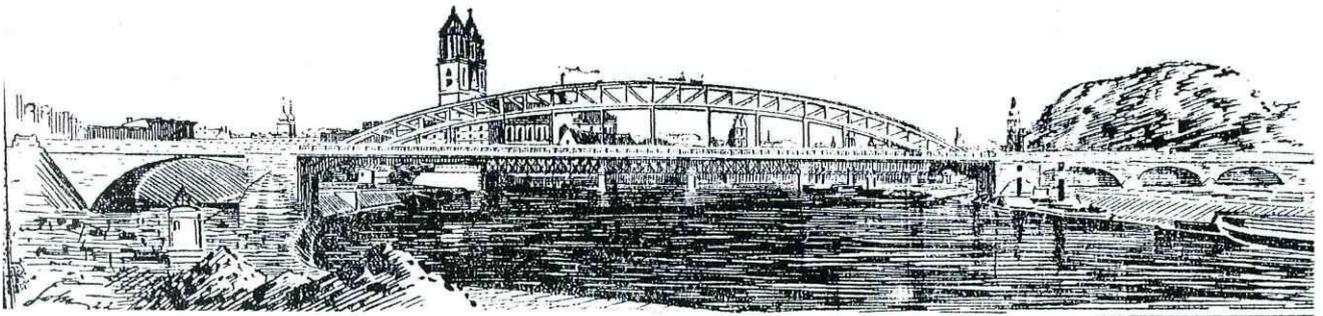
Blick auf den Klosterberggarten und das Stadtpanorama, C. Böhme, um 1830

Blick auf den Klosterberggarten und das Stadtpanorama, C. A. Hasenpflug, 1831



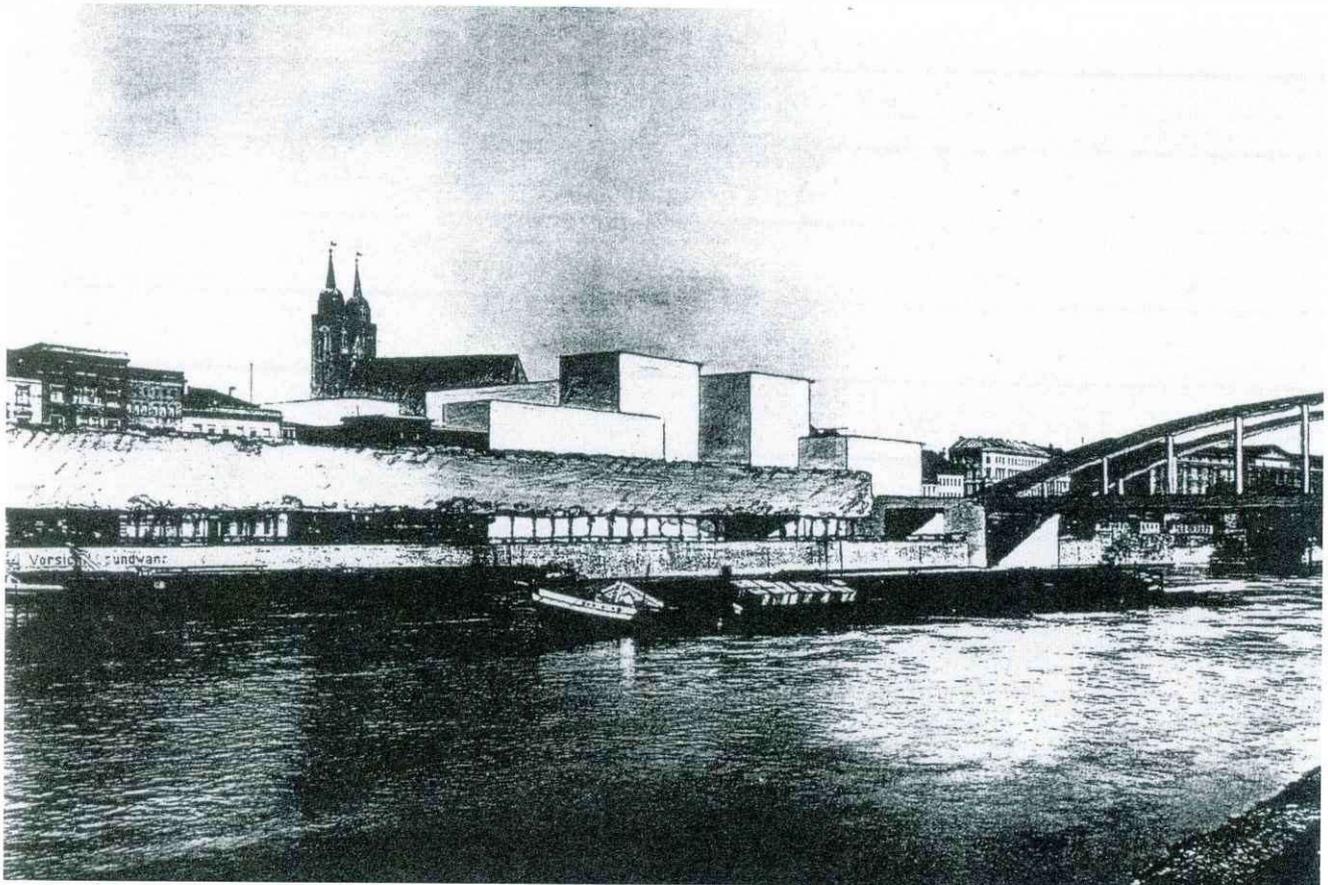


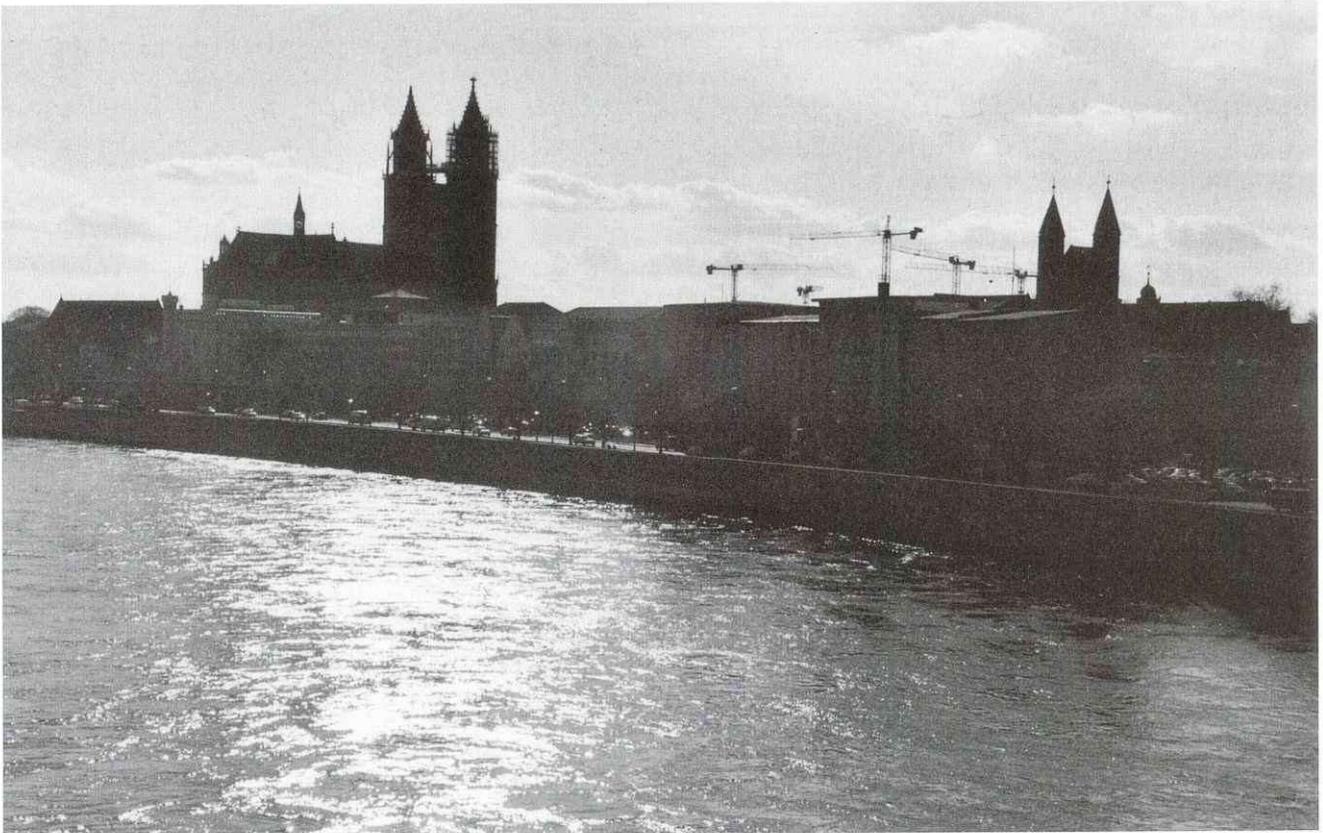
Stadtsilhouette von Westen, mit eingezeichnetem Büro- und Geschäftshaus auf dem Kaiser-Wilhelm-Platz (Universitätsplatz), B. Taut, 1921



Stadtpanorama mit neu erbauter Sternbrücke, 1922

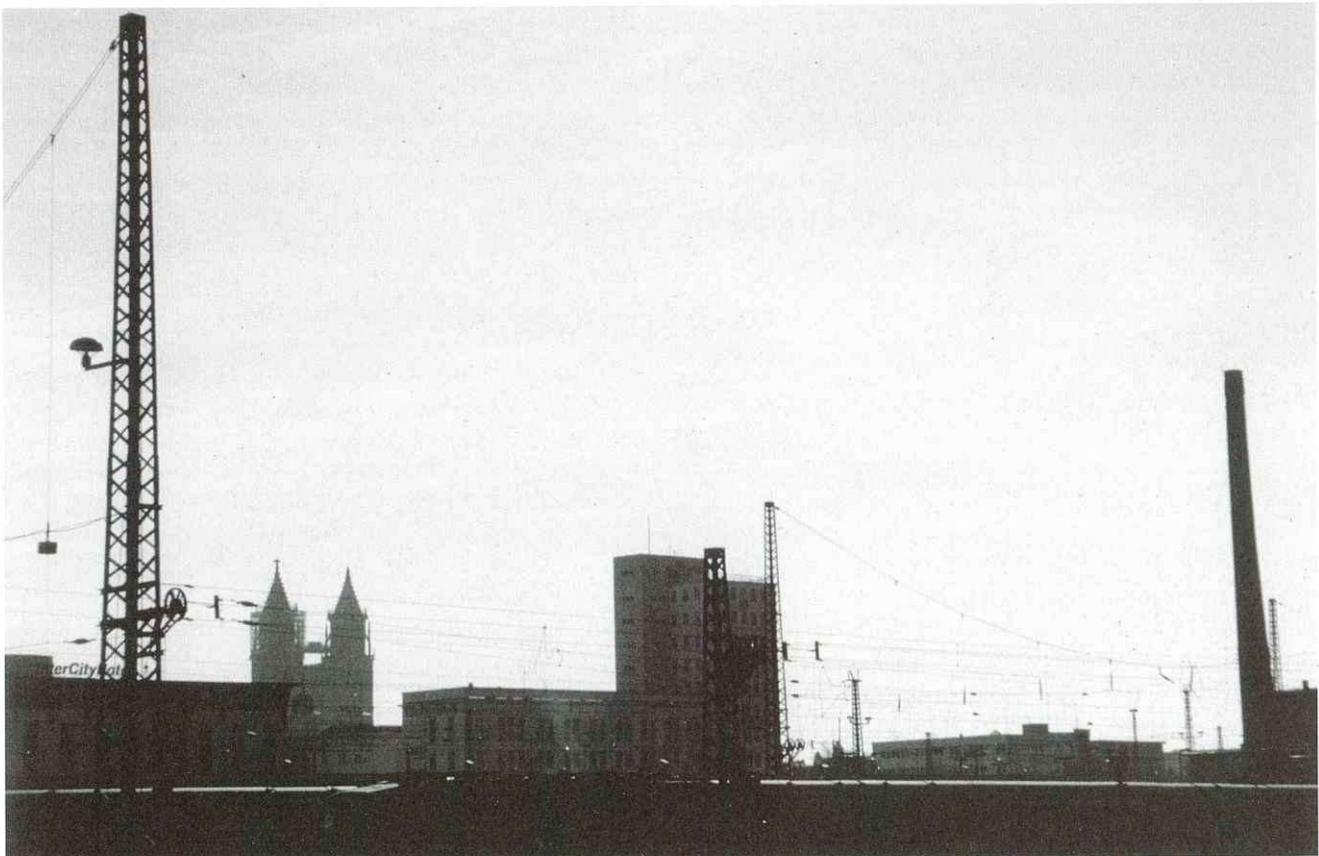
Entwurf zu einem Brückenkopf, Strombrücke, Städtisches Hochbauamt, Fotomontage 1929





Stadtsilhouette von der Elbe aus gesehen, 2001

Stadtsilhouette von Westen mit Dom und Faber-Hochhaus, 2001



9.4 Die Festung Magdeburg

Dr. Bernhard Mai

a) Ausgangslage:

Das geschlossen bebaute Stadtgebiet bestand, seit dem Hochmittelalter in Nord-Süd-Richtung sich erstreckend, aus den politisch selbständigen und einzeln befestigten Städten Neustadt, Magdeburg und Sudenburg. 1732 kam rechtselbisch die von Festungswerken umschlossene Friedrichstadt hinzu. Nichts mehr ist von den Stadtbefestigungen von Neustadt und Sudenburg erhalten geblieben.

Von 1680 bis 1907 war Magdeburg eine Festungsstadt. Sie durchlief alle Etappen der Festungsentwicklung. Der Bau und die Fortentwicklung der Festung bewirkten, dass neue Festungswerke die bisherigen ersetzten oder einen durchgreifenden Umbau erfuhren. Deshalb stammen die meisten noch vorhandenen, der Abtragung, Umbau oder der Umnutzung entgangenen Festungswerke sowie militärischen Hochbauten und Verkehrswege fast ausschließlich aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die wichtigsten Bauetappen waren:

- ca. 1680 –1712: Errichten einer einfachen bastionierten Umwallung und Anlegen der Zitadelle,
- ca. 1713-1740: Herstellen einer zweiten bastionierten Umwallung linkselbisch, Ausbau der bastionierten Turmschanze rechtselbisch, verbunden mit der Gründung der Friedrichstadt in der von ihr umschlossenen Fläche und Bau südlich der Stadt Magdeburg gelegenen Forts Stern Magdeburg,
- 1865 –1875: Schaffen eines Fortgürtels und teilweise Umbau der Festung nach der neupreußischen Festungsmanier.

Die Zeit zwischen 1800 und 1865 war durch eine fortlaufende Modernisierung und Ergänzung der Werke gekennzeichnet. 1800/05 wurde die Nordfront umgebaut. 1812/13 waren die Städte Sudenburg und Neustadt im Zuge einer Glacisverlegung abzureißen und anderen Orts neu auf klassizistischen Stadtgrundrissen zu errichten. Der Eisenbahnbau führte zur Schaffung von Eisenbahnfestungstoren und zusätzlichen Festungswerken im Bereich des Rotehorns. Der Chausseebau war mit einem Torneubau und die Vereinfachung der Passagen durch die Wälle verbunden. Die Verteidigungsmöglichkeiten der Wälle wurden verbessert, neue krenellierte Mauern gebaut und drei große Kasernen als Defensivkasernen in der innersten Verteidigungslinie angelegt.

Die Wallanlagen der Kernfestung wurden links- und rechtselbisch ab 1888 etappenweise aufgegeben und die Süd-, Nordwest- und Südfront zum Zwecke der Altstadterweiterung eingeebnet. Um 1890 begann eine Modernisierung des Fortgürtels. Kleine Forts, Zwischenwerke, verstärkten den Gürtel. Ein nach 1870 angelegtes Chausseenetz verband die Forts und Zwischenwerke untereinander und mit der Stadt (Kernfestung).

Verschiedene Eigentümer übernahmen nach der Aufhebung des Festungszwanges die Werke und Militärbauwerke. Die Stadt Magdeburg trug die von ihr übernommenen Festungsanlagen restlos ab oder baute sie für neue Nutzung um. Trotzdem ist der noch vorhandene Bestand erheblich. Die ehemalige Festung Magdeburg zählt mit diesen zu den bedeutendsten Zeugnissen preußischen und deutschen Festungsbaus.

b) Empfehlung

Für den Erhalt und die Pflege der Festungsanlagen sind zwei Zeiträume maßgebend:

- Die Festung des 18. Jh. (Zeitraum 1680 – 1800)
- Die Festung des 19. Jh. (Zeitraum 1800 – 1907)

Die Erinnerung an die brandenburg-preußische Barockfestung ist durch den Erhalt der wenigen noch vorhandenen Werke wachzuhalten, wobei festzustellen ist, dass das Vorhandene fast ausnahmslos überformt ist. Durch die Abmaße und die Lage der Werke zueinander lassen sich die gewaltigen Ausmaße der Festung nachvollziehen. Eine erhebliche Pflege und Wiederherstellungsaufwand sind nicht erforderlich. Werke zur Wiederherstellung im Originalzustand bieten sich nicht an. Die wichtigsten Objekte sind:

- Bastion (Rondell) Preußen: letzter erheblicher, tiefgreifender Umbau um 1900.
- Bastion Braunschweig (Geschw.-Scholl-Park): Umwandlung der Bastion mit ihrem Hauptgraben zu einer Parkanlage, ein herausragendes gartenkünstlerisches Zeugnis eines „Binnenparkes“ vom Ende des 19. Jh.
- Bastion Halberstadt: Sicherung des Bestandes; wichtig ist die Distanz zur Bastion Braunschweig, die die Tiefe der Festungswerke im Bereich der Nordwestfront erkennen lässt.
- Fürstenwall (Südabschnitt). Ein herausragendes Zeugnis der Umwandlung einer mittelalterlichen

Befestigungsanlage zu einem öffentlich zugänglichen Festungswerk (Promenade).

Das Schwergewicht der Pflege und auch Wiederherstellung der Festungsanlagen hat auf dem 19. Jh. zu liegen. Dabei ist zwischen den Werken und Bauwerken vor und nach 1865 zu unterscheiden. Besonders wichtige Objekte der Zeit vor 1865 sind die Eisenbahnfestungstore, die Kaserne Mark und Festungsmauern. Dazu wird empfohlen:

- Eisenbahnfestungstore:
Ausreichende Sicherung der noch erhaltenen Teile. Das sind das innere Wittenberger und das Leipziger Eisenbahntor.
- Kaserne Mark: Sicherung und Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz mit den Kriegstoren und der Zugangspoterne vom Tränsberg her. Originale Wiederherstellung der feldseitigen Fassade.
- Unterhaltung der Festungsmauern: krenellierte Mauer am Fischerufer und Mauern an der Alten Elbe in Brückfeld (Friedrichstadt).
- Weitgehender Erhalt der Fachwerkbauung im Festungsrayon.

Bei den Zeugnissen der Zeit ab 1865 ist zwischen dem Fortgürtel und der Kernfestung zu unterscheiden. Für ihren Erhalt und ihre Pflege ist, aufbauend auf einer Gesamterfassung aller Objekte, ein „Erhaltungs- und Pflegekonzept“ erforderlich.

Der Fortgürtel ist in seinem jetzigen Zustand im Bestand zu sichern und noch nicht geschützte Anlagen unter Schutz zu stellen. Für die Pflege und die Wiederherstellung bzw. Ergänzung sind die drei Grundtypen zu berücksichtigen, nämlich:

- Fort VI: sturmfreies Fort zur feldseitigen Verteidigung. Die besonders zahlreichen vorhandenen Anlagen wie unterschiedliche Traversen, Latrine, Graben, äußere Brustwehr, Glacis und Laboratorien sind zu sichern. Graben- und Wallprofile sind wiederherzustellen. Die Blockhäuser sind wiederzuerrichten, um eine gesellschaftliche Nutzung zu ermöglichen.
- Fort XII: sturmfreies Fort zur Rundumverteidigung. Wiederherzustellen sind die zum Teil veränderten Wall- und Grabenprofile (Entschlammung) sowie eines Abschnittes der nicht mehr vorhandenen äußeren Brustwehr; die Gehölzbepflanzung des Glacis ist einzustellen. Abgehende Bäume sind nicht wieder zu ersetzen. Das Wiederherstellen des

mittigen Blockhauses ist Voraussetzung dafür, dass die modernen Baracken abgerissen werden können. Als Option sollte die Wiederherstellung des Torhauses und der Zugbrücke über den wassergefüllten Graben berücksichtigt werden.

- Fort IIa: um 1890 modernisiertes Fort: Die Saillantkasematte ist für die Besichtigung und eine Nutzung herzurichten und die Wiederbegehbarkeit der Saillantpoterne zu prüfen. Die Profile der noch vorhandenen Wälle sind wiederherzustellen. Vorher ist der derzeitige Bewuchs zu beseitigen. Die Wiederherstellung eines Grabenabschnittes ist als Option offenzuhalten.

Von den 1890 errichteten Zwischenwerken ist exemplarisch das Zwischenwerk Ia im Originalzustand am besten erhalten. Die Profile von Wall und Graben sind mit einem relativ geringen Aufwand wiederherzustellen. Die Nutzung der Kasematte ist zu prüfen.

Das Zwischenwerk IVa ist ein herausragendes Beispiel der zivilen sozialen und kulturellen Nachnutzung von Festungswerken. Ein weiterer Verlust des militärischen Ursprungscharakters der Anlage ist zu vermeiden.

Die Militärstraßen sind im Stadtgebiet durch den Erhalt des Bestandes und das Pflanzen von Eschen wieder als System zu verdeutlichen.

Die Kernfestung ist im Bereich des Kavaliere I und zwischen den Kavaliere IV und VII, wenn auch mehrfach durchbrochen, relativ zusammenhängend erhalten geblieben. Die Schwerpunkte des Erhalts und der Pflege haben zu sein:

- Eine weitere Veränderung des Glacisprofils ist zu unterbinden. Punktweise ist es wieder herzustellen.
- Der Hauptgraben mit der krenellierten Mauer ist von Gehölzbewuchs freizuhalten, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen und erforderliche Reparaturen laufend zu veranlassen.
- Die Kavaliere I, V und VI sowie das Ravelin II sind nach einem noch zu erstellenden Konzept zu erhalten und zu rekonstruieren. Die weitere Veränderung der Wallprofile (Kavalierebereich und Kurtinen) ist zu unterbinden.

Die Erneuerung, die gesellschaftliche und kulturelle Nutzung der Werke und Bauwerke und die Schaffung der Voraussetzungen, Magdeburg als preußisch-deutsche Festung wieder erleben zu können, wird einen langen Zeitraum in Anspruch nehmen.

9.5 Industriebauten

Der Beginn der Industrialisierung in Magdeburg ab ca. 1830 veränderte die Stadt in ihrer Funktion und in ihrem Erscheinungsbild grundlegend. Die Schockartigkeit dieser Veränderung wird beispielhaft in zwei Graphiken des englischen Architekten A. Welby Pugin (1812-1852) veranschaulicht, der einer mittelalterlichen Stadtansicht die Ansicht der gleichen Stadt nach der 1. Phase der Industrialisierung um 1840 gegenüberstellt. Die Kirchtürme konkurrieren mit Fabriksschloten, die Stadtmauer und die Bürgerbauten werden von Mietshauskasernen verdeckt. Durch die bauliche Dichte innerhalb der Festungsanlagen Magdeburgs siedelten sich die Gewerbe- und Industriebetriebe zwar in den Vororten Buckau, Sudenburg und in der Neustadt an, grundsätzlich ist die Entwicklung Magdeburgs mit der auf den Graphiken Pugins dargestellten Stadt vergleichbar. Der Verlust des vertrauten Stadtbildes und die Erkenntnis, dass die industrialisierte Stadt auf der Grundlage wirtschaftlichen Denkens entstand und bekannte ästhetische Leitbilder auflöste, führte u. a. zu einem idealisierten Landschaftsbild nach englischem Vorbild. So produzierte die Industrialisierung nicht nur Fabrikanlagen und Massenwohnungsbau, sondern ermöglichte auch die Anlage des Stadtparks Rotehorn bzw. die Erweiterung des Herrenkrugparks. Die städtebauliche Entwicklung Magdeburgs im 19. Jahrhundert, d. h. Aufbau von Fabriken, Bau der Eisenbahn, Schaffung eines Fortgürtels, Anlage eines Handelshafens, Stadterweiterung und Bau von Parkanlagen, schuf die bis heute gültige Struktur der Stadt.

Aus denkmalpflegerischer Sicht wird festgestellt, dass der Erhalt von historischen Fabrikanlagen einen unverzichtbaren Baustein zur Bewahrung der Identität Magdeburgs und seiner Bevölkerung darstellt. Das Ende des Fabrikzeitalters hinterlässt eine Unzahl ungenutzter Kulturdenkmale, deren Leerstand eine gesamtgesellschaftliche Umwälzung veranschaulicht. Vergleichsweise könnte man sagen, dass deren Abriss die Verdrängung eines Symptoms, nicht aber die Beseitigung der Krise bedeuten würde. Da die Fabrikanlagen z. T. über einen Zeitraum von 150 Jahren die Arbeits- und Lebenswelt der Bevölkerung prägten, kann nur eine Planung, die die wesentlichen Anlagen und Gebäude einbezieht, zu einer städtebaulichen Entwicklung führen, die auf die Authentizität eines Ortes setzt und dessen Unverwechselbarkeit als Standortfaktor begreift, um die Sprache der Wirtschaft zu verwenden. Positive Beispiele gibt es aus anderen Bundesländern wie Nordrhein-Westfalen oder Hessen, die bedeutenden industriellen Kulturdenkmälern nach den gravierenden wirtschaftlichen Umbrüchen neue Nutzungen eröffnen konnten. Die Eröffnung neuer

Perspektiven für ungenutzte Industrieareale wird dort als Teil eines Gesamtaufschwungs begriffen, und die psychologische Wirkung geht weit über die Genugtuung hinaus, ein historisches Gebäude erhalten zu haben.

Die Haltung von Investoren, bei der Bepflanzung von Industriearealen die Flächen komplett beräumen zu lassen, bevor das Gelände auf dem Markt angeboten wird, zeigt, dass der Denkmalschutz oft als Investitionshemmnis angesehen wird. Dass der Erhalt von Baudenkmalen eine wesentliche Voraussetzung für die künftige Akzeptanz und somit den wirtschaftlichen Erfolg eines Projektes darstellen kann, wird leider zu selten gesehen. Stärker als in anderen Bereichen ist die Landeshauptstadt Magdeburg im Umgang mit ihren denkmalgeschützten Industriearealen und -bauten auf den Austausch und die Entwicklung von Ideen und zukunftsfähigen Konzepten angewiesen. Eine aufgeschlossene Haltung gegenüber Erfahrungen anderer Städte und Regionen und ein reger Austausch ist wesentlicher Bestandteil eines mittel- bis langfristigen Planungs- und Entwicklungsprozesses. Wichtig dabei ist, dass sich die Landeshauptstadt Magdeburg zu ihrem Bestand an industriellen Kulturdenkmälern bekennt und Chancen zur Umnutzung eröffnet. Eine konkrete Initiative könnte sein, dass sich Magdeburg als Existenzgründerstadt begreift, die versucht, Hochschulabsolventen den Weg in die Selbständigkeit durch Förderung und Ansiedlung in denkmalgeschützten Fabrikbauten zu erleichtern. Somit könnte man Kulturdenkmale erhalten und diese in eine zukunftsorientierte Stadtteilentwicklungsplanung einbinden.

Insgesamt wird festgestellt, dass der Erhalt von denkmalgeschützten Industriebauten am engsten mit der künftigen Entwicklung der Stadt verknüpft ist und die Denkmalpflege hier nur Hilfestellungen zu einem Umgang mit diesen Gebäuden geben kann. Genauso wichtig ist es zu betonen, dass ihr augenblicklicher Leerstand von Industriearealen und -bauten ertragen werden muss, da er zu sehr mit der Identität der Stadt verbunden ist. Sind die leerstehenden Gebäude ein Symptom einer Krise der Arbeitswelt, so kann ihre erfolgreiche Umnutzung ein machtvolleres Zeichen für den Beginn ihrer Bewältigung darstellen.

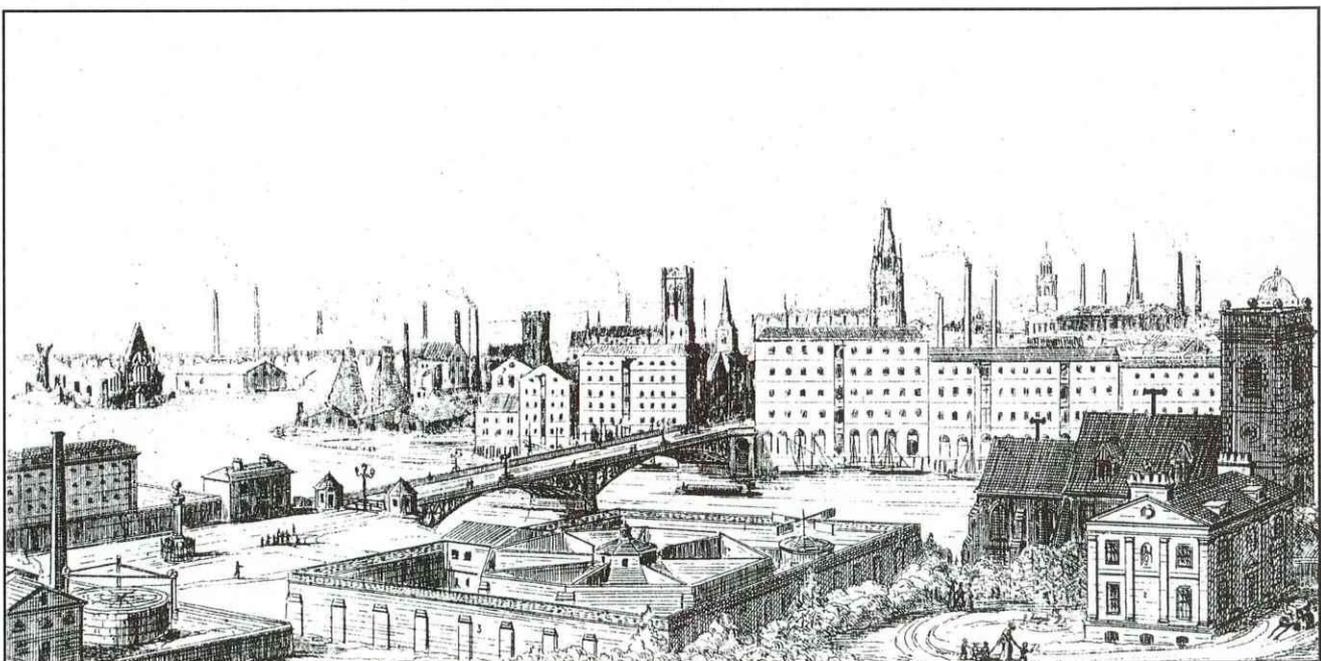
9.6 Bauten der 20er Jahre

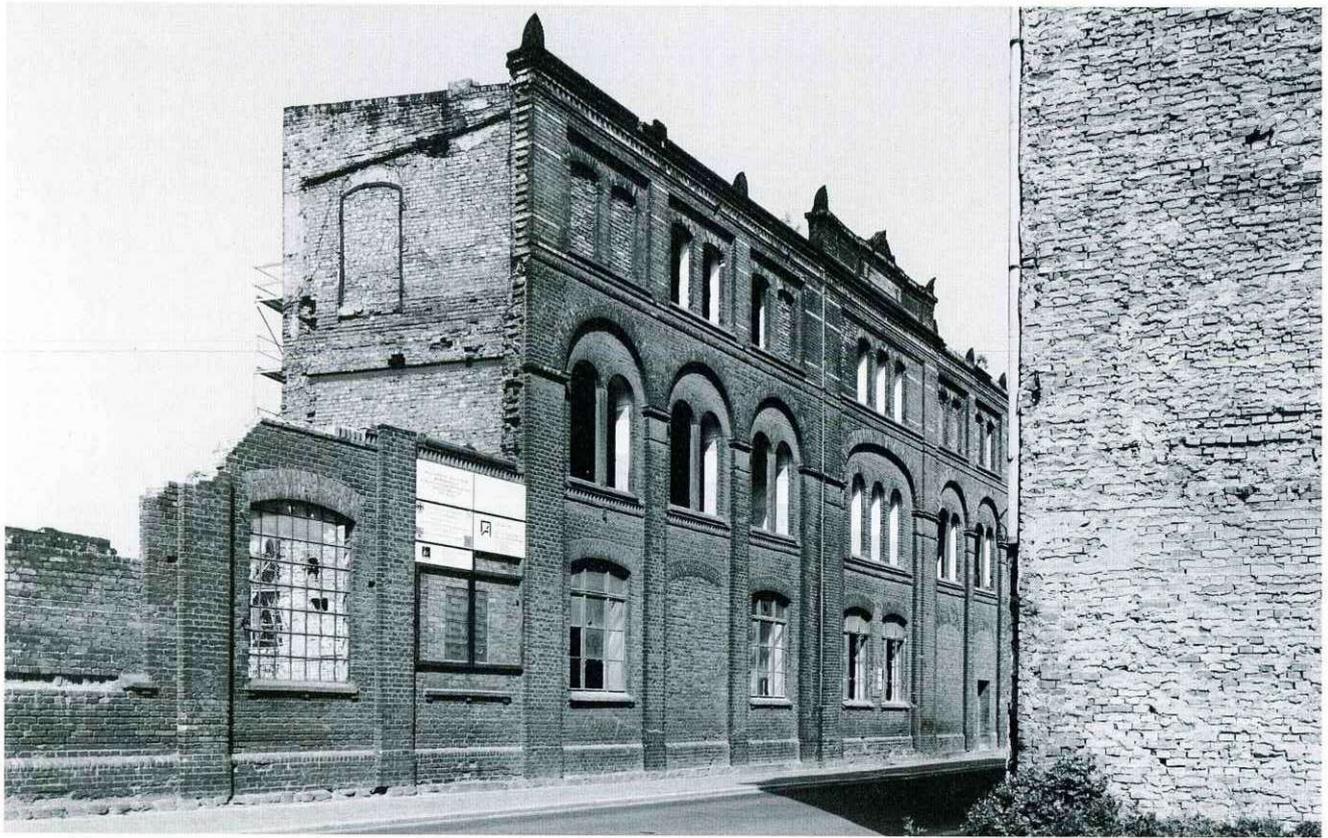
Die Bauten der 20er Jahre, die unter der Leitung der Stadtbauräte Bruno Taut (1921-1924) und Johannes Göderitz (1924-1933) in Magdeburg entstanden, stellen einen herausragenden Teil des vorhandenen Denkmalbestandes dar. Auf der Grundlage der Generalsiedlungspläne für Magdeburg von 1923



Stadtansicht vor der Industrialisierung, Darstellung von A.W.N. Pugin (1812-1852)

Stadtansicht nach der 1. Phase der Industrialisierung, Darstellung von A.W.N. Pugin (1812-1852)

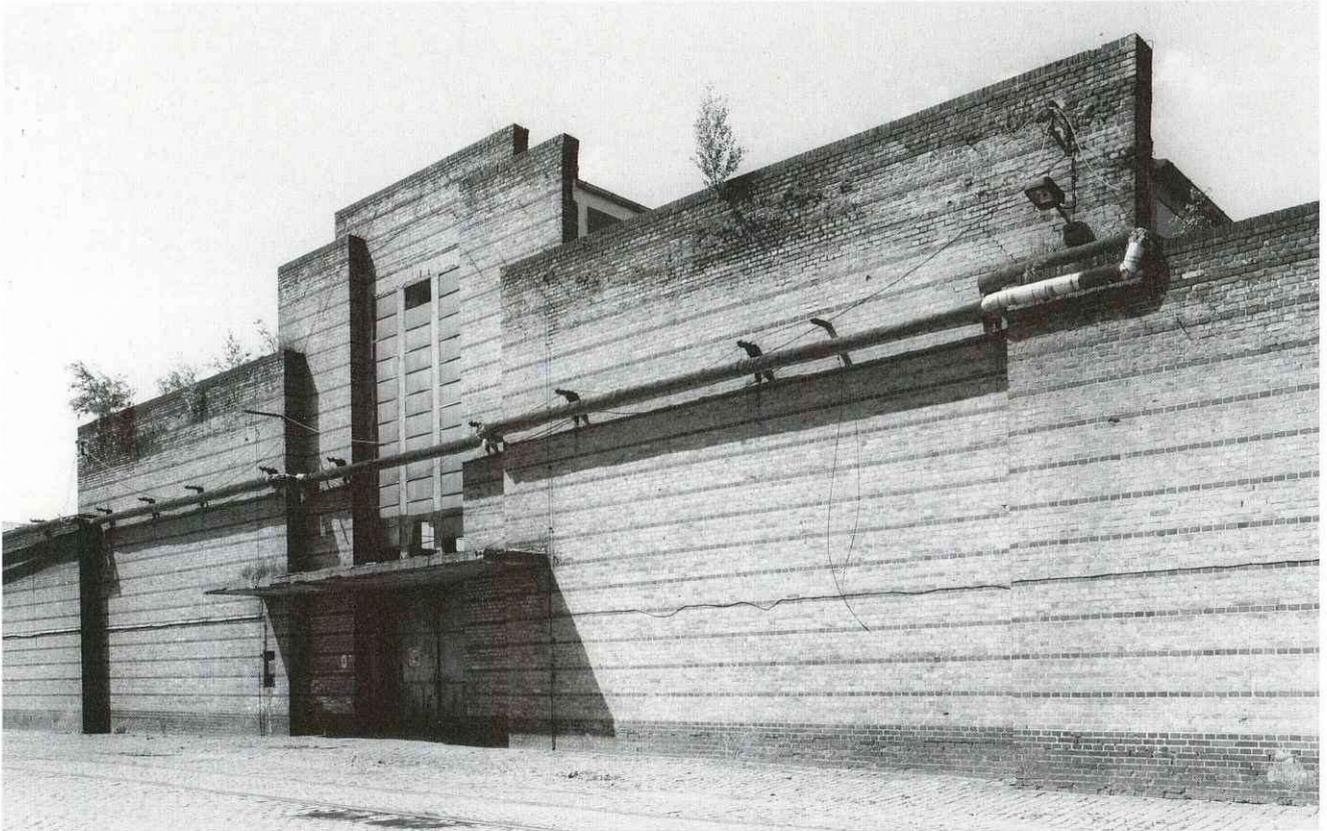




Karl-Schmidt-Straße 13, 1998, Foto: Ulrich Wüst

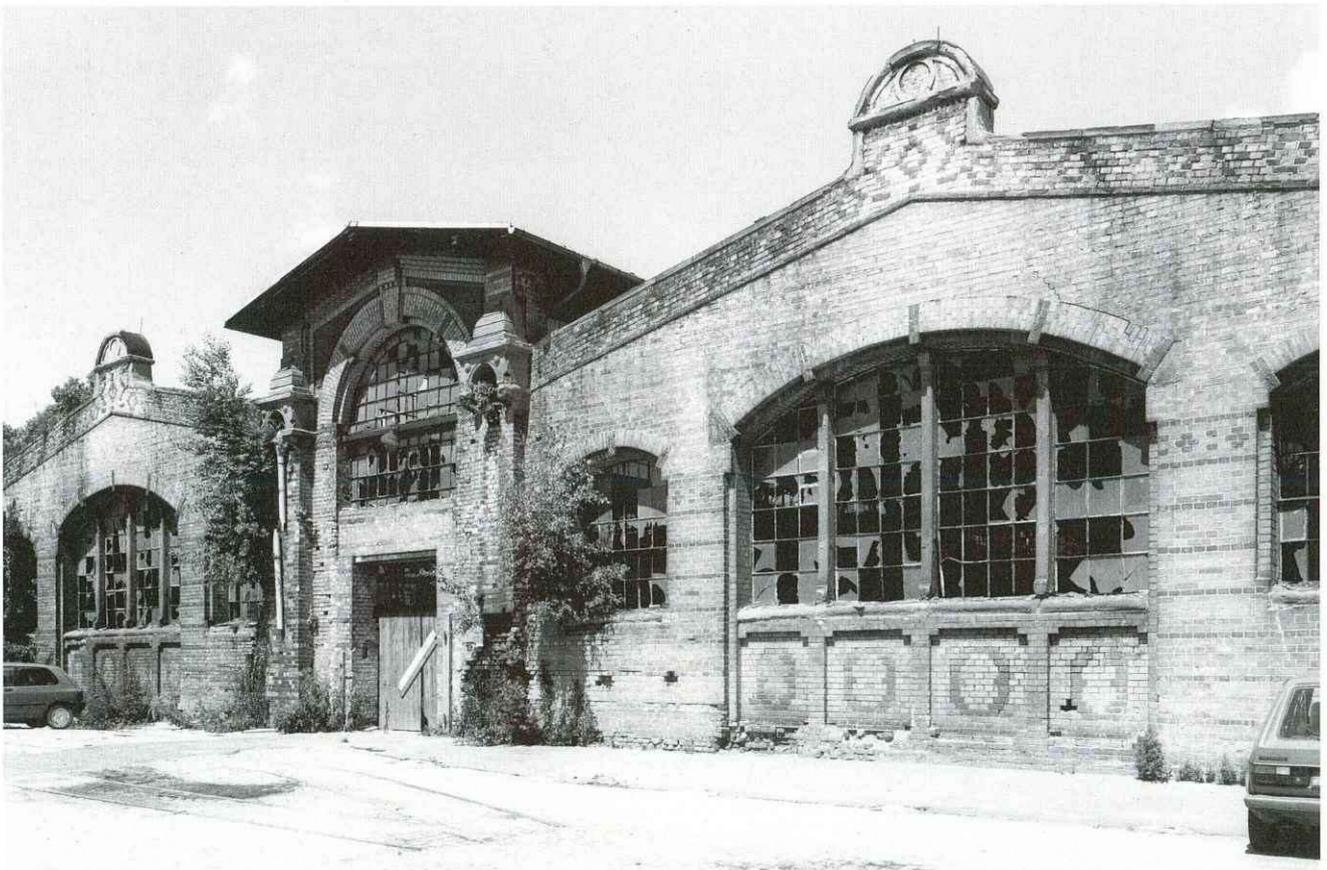
Karl-Schmidt-Straße 13, Haus der offenen Tür (HOT), 1999, Foto: Ulrich Wüst





Schlachthofgelände, Schweinemarkthalle, 1999, Foto: Ulrich Wüst

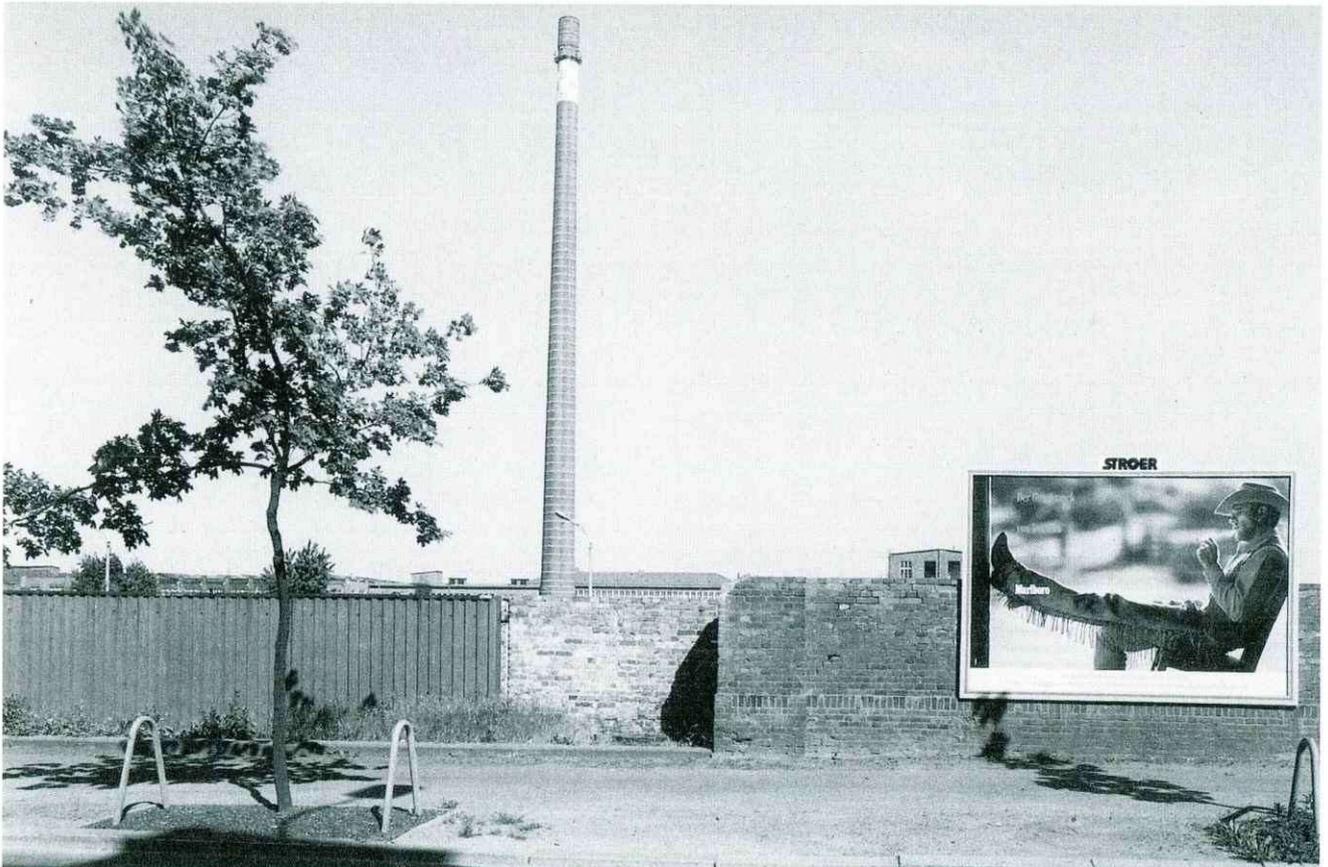
Schlachthofgelände, Schweinemarkthallen, -ställe, 1999, Foto: Ulrich Wüst





Schönebecker Straße, 1998, Foto: Ulrich Wüst

Dodendorfer Straße, SKET-Gelände, Schornstein „Langer Heinrich“, 1998, Foto: Ulrich Wüst



Übersicht über Magdeburger Firmen/Kombinate und ihre Standorte. Erläuterungen zu einzelnen Anlagen und Gebäuden finden sich in Kapitel 7 bzw. in der Broschüre 46 / I Industriearchitektur in Magdeburg von Sabine Ullrich

Firmen-, Kombinati-namen, Industriebauten, technische Denkmale	Straße
1. Ehem. Zichorien- und Schokoladenfabrik J.G. Hauswald	Ritterstraße 12-15
2. Maschinenfabrik H. Gruson/ Friedr. Krupp Grusonwerk / SKET VEB Schwermaschinenbau "Ernst Thälmann"	Marienstraße 20
3. Eisen- und Stahlwerk Otto Gruson & Co Magdeburg Buckau / VEB Schwermaschinenbau "Georgij Dimitroff" / SKET	Schönebecker Straße 20
4. A. W. Mackensen / FAM Förderanlagen Klosterkamp 1 / 7. Oktober	Sudenburger Wuhne 47
5. Maschinenfabrik Buckau AG / Maschinenfabrik Buckau R. Wolf AG Magdeburg-Buckau und Salbke / VEB Schwermaschinenbau "Georgij Dimitroff"	Schönebecker Straße 82-84
6. Polte Armaturen- und Maschinenfabrik / VEB Schwerarmaturenwerk "Erich Weinert" / MAW - VEB Magdeburger Armaturenwerke "Karl Marx"	Liebknechtstraße 65-91
7. Reichsbahnausbesserungswerke Buckau und Salbke (RAW)	Coquistaße 16-16d / Alt Salbke 11-13
8. Schäffer und Budenberg / VEB Meßgeräte- und Armaturen- werk "Karl Marx" / VEB Meßgerätewerk "Erich Weinert"	Schönebecker Str. 8-13, 124, Budenbergstraße 1-7, Klosterbergstraße 7-13
9. Maschinen und Armaturenfabrik C. L. Strube	Porsestraße 19
10. Lokomobilenfabrik R. Wolf / SKL - VEB Schwermaschinenbau "Karl Liebkecht"	Karl-Schmidt-Straße 9-13, Alt Salbke 6-10
11. Maschinenfabrik E. Bendel	
12. Handelshafen	Wittenberger Straße 17
13. Magdeburger Mühlenwerke	Schartastraße 1-3
14. Elbspeicher	Kleiner Werder 10b
15. Diamantbrauerei	Lübecker Straße 127-129
16. Technikmuseum, ehem. Panzergießerei	Dodendorfer Straße 65
17. Hubbrücke	Kleiner Stadtmarsch
18. Schiffshebewerk	Rothensee

Tabelle Nr. 1: Übersicht über Magdeburger Firmen/Kombinate und ihre Standorte

(Bruno Taut, Konrad Rühl) und von 1928 (Johannes Göderitz) entstanden Wohnsiedlungen und -bauten, Ausstellungs-, Industrie-, Verwaltungsgebäude, öffentliche Gebäude und Geschäftshäuser, die zu einem großen Teil noch erhalten sind und entsprechend ihrer ursprünglichen Funktion genutzt werden.

Die Wohnsiedlungen und Industrieanlagen entstanden nach der Phase der gründerzeitlichen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts auf der Grundlage des Generalsiedlungsplans von 1923, der von einem weiteren starken Anstieg der Bevölkerung von 300.000 Einwohnern auf 750.000 Einwohner ausging.

Der Plan ist im Wesentlichen ein Stadterweiterungsplan, der die Industriegebiete im Norden und Süden der Stadt entlang der Elbe und der Bahn vorsieht, und die Entwicklung des Wohnens verstärkt an der südwestlichen Peripherie der Stadt plant. Der Generalsiedlungsplan von 1928 (M: 1:15.000) stellt eine räumliche Differenzierung des Plans von 1923 (M: 1:200.000) dar.

Vor dem Hintergrund des Anspruchs, den Wohnungsnotstand zu beseitigen und hygienisch einwandfreie Wohnverhältnisse zu schaffen, entstanden, ausgehend von der Gartenstadtbewegung, Siedlungen wie die Gartenstadt Kolonie Reform, die sich in mehreren

Bauphasen entwickelte und neben ihrer Geschlossenheit als Siedlung gleichzeitig die unterschiedlichen Entwicklungsphasen des Siedlungsbaus in Deutschland zwischen 1912 und 1933 beispielhaft widerspiegelt.

Neben weiteren Großsiedlungen, wie z. B. der Siedlung Cracau, der Angersiedlung, der Curiesiedlung und der Hermann-Beims-Siedlung, wurden zahlreiche, über die ganze Stadt verstreute kleinere Wohnanlagen, Blockrandbebauungen und einzelne Wohngebäude gebaut, die, soweit sie noch vorhanden sind, auch heute noch für Wohnzwecke genutzt werden. Ohne auf die städtebaulichen und architektonischen Unterschiede im Einzelnen eingehen zu können, zeigt sich bei den Wohnbauten das aus denkmalpflegerischer Sicht größte Problem im Umgang mit den Bauten der 20er Jahre. Die Anpassung der Siedlungen einschließlich der Verkehrsräume und der Gebäude an heutige Standards und Bauvorschriften führt in vielen Fällen zu einem Verlust von originaler Bausubstanz sowie zur Hinzufügung von baulichen Elementen, die das Kulturdenkmal in seiner Wirkung oft erheblich beeinträchtigen können.

Hier zeigt sich eine Besonderheit der Architektur der 20er Jahre, die schon zur Entstehungszeit der Bauten sichtbar wurde. Die Durchgängigkeit der Planung vom städtebaulichen Entwurf bis zum kleinsten architektonischen Detail, einschließlich der Farbgebung, ließ damals schon keine Abweichung vom vorgegebenen ästhetischen Konzept zu. Die formal ausbalancierten und funktional optimierten Wohnbauten geraten bereits bei geringen Abweichungen vom Originalzustand, und sei es die Veränderung eines Profils, aus dem gestalterischen Gleichgewicht. Der Bewahrung des städtebaulichen Raumes und dem Erhalt der originalen Details kommt hier eine gleich große Bedeutung zu.

Im Vergleich zur Architektur der 20er Jahre erweist sich das Mehrfamilienwohnhaus der Gründerzeit bezüglich baulicher Veränderungen als wesentlich belastbarer, da es unabhängig vom Ort immer nur die Variation eines sich wiederholenden Grundprinzips im Sinne eines Baukastens darstellt.

Neben der angeführten Grundproblematik wird der denkmalpflegerische Umgang mit den Wohnsiedlungen der 20er Jahre, insbesondere bei den Einfamilien- und Reihenhäusern, um einen weiteren Tatbestand erschwert. Das Verhalten vieler Nutzer und Eigentümer, das eigene Haus individuell zu überformen, ohne den Denkmalschutz zu beachten, führt zu Verlusten und Beeinträchtigungen originaler Substanz, die die Denkmalwertigkeit des Kulturdenkmals insgesamt in Frage stellen. Dies trifft in besonderer Weise

für die Gartenstadt Kolonie Reform zu, die auf Grund ihrer Beispielhaftigkeit die bedeutendste Siedlung Magdeburgs darstellt. Die Summe der baulichen Veränderungen an den Reihenhäusern durch die Nutzer sowie die Anpassung der Gebäude, die in Bezug auf Wohnungs- und Raumgrößen weit hinter heutigen Standards zurückliegen, an heutige Bedürfnisse erschweren den denkmalgerechten Umgang mit dieser Siedlung, die an Differenziertheit und Detailreichtum in Magdeburg einzigartig ist. Vergleichbare Siedlungen befinden sich in Berlin. Hinzu kommt, dass die Verkehrsräume dem steigenden Stellplatzbedarf an PKWs nicht gewachsen sind und dies zu ungeordneten Eingriffen in die Vorgartenbereiche führt. Insgesamt entsteht durch die Vielzahl der Eingriffe ein Bild, das keinen konsequenten Umgang mit dem bedeutenden Kulturdenkmal erkennen lässt. Obwohl für die Gartenstadt Kolonie Reform ein beispielhafter Denkmalpflegeplan erarbeitet wurde, lassen sich die gewonnen Erkenntnisse nur punktuell umsetzen. Wirtschaftliche Zwänge, individuelles Nutzerverhalten und die Umsetzung denkmalunverträglicher Bauvorschriften stellen die Hauptkonfliktpunkte dar.

An dieser Stelle muss die gesamtgesellschaftliche Aufgabe des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege betont werden, die sich nicht auf die Ausübung des Denkmalschutzgesetzes reduzieren lässt. Die Schaffung eines Bewusstseins, das zum verantwortungsvollen Umgang mit Kulturdenkmälern führt, ist keine behördliche Aufgabe, sondern der Ausdruck einer Gemeinschaft, die in der Lage ist, eine Beziehung zu ihrem gebauten Kulturerbe herzustellen. Die denkmalpflegerische Praxis zeigt deutlich, dass hier, unabhängig von den gegebenen Interessensunterschieden, ein hohes Maß an Bewusstseinsarbeit von allen Beteiligten, d. h. von den Eigentümern, Nutzern, Planern, Behörden, öffentlichen und politischen Vertretern geleistet werden muss.

Ein Beitrag zu diesem Thema ist auch im Denkmalpflegeplan selbst zu sehen, der auf die besondere Bedeutung des erhaltenen Denkmalbestandes aus der Zeit des „Neuen Bauens“ hinweist. Als „Stadt des Neuen Bauwillens“ verfügt Magdeburg über einen Denkmalbestand, der nach Berlin, Frankfurt und Hamburg gleichrangig neben Stuttgart, Celle, Karlsruhe und Dessau anzusehen ist. Durch die periphere Lage der Wohnsiedlungen und die Verteilung von Einzelbauten über das ganze Stadtgebiet sind die Bauten der 20er Jahre weniger stark in das öffentliche Denkmalbewusstsein gedrungen, als zum Beispiel die Bauten des Mittelalters, von denen nur wenige erhalten sind. Ein weiterer Grund mag in der anhaltenden Funktionalität der Bauten liegen, deren selbstver-

ständige Nutzung die Wahrnehmung als Kulturdenkmal verhindert. Dieses Missverständnis liegt in einem überholten, musealen Denkmalbegriff begründet.

Die über das Stadtgebiet verstreuten Einzelbauten „formieren“ nach Dr. Holger Brülls („Neues Bauen Gestern“, Aufsatz 1995) „in dem atomisierten Stadtgebilde eine Art stadtübergreifendes Architektursensemble, das man buchstäblich erfahren muss“. Sie bilden ein Netzwerk von Bauten, die sich größtenteils kontrastreich zu ihrer baulichen Umgebung verhalten und auch heute noch eine große Eigenständigkeit ausstrahlen.

Die Orte für die Bauwerke waren zum Teil bewusst geplant, wie beim Aussichtsturm im Stadtpark Rotehorn, der sich in der verlängerten Straßenflucht der Einsteinstraße und somit in einer direkten Sichtbeziehung zum Südlichen Stadtzentrum befindet. Andere Gebäude, wie der Erweiterungsbau des Domgymnasiums an der Hegelstraße 5, der nur von der Leibnizstraße aus sichtbar ist, mussten auf dem vorhandenen Grundstück des Bauherrn errichtet werden. Beiden Gebäuden ist gemeinsam, dass sie sich, wenn auch auf unterschiedlichen Maßstabsebenen, in einen kontrastreichen Kontext zur baulichen Umgebung setzen und daraus einen großen Teil ihrer Wirkung beziehen. Das bedingt, dass beim denkmalpflegerischen Umgang einerseits auf den größtmöglichen Erhalt bis hin zum architektonischen Detail zu achten ist, andererseits die Frage nach der baulichen Umgebung eine besondere Rolle spielt.

Bezogen auf den Aussichtsturm im Stadtpark Rotehorn bedeutet dies, dass bei einer künftigen Bebauung des Elbebahnhofgeländes die vorhandene direkte Sichtachsenbeziehung zur Einsteinstraße bzw. dem Südlichen Stadtzentrum erhalten bleiben muss und nicht durch Neubauten verstellt werden darf. Hinsichtlich der Gebäude, die sich wie der o. g. Erweiterungsbau des Domgymnasiums in einem gründerzeitlichen Kontext befinden und ihre architektonische Wirkung aus dieser Nachbarschaft beziehen, bedeutet dies vor allem einen äußerst bewussten Umgang bei Neubauvorhaben in der unmittelbaren Nachbarschaft. Der Turnhallenneubau des Domgymnasiums verfügt über eine eigenständige Klarheit in der Fassadengliederung und eine Reduziertheit in den verwendeten Materialien, die sich vom benachbarten Backsteinbau unterscheidet, ohne das Baudenkmal in seiner Wirkung negativ zu beeinträchtigen.

Ein anderes Beispiel ist das ehemalige Konfektionshaus C&A am Breiten Weg 109, das heute als Stadtbibliothek genutzt wird. Das zur Bauzeit benachbarte

Gebäude war im Werkbundstil errichtet und wurde, um Platz für einen Neubau zu schaffen, abgebrochen. Die ursprüngliche, eindeutige Unterschiedlichkeit der Baukörper hinsichtlich der Fassadengliederung, der Fensteröffnungen, der verwendeten Materialien und der Farbigkeit ist bei dem mittlerweile errichteten Neubau nicht mehr gegeben. Somit erweist sich das Plagiat als stärkster Feind der Moderne. Ein überformtes Original und ein aus Versatzstücken der Moderne kollagerter Neubau heben sich in ihrer zeitlichen und formalen Authentizität gegenseitig auf.

Auf Grund der wenigen Gebäude aus den 20er Jahren im Stadtzentrum kommt, im Sinne des Gesamtzusammenhangs, jedem einzelnen Gebäude eine besondere Bedeutung zu. Um die Architektur des Neuen Bauens zu bewahren, ist es wichtig, das Bewusstsein einer Öffentlichkeit zu schärfen, die die Bedeutung von Kulturdenkmälern oft noch an der Nähe zum Stadtzentrum misst. Dass sich die Stadt des Neuen Bauwillens vor allem an der Peripherie manifestiert, kann erst erkannt werden, wenn die Bauten im Zentrum Magdeburgs, die Stadthalle und der Aussichtsturm inbegriffen, auf Dauer in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild und in ihrer Wirkung erhalten werden können. Erste Priorität haben dabei die städtebaulichen Dominanten wie das Stadthallenareal mit dem Aussichtsturm im Stadtpark Rotehorn und das Faberhochhaus in der Bahnhofstraße. Repräsentieren die Stadthalle und der Aussichtsturm einen Gegenentwurf zur historischen Stadt, so ist im Faberhochhaus, in der Nähe des Bahnhofs situiert, ein selbstbewusstes Zeichen einer beschleunigten, weltoffenen Gesellschaft zu sehen. Mag es für die öffentlichen Schul-, Verwaltungs- und Krankenhausbauten noch einfach sein, sie auch heute in ihrer ursprünglichen Funktion zu nutzen, so zeichnet sich vor allem für die Technik- und Industriebauten die Frage nach einer zeitgemäßen Nutzung ab. Dass dabei hochrangige Baudenkmale wie das Schlachthofgelände an der Liebknechtstraße und das Apparethaus des Gaswerkes an der Rogätzer Straße betroffen sind, verdeutlicht die Schwierigkeit, Bauten aus einer Architekturepoche zu bewahren, die keinen Unterschied in der Rangigkeit einer Bauaufgabe kannte.

Andererseits wird festgestellt, dass neben den beispielhaft erwähnten Konflikten im Umgang mit den Siedlungen und Bauten aus der Zeit des „Neuen Bauens“ auch viele positive Sanierungsbeispiele zu verzeichnen sind.

Die Anger-Siedlung, die Hermann-Beims-Siedlung, die Curie-Siedlung und die Siedlung Cracau wurden bzw. werden saniert und konnten den gegenwärtigen Nutzungsanforderungen und Bauvorschriften ange-

passt werden, nicht immer mit gleich großem Erfolg aus denkmalpflegerischer Sicht. Die Frage des wachsenden Stellplatzbedarfes für PKWs und die damit einhergehende Veränderung der Verkehrsräume und Vorgartenbereiche stellen nach Abschluss der Sanierung der Gebäude die aktuell zu lösende Aufgabe dar. Neben den erwähnten großen Siedlungen der 20er Jahre befindet sich auch die zentrumsnahe Siedlung Westernplan in der Sanierungsphase. Insgesamt stellen die Siedlungen und Wohnbauten der 20er Jahre neben ihrem Wert als Kulturdenkmale einen stabilen Bestand im Wohnraumangebot der Landeshauptstadt Magdeburg dar, der von der augenblicklichen Rückbaudiskussion nahezu ausgeschlossen ist. Die oft hohe städtebauliche Qualität in Verbindung mit funktionalen Wohnungsgrundrissen und großzügigen Grünräumen führen, insbesondere bei den sanierten Objekten, zu einer hohen Akzeptanz bei der Bevölkerung. Aus der Sicht der Stadtentwicklung sind diese Wohngebiete auch in Zukunft als solche zu erhalten und in ihrem Umfeld weiterzuqualifizieren.

Für die Einzelbauten wird neben der Wahrung einer größtmöglichen Authentizität eine besondere Beachtung des Umgebungsschutzes empfohlen.

Eine erstrangige Aufgabe sollte für die Landeshauptstadt Magdeburg die denkmalpflegerische Sanierung des Stadthallenareals, der Stadthalle und des Aussichtsturmes darstellen, da sie Magdeburg als die „Stadt des Neuen Bauwillens“ beispielhaft und unverwechselbar repräsentieren.

Im Folgenden werden vorwiegend kommunale Bauten aufgeführt, die den Gedanken von Dr. Brülls („Neues Bauen Gestern“), die über das Stadtgebiet verstreuten Bauten der 20er Jahre als „stadtübergreifendes Architekturensemble“ zu begreifen, belegen sollen. Die großen Wohnsiedlungen und einzelne Wohnbauten sind in dieser Liste nicht enthalten. Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht nicht.

9.7 Ausblick

Die vorliegende Arbeit stellt als „denkmalpflegerischer Leitplan“ die 1. Stufe des Denkmalpflegeplanes der Landeshauptstadt Magdeburg dar. Während in der 1. Stufe eine Bewertung des Bestandes aus gesamtstädtischer Sicht erfolgt, werden die Denkmalpflegepläne der 2. Stufe nach Erfordernis für räumlich und baulich abgegrenzte Gebiete, vergleichbar einem Bebauungsplangebiet, erarbeitet. Nach der Änderung des Denkmalschutzgesetzes vom 1. Mai 2001 „beschließen die Gemeinden den Denkmalpflegeplan als Satzung im übertragenen Wirkungskreis; die Satzung bedarf der Genehmigung der oberen Denkmalschutzbehörde“ (§ 8 Abs. 2 DenkmSchG-LSA).

Ein konkretes Beispiel für das Erfordernis eines Denkmalpflegeplans der 2. Stufe ist die Gartenstadt-Kolonie Reform, die auf Grund einer Vielzahl von ungeordneten Einzelmaßnahmen in ihrem Gesamterscheinungsbild auseinander zu brechen droht. Auch denkmalgeschützte Plätze und Parkanlagen können durch Überformungen und unkontrollierte Eingriffe über große Zeiträume in ihrer Denkmalwertigkeit herabgemindert werden. Für den Nicolaiplatz liegt inzwischen eine abgestimmte denkmalpflegerische Zielplanung vor, die inhaltlich einem Denkmalpflegeplan entspricht.

Für den Handelshafens, der ein bedeutendes Beispiel des Binnenwasserverkehrs darstellt, wurde bisher noch kein Denkmalpflegeplan erarbeitet. Da von einer künftigen Entwicklung und baulichen Verdichtung des Gebietes ausgegangen werden kann, muss ein Denkmalpflegeplan der 2. Stufe konkrete Aussagen zu der städtebaulichen Wertigkeit der denkmalgeschützten Speicher, der technischen Anlagen und der Verkehrsbauwerke treffen. Auch für stadtübergreifende Strukturen wie denkmalgeschützte Gleisanlagen oder Festungsbauwerke wären Denkmalpflegepläne der 2. Stufe sinnvoll.

Im Denkmalpflegeplan der 2. Stufe wird durch die Festlegung der Aufgaben, Ziele und Erfordernisse des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege der künftige Umgang mit dem Kulturdenkmal geklärt und Planungssicherheit im Sinne der kommunalen Planungshoheit hergestellt.

Nr. Objekt	Straße	Planer
1. Halle "Stadt und Land" (1922)	Wilhelm-Kobelt-Straße 40	B./Taut/J. Göderitz
2. Kohlebunker (1924) Rindermarkthalle (1924) Schweinemarkthalle (1926) Kleinviehmarkthalle (1923) Beamtenwohnhäuser (1926)	Liebnechtstraße 35	J. Göderitz
3. Volksbad Südost (1926) Gröninger Bad	Gröninger Straße 2-3	J. Göderitz
4. Volksbad Lemsdorfer Weg	Lemsdorfer Weg 25	J. Göderitz
5. Hospital St. Georgi Erweiterung (1925)	Hans-Löscher-Straße 30	J. Göderitz
6. Gemeindezentrum Helmholtzstraße (1929)	Helmholtzstraße 4	E. H. Scheibe
7. Chirurgische Klinik (1926) Krankenhaus Sudenburg	Leipziger Straße 44	J. Göderitz
8. Schule Rothensee (1925/26)	Windmühlenstraße 30	J. Göderitz
9. Schule am Westring (1928)	Westring 26-32	J. Göderitz/K. Rühl
10. Schule in Stadtfeld (1928)	Schmeilstraße 1	J. Göderitz
11. Schule in Cracau (1932)	Cracauer Straße 8-10	J.Göderitz/F. Kneller
12. Beamtenwohnhaus (1926) Umspannwerk Buckau	Porsestraße 4	J. Göderitz
13. Bahnhof Buckau (1930) Reichsbahndirektion	Warschauer Straße	
14. Gaswerk Apparatehaus (1925)	Rogätzer Straße 23-30	J. Göderitz
15. Stadthalle und Ausstellungsgelände (1926/27) Pferdetor (1927) Aussichtsturm (1927)	Heinrich-Heine-Platz 1	J. Göderitz Albinmüller Albinmüller
16. Fernmeldeamt (1926/27) Reichspostdirektion	Listemannstraße 6	
17. Faberhochhaus (1932)	Bahnhofstraße 17	P. Schaeffer-Heyrothsberge
18. AOK-Gebäude (1927)	Lüneburger Straße 4	C. Krayl/M. Worm
19. Gewerkschaftshaus (1926 bzw.1933) (kein Baudenkmal)	Raatswaageplatz	C. Krayl
20. Blumenhalle (1929)	Westfriedhof Städtisches Hochbauamt	
21. Verbandshaus (1931/32)	Otto-von-Guericke-Straße 6	L. Thiele
22. Konfektionshaus C&A (1928/29)	Breiter Weg 109	S. Kaiser
23. Sparkasse (1929) Wohn- und Geschäftshaus	Gr. Diesdorfer Straße 21	J. Göderitz
24. Gasabnahmestelle (1933) Ottersleben	Halberstädter Straße/ Ecke Bergstraße	J. Götsch/F. Kneller
25. Umspannwerk (1928/29)	Lübecker Straße	J. Göderitz/F. Kneller
26. Bootshaus ESV Lok (1927)	Seilerweg 9	C. Krayl
27. Erweiterungsbau (1930) Domgymnasium	Hegelstraße 5/Leibnizstraße	J. Göderitz
28. Tankstelle, Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg	Sternstraße/ Geißlerstraße	Bauabteilung Petrol.-Gesellschaft

Tabelle Nr. xx: Vorwiegend kommunale Bauten der 20er Jahre

9.8 Zeit als Veränderungsfaktor – eine fotografische Gegenüberstellung



Wohnsiedlung, Jenaer Straße, Aufnahme nach Fertigstellung 1928, Straßenseite

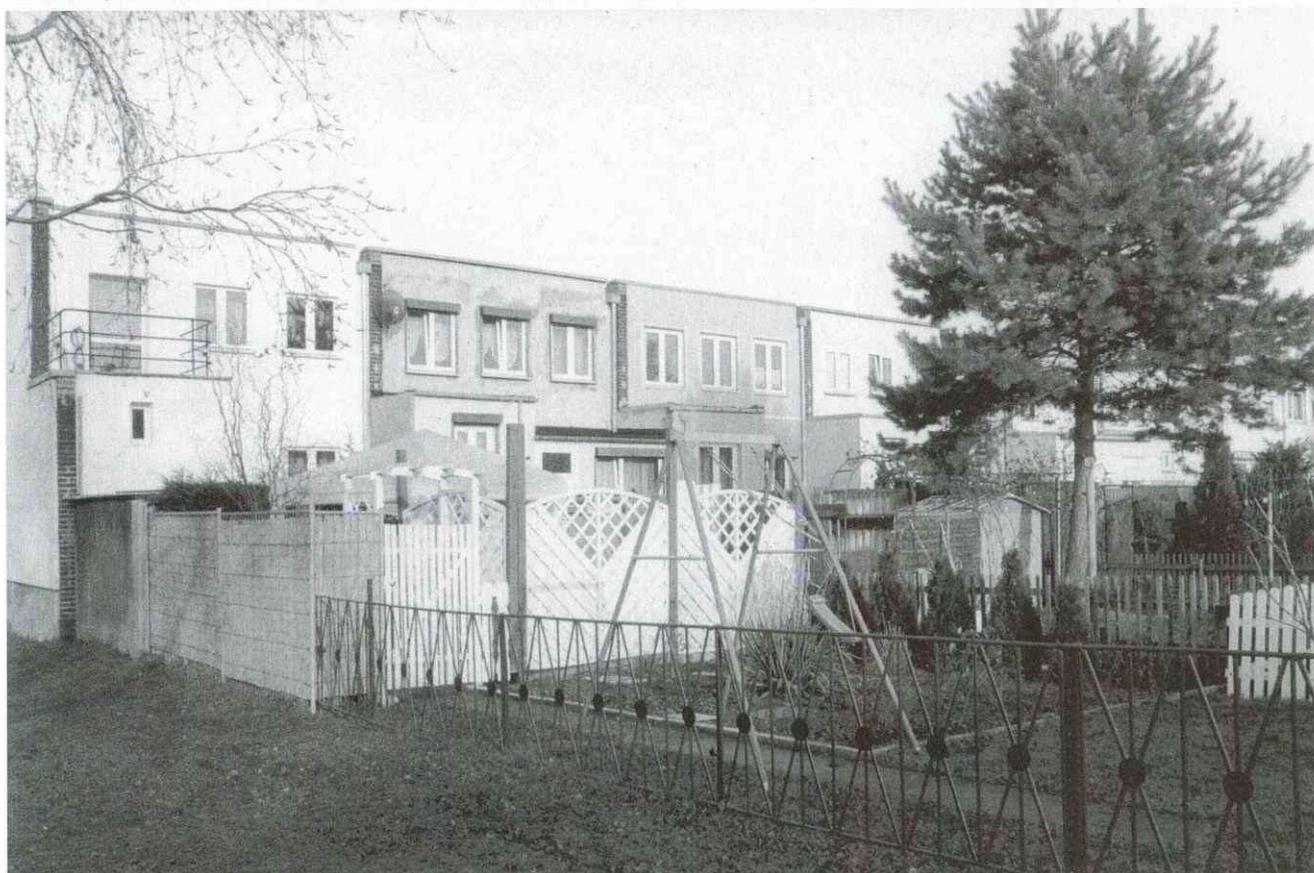
Wohnsiedlung, Jenaer Straße, privatisiert, Aufnahme 2001, Straßenseite (die Siedlung ist mittlerweile nicht mehr im Denkmalverzeichnis enthalten)





Wohnsiedlung, Jenaer Straße, Aufnahme nach Fertigstellung 1928, Gartenseite

Wohnsiedlung, Jenaer Straße, privatisiert, Aufnahme 2001, Gartenseite (die Siedlung ist mittlerweile nicht mehr im Denkmalverzeichnis enthalten)





Alt-Ottersleben, 1981, Foto: Ulrich Wüst

Alt-Ottersleben, 1998, Foto: Ulrich Wüst





Alt-Ottersleben, 1981, Foto: Ulrich Wüst

Alt-Ottersleben, 1998, Foto: Ulrich Wüst



Literatur

- ASMUS, H. (1975): Geschichte der Stadt Magdeburg. Hrsg.: Rat der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- ASMUS, H. (2000): Geschichte der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- BRENNE, W., BEIL, V. u. KRAYL, TH. (1995): Gartenstadt-Kolonie Reform. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 16
- BUCHHOLZ, I. (1990): Der breite Weg - Magdeburg. Magdeburg
- BUCHHOLZ, I. (1991): Magdeburg - so wie es war. Düsseldorf
- BUCHHOLZ, I. (1997): Magdeburg - so wie es war 2. Düsseldorf
- BUCHHOLZ, I. u. HOBOHM, W. (1996): Martin Luther in Magdeburg. Magdeburger Gesprächsreihe H. 8. Hrsg.: Magdeburgische Gesellschaft von 1990. Magdeburg
- BUCHHOLZ, I. u. a. (1994): Magdeburg - ein historischer Führer. Stadtarchiv Magdeburg
- BUCHHOLZ, I., BALLERSTEDT, M. u. BUCHHOLZ, K. (1994): Magdeburg - Ein historischer Führer. Magdeburg
- CALVISIUS, M. S.-H. (1727): Das zerstörte und wieder aufgerichtete Magdeburg. Magdeburg
- DOEHLER, M u. REUTHER, I. (1995): Siedlungsentwicklung in Westerhüsen/Magdeburg Südost. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 35
- DOEHLER, M u. REUTHER, I. (1995): Magdeburg - Die Stadt des neuen Bauwillens. Zur Siedlungsentwicklung in der Weimarer Republik. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 39 I
- DOEHLER, M. u. REUTHER, I. (1994): Die Curie-Siedlung in Neustadt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 22
- DUDEK, N. (1992): Magdeburg - Daten zur Geschichte. Magdeburg
- ECHTER, C.-P. (1999): Grundlagen und Arbeitshilfen städtischer Denkmalpflege in Deutschland. Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (Difu). Berlin
- FAHRENHOLTZ, C. et al. (1996): Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 54
- FISCHER, F. u. KOPETZKI, C. (1995): Gartenstadt Hopfengarten. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 26
- FISCHER, J. (1939): Die Pfälzer Kolonie zu Magdeburg. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 19. Magdeburg
- FRANZ, U. (1997): Magdeburg - Historische Ansichten. Magdeburg
- FRENTZEL, H. (1964): Otto von Guericke's Tätigkeit als Geometer. In: Forschungen und Fortschritte, 38. Jahrgang, S. 47-48. Berlin
- GERLING, H. (1991): Denkmale der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- GERLING, H. (1995): Gartensiedlung Westernplan. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 23
- GÖDERITZ, J. (1927): Magdeburg, die Stadt des neuen Bauwillens: Die städtischen Hochbauten der letzten Jahre. - In: Deutschlands Städtebau. Hrsg.: Magistrat der Stadt Magdeburg. Berlin
- GUMPERT, L. (1973): Physische Geographie von Magdeburg und Umgebung. Magdeburg
- GUMPERT, L. (1981): Magdeburg und seine Umgebung. Werte unserer Heimat Band 19. Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Geographisches Institut. Berlin
- HANNIG, H. u. LINGENER, A. (1997): Dorferneuerungsplan Pechau. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 67
- HECKMANN, H. [Hrsg.](1991): Sachsen-Anhalt - Historische Landeskunde Mitteldeutschlands. Stiftung Mitteldeutscher Kulturrat Sachsen-Anhalt. Würzburg
- HINZ, S. (1961): Das Magdeburger Stadtbild in sechs Jahrhunderten. Magdeburg
- HOCHSCHULE FÜR ARCHITEKTUR UND BAUWESEN WEIMAR [Hrsg.] (1987): Magdeburg - Neu Olvenstedt. Stadtentwicklung und Wohnmilieu. Soziologische Studie/Teil III. Schriften der HAB Nr. 44. Weimar
- HOCHSCHULE FÜR ARCHITEKTUR UND BAUWESEN WEIMAR [Hrsg.] (1987): Magdeburg - Stadtzentrum, Haselbachplatz, H. Beims-Siedlung. Stadtentwicklung und Wohnmilieu. Soziologische Studie/Teil II. Schriften der HAB Nr. 44. Weimar

- HOCHSCHULE FÜR ARCHITEKTUR UND BAUWESEN WEIMAR [Hrsg.] (1987): Magdeburg - Olvenstedt Dorf. Stadtentwicklung und Wohnumfeld. Soziologische Studie/Teil IV. Schriften der HAB Nr. 44. Weimar
- HOFFMANN, F. W. (1885): Geschichte der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- HOLZAPFEL, A. (1938): Das Magdeburger Hafenwesen. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftswesen Nr. 17. Magdeburg
- HUNGER, B., KRAM, A. u. WESTERMANN, S. (1998): Magdeburg Neu Olvenstedt - Städtebauliche Rahmenplanung. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 50
- INSTITUT FÜR DENKMALPFLEGE [Hrsg.] (1975): Denkmalpflege in der Deutschen Demokratischen Republik. Berlin
- JAKOBS, F. (1994): Zur Entstehung des Magdeburger Stadtgrundrisses. Magdeburg
- JAKOBS, F. (1995): Wie Phönix aus der Asche. In: Puhle, M. [Hrsg.] (1995): -Dann färbte sich der Himmel blutrot... - Die Zerstörung Magdeburgs am 16. Januar 1945. Magdeburg
- KASTER, G. (1995): Denkmalpflegepläne. In: Städtebauliche Denkmalpflege. Berichte zu Forschung und Praxis der Denkmalpflege in Deutschland Nr. 5. Hrsg.: Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland. S. 67-71
- KONEGEN, M. (2000): Stadtsilhouetten als Gegenstand des städtebaulichen Denkmalschutzes. Diplomarbeit an der Fakultät Raumplanung der Universität Dortmund, *unveröffentlicht*
- KOPETZKI, C. u. FISCHER, F. (1995): Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 38
- KORBEL, G. (1994): Die napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 18 II
- KORBEL, G. (1994): Die napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Zur Baugeschichte in der Sudenburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 18 III
- KORBEL, G. (1994): Die napoleonischen Gründungen Magdeburgs - Sozio-urbane Untersuchungen der Neuen Neustadt und der Sudenburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 18 I
- KRAYL, C. (1926): Wohnungsbauten in Magdeburg: Ergebnisse der Bauberatung des Stadterweiterungsamtes - In: Bauwelt (1926) 41, S. 1 f. Berlin
- KRENZKE, H.-J. (1994): Romanisches Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg
- KRENZKE, H.-J. (1998): Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 60
- KRENZKE, H.-J. (2000): Kirchen und Klöster zu Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 71
- KRETZSCHMAR, H. (1926): Historisch-statistisches Handbuch für den Regierungsbezirk Magdeburg. Erster Teil: Geschichte. Magdeburg
- KÜRZINGER, G. u. KRUSCHEL, H. (1993): Magdeburg. München
- KÜSTER, H.-J. (1995): Geschichte der Landschaft in Mitteleuropa. München
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1993): Städtebaulicher Denkmalschutz. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 8
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1994): Siedlung Cracau. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 14
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1994): Städtebauliche Entwicklung 1990-1994. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 15
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1994): Workshop - Siedlungen der 20er Jahre der Stadt Magdeburg. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 29
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1995): Gutachterverfahren Elbebahn. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 49
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1995): Stadtteilentwicklungsplanung Cracau-Prester. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 50
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG - STADTPLANUNGSAMT (1995): Stadtteilentwicklungskonzept Rothensee. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 25

- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG – STADTPLANUNGSAMT (1995): Stadtсанierung Buckau. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 42
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG – STADTPLANUNGSAMT (1997): Stadtсанierung Magdeburg-Buckau. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 56
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG – STADTPLANUNGSAMT (1998): Magdeburgs Innenstadt lebt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 70
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG – STADTPLANUNGSAMT (2000): Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft der Stadt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 75
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG – STADTPLANUNGSAMT (2001): Magdeburg – Architektur und Städtebau. Halle an der Saale
- LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG UND LANDESHEIMATBUND SACHSEN-ANHALT e.V. (2000): Magdeburg - Porträt einer Stadt. Halle an der Saale, 751 S.
- LEINING, W. u. MÜLLER, F. (1910): Magdeburg im Wandel der Zeit. Magdeburg
- LÜBECK, A. (1894): Geschichte der Wilhelmstadt. Magdeburg
- Magdeburg und seine Baudenkmäler (1902): Aufbauplan der Stadt Magdeburg 1632 (Otto von Guericke)
- Magdeburg: Wanderungen durch Stadt und Umgebung (Architekturführer). Berlin/München 1992
- MAI, B. (1989): Eisenbahngeschichte im Raum Magdeburg-Schönebeck. Magdeburg
- MAI, B. (1999): Magdeburg, 1100 Jahre Befestigungsanlagen hinter Gräben, Wällen und Mauern. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt
- MATTERN, H. (1995): Stadtteilentwicklungskonzept Rothensee. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 25
- MATTERN, H. (1997): Dorferneuerungsplan Randau. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 61
- MENGERT, W. (1934): Magdeburg in der deutschen Geschichte. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 2. Magdeburg
- MENZEL, H. (2000): Kasernen Magdeburgs - Encke-Kaserne. Bauhistorische Dokumentation zur geschichtlichen, bauhistorischen und städtebaulichen Bedeutung. Magdeburg, *unveröffentlicht*
- MENZEL, H. (2000): Kasernen Magdeburgs - Flak-kaserne. Bauhistorische Dokumentation zur geschichtlichen, bauhistorischen und städtebaulichen Bedeutung. Magdeburg, *unveröffentlicht*
- MENZEL, H. (2001): Der Fürstenwall – Von der landesherrlichen Befestigungsanlage zum gärtnerisch gestalteten Promenadenweg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 79
- MINISTERRAT DER DDR (1975): Gesetz zur Erhaltung der Denkmale in der Deutschen Demokratischen Republik - Denkmalpflegegesetz. Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik, Teil I Nr. 26. Berlin
- MINISTERRAT DER DDR (1979): Bekanntmachung der zentralen Denkmalliste vom 25. September 1979. Gesetzblatt der Deutschen Demokratischen Republik, Sonderdruck Nr. 1017. Berlin
- MRUSEK, H.-J. (1982): Zur städtebaulichen Entwicklung Magdeburgs im hohen Mittelalter. In: Magdeburger Schriftensammlung. Hrsg.: Rat der Stadt Magdeburg
- MRUSEK, H. J. (1959): Magdeburg. Leipzig
- NAUMANN, D. (1995): Städtebauliche Entwicklungsplanung Ottersleben. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 21
- NIPPA, A. (1994): Die Anger-Siedlung in Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 19
- NIPPA, A. (1995): Bruno Taut - Eine Dokumentation. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 20
- OLBRICHT, H.-J. u. SCHLÜTER, S. (1994): Schlachthofquartier. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 17
- OTTO, P. (1994): Hermann-Beims-Siedlung. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 13
- PRIEGNITZ, W. (1969/1970): Die räumliche Entwicklung Magdeburgs / Aus Magdeburgs Geschichte. In: MZ (Artikelserie)
- PRIEGNITZ, W. (1982): Magdeburger Ansichten des 16. und 17. Jahrhunderts. In: Magdeburger Schriftensammlung. Hrsg.: Rat der Stadt Magdeburg

- PUHLE, M. (1995): Magdeburg im frühen Mittelalter: vom karolingischen Königshof zur ottonischen Kaiserstadt. Magdeburg
- PUHLE, M. (1996): Hanse, Städte, Bünde. Ausstellungskatalog Bd. I u. II. Magdeburg
- PUHLE, M. [Hrsg.] (1995): –Dann färbte sich der Himmel blutrot...i - Die Zerstörung Magdeburgs am 16. Januar 1945. Magdeburg
- PUHLE, M. [Hrsg.] (1997): Magdeburg in Bildern von 1492 bis ins 20. Jahrhundert. Magdeburg
- RADAS, G. u. KRÜGER, R. (1993): Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher Rahmenplan. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 5
- RAT DER STADT MAGDEBURG (1987): Denkmalliste der Stadt Magdeburg
- RAT DER STADT MAGDEBURG [Hrsg.]: Geschichte der Stadt Magdeburg. Berlin
- REICHMANN, H. (1936): Magdeburger Schifffahrtswesen. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 9. Magdeburg
- REUTHER, I. u. SCHULTE, M. (1995): Städtebau in Magdeburg 1945 - 1990 - Baustandorte und Wohngebiete. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 34 II
- REUTHER, I. u. SCHULTE, M. (1995): Städtebau in Magdeburg 1945 - 1990 - Planungen und Dokumente. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 34 I
- ROCHOW, TH. (1993): Chronic der Stadt Magdeburg. Zeitgeschichte von 804 bis in die Gegenwart. Magdeburg
- ROEDER, H. (1995): Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg - Ein interessanter Querschnitt durch die Magdeburger Baugeschichte. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 27
- ROEDER, H. (1995): Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 43 II
- ROLLE, M. (1998): Magdeburg - Historische Ansichten. Zweiter Band. Magdeburg
- SANIERUNGSGESELLSCHAFT MAGDEBURG mbH (1999): Dokumentation zur Kettenschiffahrt und zum Kettendampfer - Gustav Zeuner. Magdeburg, *unveröffentlicht*
- SCHIMANK, H. (1936): Otto von Guericke. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 6. Magdeburg
- SCHMIDT, H.-F. (1992): Magdeburg und die Börde. Rostock
- SCHMIDT-KRAFT, U. (1995): Siedlung Fermerleben. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 37
- SCHMIDT-KRAFT, U. (1998): Gestaltungsfibel Alt Olvenstedt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 68
- SCHNEIDER, J. (1980): Vom Faustkeil bis zur Kaiserpfalz. Hrsg.: Kulturhistorisches Museum der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- SCHUMANN, L. u. C. KÖHLERT (1999): Magdeburg und seine Kirchen. Hrsg.: Der Evangelische Kirchenkreis Magdeburg und die Katholische Stadtpfarrerkonferenz. Magdeburg
- SCHÜTZ, C. (1996): Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 50
- SCHWARZBERG, H. (1998): Bemerkungen zu 50 Jahren archäologischer Stadtkernforschung in Magdeburg. Archäologische Beiträge Band I. Halle/Saale
- SIECK, B., FISCHER, W. u. FISCHER, S. (1997): Stadtteilentwicklungsplan Magdeburg Alt-Diesdorf. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 59
- SIEG, J. (1996): Fachwerkhäuser in Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 24
- STADT MAGDEBURG (1975): Magdeburg Neue Neustadt. Magdeburg
- STADT MAGDEBURG (1980): Neubauwohngebiet Magdeburg-Olvenstedt. Magdeburg
- STEINICKE, W. u. STREIFENEDER, M. (1995): Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs - ein Beitrag zum Flächennutzungsplan. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 44
- TERSEN, U. et al. (1995): Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg -

- Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 41
- Theine, W. et al. (1997): Verkehrskonzeption – Innenstadt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 64
- TITZ, H. (1998): Parkanlagen der Stadt Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 31
- TITZ, H. (2000): Stationen „grüner Stadtgeschichte“ in: Magdeburg - Porträt einer Stadt. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg und Landesheimatbund Sachsen-Anhalt e.V., S. 493-496
- TULLNER, M. (1995): Modernisierung und Scheinblüte - Magdeburg zwischen den Weltkriegen. In: Puhle, M. [Hrsg.] (1995): –Dann färbte sich der Himmel blutrot... - Die Zerstörung Magdeburgs am 16. Januar 1945. Magdeburg
- ULLRICH, S. (1995): Gründerzeitliche Villen Magdeburgs. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 51
- ULLRICH, S. (1995): Stadtfeld Nord. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 32 I
- ULLRICH, S. (1995): Stadtfeld Süd. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 32 II
- ULLRICH, S. (1999): Industriearchitektur in Magdeburg. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 46 I
- ULLRICH, S. (2001): Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 80
- WEIDNER, HPC (2001): Der Denkmalpflegeplan. Ein Instrument präventiver Denkmalpflege. In: Denkmalpflege in Sachsen-Anhalt, Doppelheft 1/2, Hrsg.: Landesamt für Denkmalpflege. Halle/Saale
- WERNECKE, I. (1995): Südwestliche Stadterweiterung. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 30
- WILLE, M. (1990): Der Himmel brennt über Magdeburg: die Zerstörung der Stadt im Zweiten Weltkrieg. Magdeburg
- WILLE, M. (1994): Die Goldenen Zwanziger: Magdeburg vom Anfang des Ersten Weltkrieges bis zum Beginn der NS-Diktatur. Magdeburg
- WILLE, M. (1995): Magdeburgs Aufbruch in die Moderne. Magdeburger Kommunalpolitik vom Ausgang des Ersten Weltkrieges bis zum Beginn der NS-Diktatur. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 39 II
- WÖBSE, H. H. et al. (1995): Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs. Hrsg.: Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt. Dokumentationen des Stadtplanungsamtes Heft 3
- WOLFROM, E. (1936): Die Baugeschichte der Stadt und Festung Magdeburg. Magdeburger Kultur- und Wirtschaftsleben Nr. 10. Magdeburg
- WOLTER, F. A. (1901): Geschichte der Stadt Magdeburg. Magdeburg
- ZIVOT, R. (1992): Die Elbe/Labe - ein Lebenslauf. Hrsg.: Deutsches Historisches Museum. Berlin

Geschichte der Stadt Magdeburg (tabellarisch)

Jahr	Stadtentwicklung	Jahr	Stadtentwicklung
805	Erste urkundliche Erwähnung Magdeburgs im Diederhofer Kapitular Karls des Großen.	1550/51	Belagerung der Stadt durch Moritz von Sachsen.
936	Krönung Otto I. zum deutschen König.	1631	Zerstörung Magdeburgs während des Dreißigjährigen Krieges. Nur der Dom, das Kloster Unser Lieben Frauen und einige Häuser am Domplatz bleiben erhalten.
937	Gründung eines Benediktinerklosters durch Otto I. (Moritzkloster)	1680	Endgültiger Fall Magdeburgs an das Kurfürstentum Brandenburg.
955	Ausbau der Kirche des Moritzklosters zu einer Kathedrale, der ottonische Dom entsteht.	1683-1702	Auf dem Werder entsteht die Zitadelle.
962	Otto I. wird in Rom zum ersten deutschen Kaiser gekrönt.	- 1730	Wiederaufbau der Stadt. Entstehung prächtiger Barockbauten vor allem am Domplatz, am Breiten Weg und auf dem Alten Markt.
968	Gründung des Erzbistums Magdeburg.	1702-1747	Fürst Leopold von Anhalt-Dessau ist Festungsgouverneur. Ausbau Magdeburgs zur stärksten preußischen Festung.
973	Otto I. stirbt in Memleben und wird im Magdeburger Dom beigesetzt.	1806	Kapitulation vor Napoleon.
1015-1018	Erzbischof Gero gründet das Kloster Unser Lieben Frauen als Kollegiatstift.	1807	Magdeburg wird Hauptstadt des Elbedepartements des neu gebildeten Königreiches Westfalen.
1188	Stadtrechtsprivileg durch den Magdeburger Erzbischof Wichmann von Seeburg.	1812/1813	Napoleon wird in Russland geschlagen. Auf seinem Rückzug lässt er in Magdeburg die Sudenburg und die alte Neustadt aus wehrtaktischen Gründen abreißen und die Neue Neustadt und Sudenburg werden neu angelegt.
1207	Der aus dem Moritzkloster entstandene ottonische Dom brennt nieder.	1813/1814	Auch das südlich der Altstadt gelegene Kloster Berge wird aus strategischen Gründen abgerissen.
1209	Grundsteinlegung für den heutigen Dom (vollendet erst 1520) – den ersten gotischen Dom auf deutschem Boden.	1814	Abzug der Franzosen und Übernahme der Stadt durch preußische und verbündete russische Truppen. Magdeburg ist wieder preußisch.
um 1240	Auf dem Alten Markt entsteht der Magdeburger Reiter. Er stellt das einzige vollplastische Reiterstandbild des hohen Mittelalters in Europa dar.	1815	Magdeburg wird Hauptstadt der preußischen Provinz Sachsen.
13. Jh.	Beitritt Magdeburgs zur Hanse.	1817-1848	August Wilhelm Francke ist Oberbürgermeister von Magdeburg.
1524	Die Reformation setzt sich in Magdeburg durch. Predigt Martin Luthers in der Johanniskirche.		
1531	Eintritt Magdeburgs in den Schmalkaldischen Bund.		
1547-1562	Verhängung der Reichsacht über Magdeburg, da Magdeburg als Hort des Protestantismus gilt.		

Jahr	Stadtentwicklung	Jahr	Stadtentwicklung
1822	Aufhebung der Stapel- und Umschlagrechte der Elbestädte und der Privilegien der Schiffer durch die Elbschiffahrtsakte von 1821. Dadurch Verringerung der Elbzollstätten und damit Belebung des Schiffsverkehrs.	1862	Rudolf Wolf gründet eine Maschinenfabrik in Buckau und produziert dort Lokomobile.
1823	Samuel Alston gründet in Magdeburg eine Maschinenfabrik (ab 1840 Gräflisch Stolbergsche Maschinenfabrik) und legt damit einen Grundstein für die Magdeburger Maschinenbaugeschichte.	1866	Mit der Gründung der Elbstrombauverwaltung unter der Leitung von Elbstrombaudirektor Theodor Kozlowski werden die Voraussetzungen für den planmäßigen Ausbau der Elbe geschaffen.
1824	Planung des Klosterberggartens durch den berühmten königlich-preußischen Gartenarchitekten Peter Joseph Lenné. Der Klosterberggarten gehört zu den ältesten Volksgärten Deutschlands.	1867	Eingemeindung Sudenburgs.
	In der Neuen Neustadt wird die neue Nicolaikirche, gebaut nach Plänen von Karl Friedrich Schinkel, eingeweiht. Sie gilt als bedeutendstes Bauwerk des Klassizismus in Magdeburg.	1872	Eröffnung des Südfriedhofes.
1827	Mit dem Nordfriedhof wird der erste städtische Friedhof außerhalb der Stadtmauern nach Plänen von Lenné eröffnet.	1874	Eröffnung des Hauptbahnhofes.
1838	Gründung der „Magdeburger Dampfschiffahrts-Compagnie“ und der Maschinenfabrik „Alte Bude“ an der Sülzermündung.	1886	Eingemeindung der Neustadt.
1839	Eröffnung der Eisenbahnlinie Magdeburg-Schönebeck als erstem Abschnitt der Strecke Magdeburg-Leipzig		Das Chemieunternehmen Fahlberg-List nimmt die Produktion von Saccharin auf.
1841-1843	Bau der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Halberstadt.	1887	Eingemeindung von Buckau.
1846	Einweihung der Eisenbahnstrecke Magdeburg-Potsdam.	1893	Eröffnung des Handelshafens und des Schlacht- und Viehhofes.
1850	Bernhard Schäffer gründet seine erste Werkstatt, die den Anfang des Meßgeräte- und Armaturenwerkes „Schäffer & Budenberg“ bildet.	1895-1899	Bau der Hauptpost am Breiten Weg.
1853-1881	Karl Friedrich Gustav Hasselbach ist Oberbürgermeister. Er beginnt mit der Stadterweiterung.	1896	Eröffnung der Gruson-Gewächshäuser.
1855	Hermann Gruson gründet eine Maschinenfabrik mit Eisengießerei in Buckau.	1898	Einweihung des Westfriedhofes.
		1899	Erste Fahrt der elektrischen Straßenbahn in Magdeburg.
		1903	Einweihung der Königsbrücke.
		1907	Eröffnung des Zentraltheaters am Kaiser-Wilhelm-Platz.
		1908	Eingemeindung von Rothensee.
		1910	Eingemeindung von Cracau, Prester, Lemsdorf, Fermersleben, Salbke und Westerhüsen. Magdeburg hat jetzt 279.629 Einwohner.
		1912	Aufhebung der Festung.
		1919	Nach der Novemberrevolution 1918 wird der Sozialdemokrat Hermann Beims Oberbürgermeister.

Jahr	Stadtentwicklung	Jahr	Stadtentwicklung
1921	Der Architekt Bruno Taut kommt als Stadtbaurat nach Magdeburg und setzt in seiner dreijährigen Amtszeit entscheidende Impulse für die weitere Entwicklung der Stadt.	1940	Am 16. Juli kommt es zum ersten Luftalarm in Magdeburg, im August fallen die ersten Bomben auf die Stadt.
1922	Die Sternbrücke wird dem Verkehr übergeben, die „Halle Land und Stadt“ nach Entwürfen von Bruno Taut wird eröffnet.	1945	Bei einem Großangriff amerikanischer und englischer Bomber am 16. Januar werden 90 % der Innenstadt zerstört, Tausende sterben in den Trümmern. Im April leben nur noch 90.000 Menschen in der Stadt. Im April besetzen die Amerikaner den Westteil, im Mai die sowjetischen Truppen den Ostteil der Stadt.
1926	Eingemeindung von Diesdorf.	1946	Beginn der systematischen Entrümmernung des Stadtzentrums mit einer Trümmerbahn und einer Schuttwiederaufbereitungsanlage an der Johannis-kirche. Die wiedererrichtete Strombrücke kann ab April wieder befahren werden.
1927	Die anlässlich der Deutschen Theaterausstellung nach Entwürfen von Johannes Göderitz gebaute Stadthalle im Rotehorn-Park wird eröffnet, ebenso das ebenfalls im Stil des Neuen Bauens errichtete Fernmeldeamt in der Listemannstraße. Mit der Abtragung der Zitadelle beginnt der moderne Siedlungsbau in Brückfeld.	SPD und KPD werden unter dem Druck der sowjetischen Besatzungsmacht und der KPD-Führung zur SED zusammengeschlossen.	
1930	Inbetriebnahme der Großgaserei.	1951	Grundsteinlegung am Breiten Weg für den Beginn des umfassenden Wiederaufbaus der Stadt.
1931	Nach zwölf Jahren Amtszeit geht Hermann Beims in den Ruhestand, Nachfolger als Oberbürgermeister wird Ernst Reuter.	1952	Eingemeindung von Ottersleben.
1932	39 % aller Erwerbstätigen sind arbeitslos, die Erwerbslosensiedlung Birkenweiler entsteht.	1953	Grundsteinlegung zum Aufbau des Zentralen Platzes. Volksaufstand am 17. Juni.
1933	Mit der Machtübernahme durch die NSDAP kommt es zu Verfolgungen, Verhaftungen und Misshandlungen von Regimegegnern und Andersdenkenden; Anfang März kommt es zu massiven Übergriffen gegen jüdische Geschäfte und Einrichtungen. Magdeburg hat inzwischen 306.894 Einwohner.	1956	Sprengung der Ulrichskirche. Eingemeindung des Barleber Sees. In der Neuen Neustadt entstehen die ersten Häuser in Großblockbauweise.
1936	An der Ebendorfer Chaussee entsteht die Siedlung „Danziger Dorf“; erster Spatenstich für die Junkerssiedlung im Nordwesten der Stadt.	1959	Abriss der bereits wieder aufgebauten Heilig-Geist-Kirche.
1938	Fertigstellung des Schiffshebewerkes Rothensee. Die jüdische Synagoge in der Großen Schulstraße und zahlreiche Geschäfte jüdischer Bürger werden bei Pogromen zerstört.	1964	Abriss des Turmes und des ruinösen Kirchenschiffes der Katharinenkirche im Nordabschnitt des Breiten Weges (vormals Karl-Marx-Straße).
		1965	Eröffnung der neuen Strombrücke.

Jahr	Stadtentwicklung	Jahr	Stadtentwicklung
1969	Bezug des wiedererrichteten Rathauses am Alten Markt. Grundsteinlegung für das Centrum-Kaufhaus (heute Karstadt).	1996	Einweihung des neuen Nordbrückenzuges mit den Friedens- und den Jerusalembrücken.
1971	Baubeginn für den Neubaukomplex „Reform“ im Süden Magdeburgs.	1997	Die SKET-Schwermaschinenbau Magdeburg GmbH geht in die Gesamtvollstreckung, das Magdeburger Armaturenwerk (MAW) schließt.
1973	Grundsteinlegung für das Neubaugebiet Magdeburg-Nord.		Wiedereröffnung des Theaters der Landeshauptstadt am Universitätsplatz nach fünfjähriger Bauzeit.
1974	Freigabe der neugestalteten Elbuferpromenade.		Das City-Carré gegenüber dem Hauptbahnhof wird eröffnet, auch im Ulrichshaus wird das erste Geschäft geöffnet. Die Brücke am Cracauer Wasserfall wird fertiggestellt.
1979	Eingemeindung von Olvenstedt.		
1981	Grundsteinlegung für den Neubaukomplex Neu-Olvenstedt.	1999	Eröffnung des Allee-Centers, Wiedereröffnung der Johanniskirche als Veranstaltungszentrum.
1990	Erste freie Kommunalwahlen in der DDR. Erste Landtagswahlen in den neuen Bundesländern. Magdeburg wird Landeshauptstadt des Landes Sachsen-Anhalt.		Sprengung zweier Wohnblöcke am Breiten Weg. Mit großem Erfolg findet die Bundesgartenschau auf dem Cracauer Anger statt.
1991	Die letzte sowjetische Truppeneinheit verlässt Magdeburg.		Baubeginn für das größte Wasserstraßenkreuz Europas bei Magdeburg.
1992	Beginn der Sanierung der Hegelstraße.		
1993	In Magdeburg wird die „Straße der Romanik“ eröffnet. Mit dem Flora-Park öffnet das zweitgrößte Einkaufszentrum Deutschlands im Nordwesten der Stadt.	2000	Durch Mangel an Arbeitsplätzen und Wegzüge ins Umland hat die Stadt seit 1989 fast 60.000 Einwohner verloren, die Einwohnerzahl beträgt jetzt rund 230.000.
1994	Eingemeindung von Pechau und Randa-Calenberge.	2001	Eingemeindung Beyendorf/Sohlens.
1995	Pflanzung der ersten Bäume für die Bundesgartenschau am Jerichower Platz. Eröffnung des Technikmuseums in den Hallen des ehemaligen Gruson-Werkes (später SKET) mit einer Ausstellung über Bruno Taut.		

Nachtrag zu Kapitel 4.8

Beyendorf/Sohlen

Erstmalig erwähnt wird Beyendorf als „Beiendorpe“ um 936 in einer Urkunde Otto I., in der er das neu gegründete Nonnenkloster zu Quedlinburg privilegierte. Sohlen findet seine erste Erwähnung 964 in einer Schenkungsurkunde von Gero an das Kloster Gernrode.

Bereits im Mittelalter gab es in Beyendorf und Sohlen eine rege Salzindustrie, so waren laut einer Überlieferung aus dem Jahr 1299 zahlreiche „Salzkothe“ vorhanden und es gab zahlreiche erzbischöfliche Lehen von „Salzpfannen“. Von der Salzindustrie zeugt auch das Beyendorfer Wappen, auf dem der Stern der 1299 gegründeten Salinengewerkschaft und die Sülze mit den Salzlaken zum Aufhängen der Salzpfannen abgebildet sind.

Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts änderte sich mit dem sprunghaften Wachstum der Magdeburger Industrie auch die soziale Schichtung des

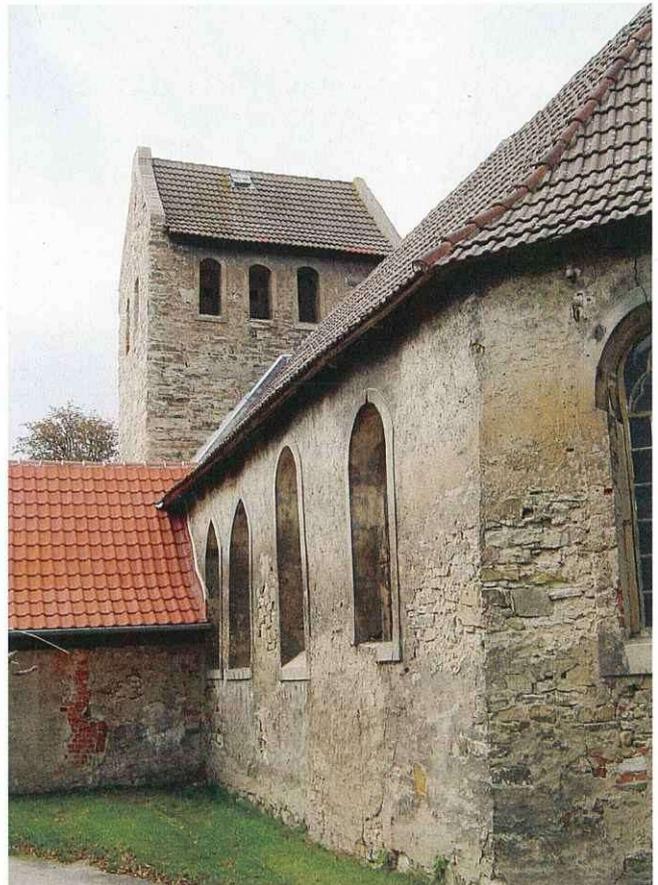
Ortes. Viele Einwohner Beyendorf/Sohlens arbeiteten in den Fabriken zwischen Buckau und Westerhüsen. Mit den Arbeitsverhältnissen änderte sich auch die Bebauungsstruktur des Ortes. Zu den Hofanlagen und den ländlichen Wohnhäusern kamen zwei- bis dreigeschossige Mietshäuser hinzu, wie sie heute noch besonders gut in der Bahnhofsstraße zu sehen sind. Nach 1990 wurden größere Neubaugebiete ausgewiesen, die zu einem Anwachsen des Ortes führten. 2001 erfolgte die Eingemeindung von Beyendorf/Sohlen zur Landeshauptstadt Magdeburg.

Von der ursprünglichen Bebauung der Ortschaft zeugen noch einige große Vierseithöfe. Besonders hervorzuheben sind die ältesten Gebäude, die beiden romanischen Dorfkirchen. Die St. Petri-Kirche in der Schulstraße in Beyendorf stammt aus der ersten Hälfte bis Mitte des 12. Jahrhunderts und weist in ihrem Inneren neben einer wunderbar einheitlichen Barockausstattung Emporen aus der Zeit vor dem Dreißigjährigen Krieg auf, was außerordentlich selten ist. Die St. Egidius-Kirche in Sohlen stammt ebenfalls aus dem 12. Jahrhundert. Das Kirchenschiff wurde im 14. Jahrhundert erweitert, die südliche Vorhalle stammt aus der Barockzeit.

St. Petri-Kirche Beyendorf



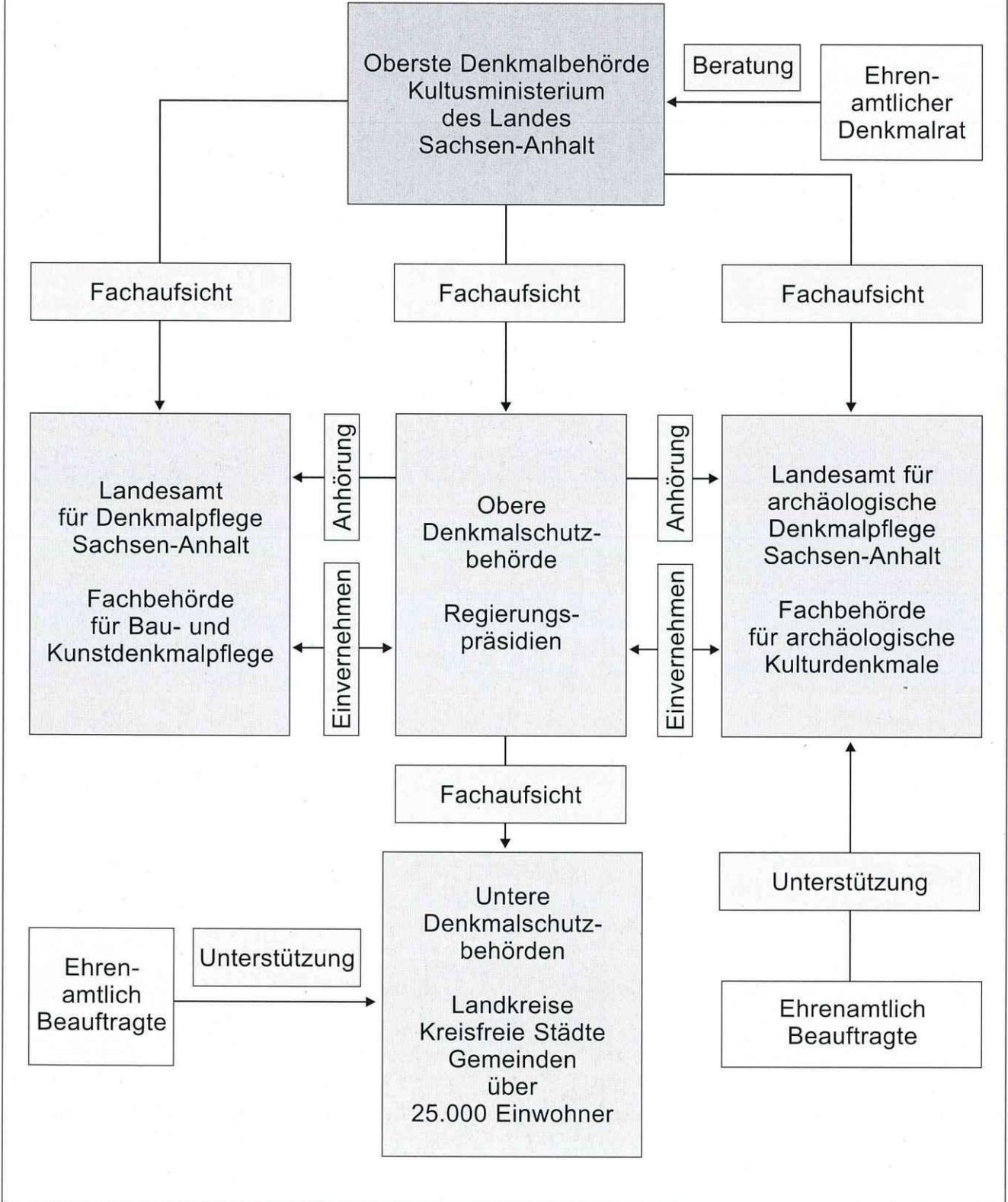
St. Egidius-Kirche Sohlen







Organisation und Zuständigkeiten der Denkmalbehörden



Impressum
Herausgeber:
Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:
Stadtplanungsamt Magdeburg

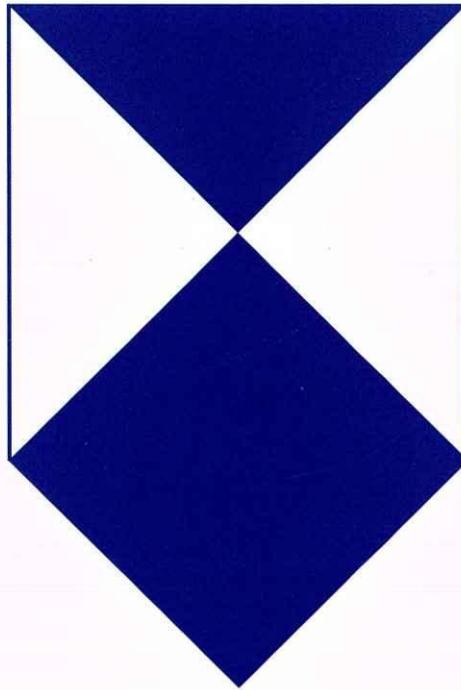
Fotonachweis:
Werner Klapper: Seite 34, 36, 37
Maurice Korbel: Seite 86, 118, 119, 121, 126 o. 127
Ulrich Wüst: Seite 189, 200, 201, 202, 210, 211
Stadtplanungsamt Magdeburg

Grafik/Design:
Rudolf Purke/Karl-Heinz Art
VBK/BBK
Herstellung:
Grafisches Centrum Cuno, Calbe

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier



International verbindliches Kulturgut-Schutzzeichen

Dieses Zeichen dient der Kennzeichnung, im Sinne der Haager Konvention, zum Schutz von Kulturgut bei bewaffneten Konflikten. Dies erfolgt in der Überzeugung, dass jede Schädigung von Kulturgut, gleichgültig welchem Volke es gehört, eine Schädigung des kulturellen Erbes der ganzen Menschheit bedeutet, weil jedes Volk seinen Beitrag zur Kultur der Welt leistet. Der Schutz des Kulturgutes im Sinne der Konvention umfasst die Sicherung und Respektierung solchen Gutes. Es kann mit einem Kennzeichen versehen werden, das seine Feststellung erleichtert.