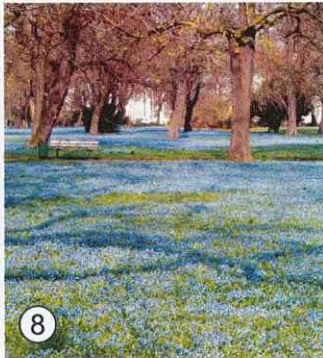




### Parkanlagen

- 1 Möllenvogteigarten
- 2 Fürstenwall
- 3 Fürstenwallpark
- 4 Klosterberggarten
- 5 Glacis
- 6 Kaiser-Otto-Ring
- 7 Geschwister-Scholl-Park
- 8 Nordpark
- 9 Hohepfortewall
- 10 Elbuferpromenade



Der Lutherturm

Grüner Ring

Die Schleifuferbrücke

Internationale Bauausstellung -  
Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010

## Schleifuferbrücke

Sie soll die neue Verbindung zwischen südlichem Stadtzentrum und Elbuferpromenade werden: die Brücke am Fürstenwall. Die geplante Überführung quert das Schleifufer, ist exklusiv für Fußgänger und Radfahrer reserviert. 1,1 Millionen Euro aus dem Förderprogramm "Stadtumbau Ost" stehen für den Neubau bereit. Die Arbeiten haben bereits begonnen.

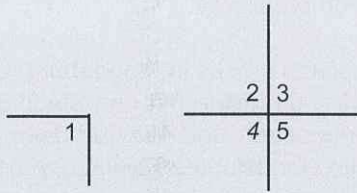
Aber warum wird sie eigentlich gebaut, diese Brücke? Weil die Stadt den Bereich an der Elbe neu ordnen will. Die Stadt soll wieder an die Elbe geholt, ihr Ufer unmittelbar erlebbar gemacht werden. Das ist ein wichtiger Aspekt der Stadtentwicklung und inhaltlicher Schwerpunkt der Projekte zur Internationalen Bauausstellung 2010, die unter dem Motto "Leben an und mit der Elbe" stehen. Da das Schleifufer künftig vierspurig ausgebaut werden soll, um die Innenstadt von Verkehr zu entlasten, verstärkt sich jedoch die Barrierewirkung des Schleinufer für Fußgänger und Radfahrer. Genau das wollen die Stadtentwickler aber gerade nicht. Die neue Querung südlich vom Dom wird daher Abhilfe schaffen. Übrigens auch für Gehbehinderte - bisher gibt es für Rollstuhlfahrer im südlichen Bereich des Schleinufer noch keine sicheren Übergänge.

Durch die neue Überführung soll der Weg an die Elbe kürzer werden. Von der südlichen Elbuferpromenade ist es künftig - über die Brücke - wirklich nur ein Katzensprung zum südlichen Stadtzentrum. Dort locken die wunderschönen Gründerzeit-Häuser in der Hegelstraße, das romanisch-gotisch-barocke Tourismuszentrum rund um den Domplatz und die Fürstenwallpromenade. Zusätzlich schafft die Brücke eine direkte Verbindung vom Domplatz zum Elbebahnhof. Auf diesem Gelände, für das es inzwischen einen Bebauungsplan gibt, werden in der Zukunft drei- bis viergeschossige Wohnhäuser stehen.

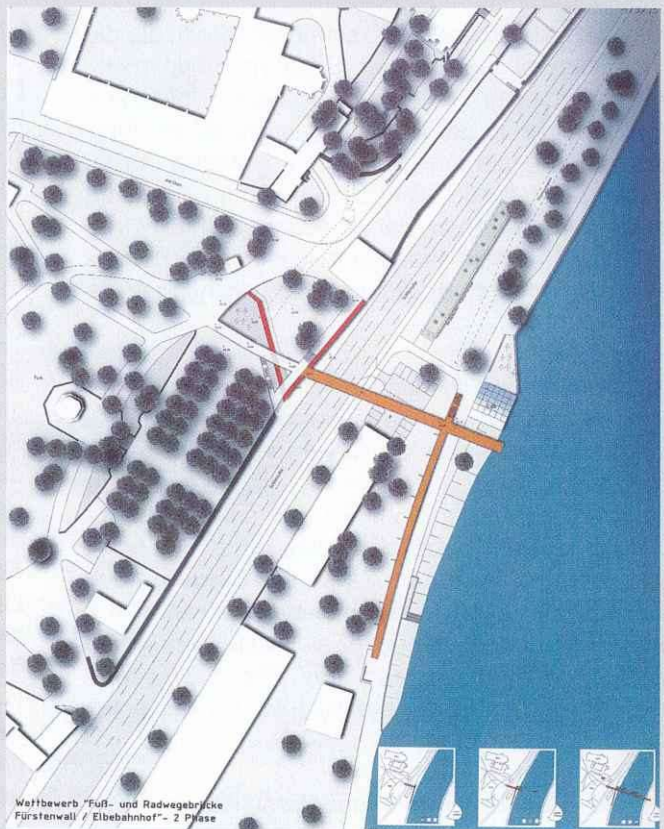
Und wie wird sie aussehen, die neue Brücke? Zur Gestaltung hatte das Stadtplanungsamt 2003 einen Wettbewerb mit verschiedenen Architektur- und Ingenieurbüros ausgerufen. Entschieden hat man sich für eine schlanke und elegante Brücke. Wichtig war, dass sie hoch genug für den Schwerlastverkehr auf dem Schleifufer wird und trotzdem behindertengerechte Steigungsmaße einhält. Um diese unterschiedlichen Anforderungen zu erfüllen, ist ein Einschnitt in die gründerzeitliche Mauer zwischen Schleifufer und Fürstenwallpark nötig. Im Fürstenwallpark wird der Weg dann rollstuhlgerecht in Richtung Domplatz fortgeführt. In der anderen Richtung, nach Überquerung des Schleinufer, führt die auf Pfeilern ruhende Brücke in südlicher Richtung hinab zur Elbuferpromenade. Fußgänger können von der Brücke über eine zusätzliche Treppe auch direkt in nördlicher Richtung die Elbuferpromenade erreichen. Eine besonderer Höhepunkt wird ein "Ausguck" direkt über der Elbe werden. Nach Fertigstellung der Brücke wird übrigens auch die Mauer am Schleifufer saniert. Sie ist nicht Bestandteil der "historischen Stadtmauer", sondern erst nach 1870, in der Gründerzeit, entstanden.







- 1 Dom Luftaufnahme
- 2 Visualisierung der Schleiuferbrücke
- 3 1. Preisträger: ZSP Architekten Schleich, Bergemann und Partner Lohrer Hochrein
- 4 2. Preisträger: Kolb + Ripke Architekten, Berlin, Verkehrs- und Ingenieurbau Consult GmbH, Potsdam P2
- 5 3. Preisträger: Uwe Graul Architekturbüro, Halle (Saale) Ruffert & Partner, Matthias Därr





Magdeburg baut - hat gebaut

Der Lutherturm

Grüner Ring

Die Schleifuferbrücke

Internationale Bauausstellung -  
Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010

## Internationale Bauausstellung - Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010

Vorhang auf für die Elbe, sie ist der Hauptdarsteller, wenn sich Magdeburg zur Internationalen Bauausstellung 2010 (IBA) präsentiert. Im Jahr 2003 hat das Land die IBA ins Leben gerufen. 18 Städte Sachsen-Anhalts beteiligen sich. Die Projekte sollen Lösungen vorstellen, wie die einzelnen Kommunen vor dem Hintergrund sinkender Bevölkerungszahlen und des wirtschaftlichen Wandels an den Stadtumbau herangehen. Magdeburg hat das Thema "Leben an und mit der Elbe" gewählt.

Der Fluss ist die kostbarste und schönste Mitgift, die die Natur der Stadt mitgegeben hat. Er ist ihr Lebensquell. Die ersten Siedler ernährten sich von den Elbfischen. Und am Fluss blühte der Handel. Das wiederum führte dazu, dass Magdeburgs Gründung besiegelt wurde. Kaiser Karl der Große ließ 805 den Handel zwischen Germanen und Slawen an der befestigten Elbfurt Magdeburg im Diederhofer Kapitular festschreiben. So purzelte Magdeburg durch die königliche Anordnung in die Weltgeschichte.

Dieses Diederhofer Kapitular verbot es der Stadt unter anderem, mit den Slawen Waffenhandel zu treiben. Mit denen war der Frankenkönig Karl verfeindet. Die Fehde zwischen diesen beiden Völkern hielt lange an. Mehr als 100 Jahre später, im Jahr 919, veranlasste Heinrich I., Vater Kaiser Ottos, die Befestigung der Magdeburger Elbfront. Nicht nur gegen die Slawen, auch gegen Raubzüge der Ungarn musste sich Heinrich I. erwehren. Mit denen handelte er schließlich einen zehnjährigen Waffenstillstand aus, die slawischen Stämme östlich der Elbe unterwarf er. Es herrschte erstmal Ruhe an der Elbfront.

So war die Elbe Ernährerin und Beschützerin. Das kann sie heute nicht mehr für uns sein. Aber sie ist Magdeburgs schönster natürlicher Schmuck. Und der

will bewundert sein und soll jetzt noch stärker in den Vordergrund treten. Verschiedene Stadtteile entlang des Stroms sollen davon profitieren.

Drei große IBA-Schauplätze gibt es in Magdeburg: Den Wissenschaftshafen, den Südosten mit den Stadtteilen Buckau, Salbke, Fermersleben und Westerhüsen sowie die Altstadt. Der alte Handelshafen bildet den nördlichen Pol. Vorgesehen ist eine Ansiedlung von wissenschaftlichen Instituten und Betrieben. Ein Zentrum der Innovation, das Magdeburgs Ruf als Wissenschaftsstandort festigen soll. Ein Brückenschlag zur einstigen Blütezeit des Geländes. Denn der zwischen 1888 und 1893 erbaute Hafen trug wesentlich dazu bei, dass Magdeburg ein bedeutendes Wirtschaftszentrum Mitteldeutschlands wurde. Damit ist er die Antwort auf Magdeburgs Süden, der vor mehr als 100 Jahren Wiege des Maschinenbaus war. Von der damals sich so hektisch entwickelnden Industrie sind Narben geblieben. Die werden jetzt kosmetisch behandelt. "Mehr Landschaft" heißt das Motto, das viel Grün, Rad- und Wanderwege, Sportstätten und vor allem eine innige Verbindung zum Fluss beinhaltet. Südost soll wieder ein echtes Elbviertel werden.

In der Altstadt schließlich, die Bindeglied zwischen Nord und Süd ist, wird der Zugang zum Fluss und die Elbufergestaltung weiterentwickelt.

Und so sieht die konkrete Planung aus:

### Projekt Wissenschaftshafen

Hier soll ein Mix aus Wissenschaft, Wirtschaft und Tourismus geschaffen werden. Otto-von-Guericke Universität, Fraunhofer- und Max-Planck-Institut sowie die Experimentelle Fabrik werden mit einem neuen Radweg an den Hafen angebunden. Das Fraunhofer-Institut hat bereits am 21. Dezember 2005 Richtfest für einen Neubau gefeiert - das Virtual Development Training Centre (VDTC). Darin können technische Anlagen und Produkte in virtuellen Welten entwickelt und getestet werden. Die Stadt plant, die alten Speichergebäude wieder neu zu beleben. So könnte aus den beiden Getreidespeichern an der Südseite des Hafens eine Denkfabrik werden. Der Zuckerspeicher mit seiner Sheddachkonstruktion zwischen dem Gästehaus des Max-Planck-Instituts und dem Hafenbecken soll ebenfalls nicht länger leer stehen. Der bereits vorhandene Bootsanleger wird ausgebaut und davor Platz für Gastronomie geschaffen.

### Projekte Altstadt

Längst rollen kein Eisenbahnen mehr über die 1846 erbaute Hubbrücke, die einst für die Eisenbahnlinie Magdeburg-Potsdam errichtet wurde. Nachdem die Herrenkrug-Eisenbahnbrücke 1872 in Betrieb ging, ver-



lor die Hubbrücke ihre Bedeutung als Verkehrsstrasse. Nur Güterzüge zuckelten dann und wann mal darüber, in den 1960er Jahren auch Personenzüge, die zwischen Magdeburg-Buckau, Friedensweiler und Biederitz verkehrten. Mit der Einweihung der Sternbrücke am 1. Mai 2005 hat die Hubbrücke auch als Fußgängerbrücke ihren Zweck verloren. Jetzt ist sie nur noch schön. Und diese Schönheit soll wieder mehr in den Mittelpunkt rücken. Ein Experiment zum 1200-jährigen Stadtjubiläum hat gezeigt, dass es sehr romantisch ist, auf ihr im Dämmerlicht zu speisen. Es wird nun darüber nachgedacht, aus dem Experiment einen dauerhaften Zustand zu machen.

Eine ganz neue Fußgängerbrücke soll sich schon 2007 über das Schleinufer in Höhe des Fürstenwallparks spannen. Damit kann diese verkehrsreiche Trasse dann auch weiter südlich gequert werden. Präsentieren will die Stadt zur IBA natürlich ihre ganz besonderen Schmuckstücke im Elbbereich: die Lukasklausen und das inzwischen freigelegte Rondell Gebhardt mit dem Förder sowie das Kavalier Scharnhorst. Und das ist selbst für die Magdeburger fast unbekanntes Terrain: der alte Elbbahnhof. Wie ein Gespenstergarten liegt er zwischen Schleinufer und Elbe. Aber er birgt so manchen Schatz. Zum Beispiel eine denkmalgeschützte Villa, eingerahmt von Kontorgebäuden. Diese Gebäude wieder nutzbar zu machen, ist noch Zukunftsmusik. Zunächst soll ein Wegenetz gebaut werden, damit das Gelände neu entdeckt werden kann. Ungewiss ist das Schicksal der ehemaligen Reichsbahndirektion. Die Pantheum AG hatte für das Gebäude eine glanzvolle Zukunft entworfen. Doch der Traum vom Musicaltheater mit angrenzender Schule ist geplatzt. An seine Stelle ist eine Investruine getreten, die jetzt aber wieder ins Blickfeld der Stadtplaner gerückt ist.

### Projekte Südost

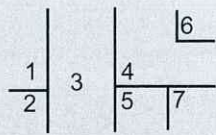
Hier steht der Bau einer Umgehungsstraße ganz oben auf der Liste. Die Trasse zwischen Warschauer Straße und Schanzenweg soll bis Ende 2007 realisiert sein und dann die Schönebecker Straße entlasten. Gleichzeitig werden brachliegende Flächen auf dem Bahngelände rekultiviert. Am Salbker Anger ist im Sommer 2005 eine wunderschöne Idee realisiert worden. Ausgangspunkt war ein provisorisches Freiluft-Bücherregal aus Bierkästen. Das wurde an die Stelle einer ehemaligen Bibliothek gesetzt. Die Anwohner füllten die Regale mit 3000 Büchern. Das war der Grundstock für eine kleine Bibliothek, die daraufhin in einem benachbarten leerstehenden Geschäft eröffnet hat. "Lesezeichen" nannte sich das Projekt. Ein sprachliches Pendant dazu, nämlich "Wasserzeichen", gibt's ganz in der Nähe in Richtung Elbe. Hier soll eine Brache mit maritimen Elementen aufgewertet werden. Die IBA könnte auch Rettungsanker für ein Salbker Wahrzei-

chen sein - den Wasserturm. Er soll unbedingt erhalten bleiben. Im Zusammenhang mit der Bauausstellung wird es auch einen Umzug geben - das Technologie- und Berufsbildungszentrum (TBZ) an der Bleckenburgstraße bekommt einen anderen Platz. Stattdessen sollen dort in Elbnähe Wohnungen entstehen.

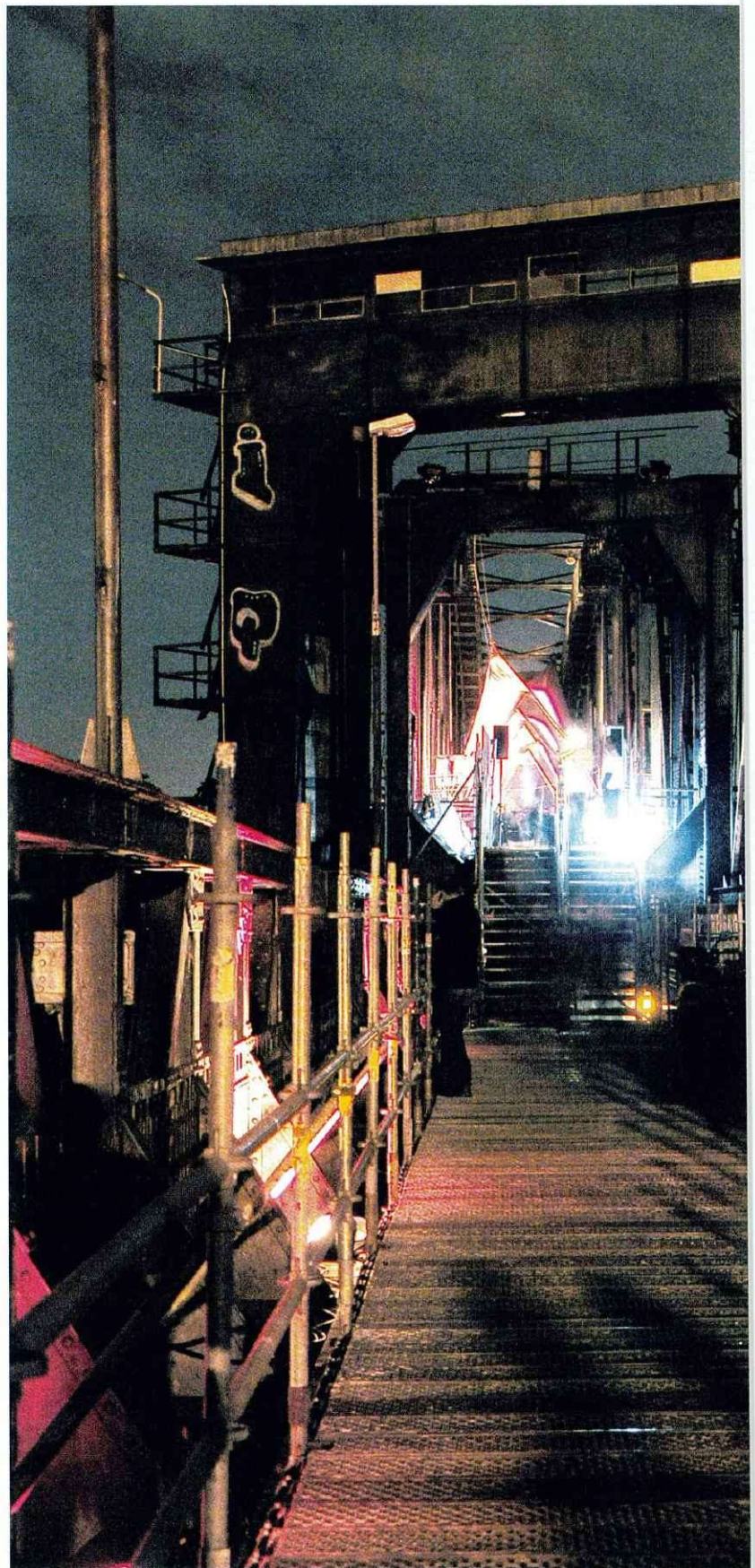
Wasserturm in Salbke



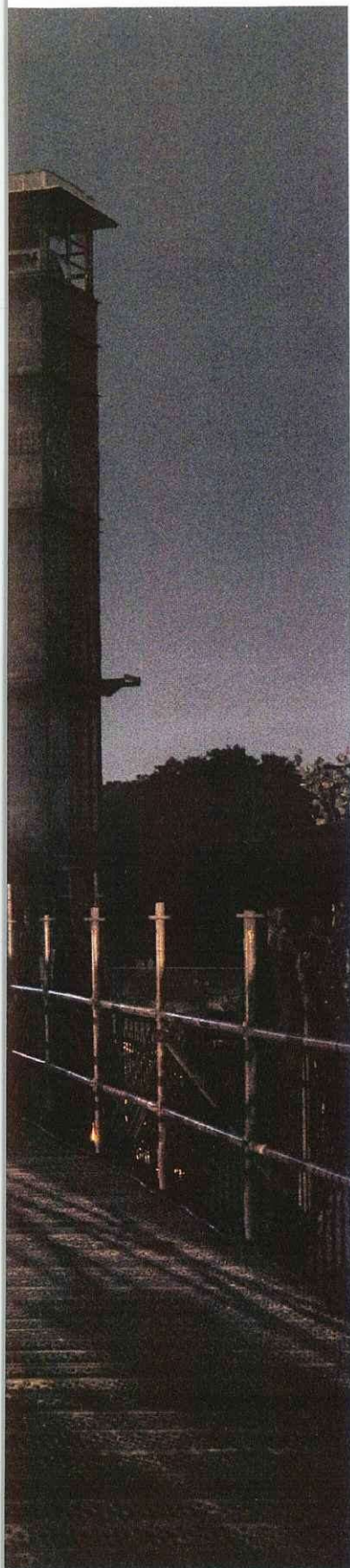




- 1-2 Aktion Lesezeichen in Salbke  
 3 Hubbrücke im Lichtermeer  
 4 Alter Handelshafen  
 5 Wasserturm Salbke  
 6 Eisenbahnhubbrücke am alten  
 Handelshafen  
 7 Bootsfahrt mit Ballonaktion









Magdeburg baut - hat gebaut

Magdeburger Verkehrsbetriebe

Betriebshof Südost

Zentraler Omnibusbahnhof

Gleistrasse Europaring

Gleistrasse Listemannstraße





## Betriebshof Südost

Der Betriebshof Westerhüsen, auch Südost genannt, kann auf eine inzwischen 86-jährige Geschichte zurückblicken. Am 27. August 1912 wurde die "Magdeburger Vorortbahnen-Aktiengesellschaft" gegründet. Es dauerte, bedingt durch den Ersten Weltkrieg, noch bis zum 16. September 1921 bis die Vorortbahn von Buckau nach Westerhüsen den Betrieb aufnahm. 1923 wurde die Vorortbahn von der Magdeburger Straßenbahn übernommen und als Linie 12 bis zum Hauptbahnhof beziehungsweise Staatsbürgerplatz verlängert. Als Linie 14 erreichte sie am 30. April 1926 Frohse, am 8. September 1926 kommt sie in Schönebeck an. Im Zuge der Netzerweiterungen erkannte man frühzeitig, dass das Depot Buckau den Anforderungen nicht mehr genügte und baute 1920 am heutigen Standort quasi auf halber Strecke ein neues Depot.

Als 1969 Überlandbusse die weiterführende Strecke übernahmen, starb zwar eine der beliebtesten Straßenbahnstrecken, aber der Betriebshof wurde eine feste

Größe im Netz der MVB. 1972 wurde Südost nach der Schließung des Depots in Buckau erweitert. Die fortlaufende Einführung neuer Tatrastraßenbahnen aus der CSSR beschrieb einerseits die nachhaltigen Modernisierungsabsichten, andererseits fehlte es an modernen Straßenbahndepots. Die Züge wurden meist auf Gleisanlagen im Freien geparkt. Ein Zeugnis der fehlenden technischen und finanziellen Mittel.

Im Jahr 2001 war es dann soweit: ein Betriebshof der Superlative ist mit finanziellem Augenmaß, viel Engagement der Planungsbüros, der Baufirmen und der MVB-Mitarbeiter am gleichen Standort unter laufendem Betrieb in fünf Jahren entstanden. Er konnte nun einerseits 35 der neuen Niederflurgelenkwagen NGT8D aufnehmen und beherbergt gleichzeitig eine technologisch auf höchstem Niveau ausgestattete Werkstatt. Mit dem Neubau wurde der im Westen der Stadt gelegene Betriebshof Stadtfeld aufgegeben.

$$\frac{1 \frac{1}{2}}{3}$$

1-3 Betriebshof Südost





Betriebshof Südost

Zentraler Omnibusbahnhof

Gleisstrasse Europaring

Gleisstrasse Listemannstraße

## Zentraler Omnibusbahnhof

Bahnhöfe sind seit jeher Orte, an denen sich Freude und Wehmut, Willkommen und Abschied miteinander vermischen. Gründend auf solchen Empfindungen prägt sich ihr Bild den Besuchern und Reisenden besonders gut ein. Denn alles, was mit Emotionen verbunden ist, ruht lebhaft in unserem Gedächtnis. So werden aus Bahnhöfen die Visitenkarten einer Stadt.

Nun, mit dem alten Magdeburger Busbahnhof an der Bahnhofstraße verbinden sich nicht eben die schönsten Erinnerungen. Er bot einen traurigen Anblick. Stolz konnte die Stadt auf diesen Verkehrsknoten wahrlich nicht sein. Mit der Unterzeichnung eines Vertrages zur Herstellung einer Bahnhofspassage im Hauptbahnhof Magdeburg am 16. Mai 1998 begann eines der umfangreichsten, gemeinsamen Projekte des Landes Sachsen-Anhalt, der Deutschen Bahn und der Stadt: das Projekt "Magdeburg 21". Dessen Ziel war es, den Bahnhof für die Zukunft zu rüsten. Aus dem Schnittstellenprogramm des Landes flossen für diese ehrgeizige Baumaßnahme rund zwölf Millionen Euro Fördermittel. Das Land trug damit die finanzielle Hauptlast des Vorhabens.

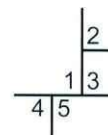
Am 13. Juli 1999 grub sich die symbolische erste Spatenspitze für den Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) in die Erde. Doch das Projekt "Magdeburg 21" beinhaltete mehr. Nicht nur der Busbahnhof sollte gebaut werden. Auch die Bahnhofspassage und der Stadtplatz als neuer westlicher Bahnhofsvorplatz sollten ein neues Gesicht bekommen. Außerdem war die verkehrliche Anbindung an den Magdeburger Ring und die Maybachstraße geplant. Das Gebiet um den Hauptbahnhof musste also grundsätzlich neu geordnet werden, um den Personenfernverkehr mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) enger zu verknüpfen, also kurze Wege zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen und gleichzeitig das Areal attraktiver zu machen.

Am 23. August 2000 war es dann soweit. Der neue ZOB konnte nach 13 Monaten Bauzeit eröffnet werden. Zeitgleich wurde die Maybachstraße dem Verkehr übergeben. Der neue Busbahnhof überraschte die Magdeburger und ihre Gäste mit einer ungewöhnlichen Architektur, er wurde zum echten Hingucker. Die an fünf Pylonen abgehängte, lichte Dachkonstruktion aus Stahl und Glas, die kräftig blau strahlende, geschwungene Wandscheibe des Servicegebäudes und schließlich die Zeltdachkonstruktion am Ausgang zum Stadtplatz geben dem Ensemble etwas Maritimes. Ganz besonders im nächtlichen Scheinwerferlicht ähnelt der ZOB einem Ozeandampfer in den Weiten des Meeres.

Und damit erinnert der neue Busbahnhof so gar nicht mehr an seinen schmutzigen Vorgänger. Seine interessante Architektur wertet das gesamte Umfeld auf. Der ZOB ist ein modernes Stadttor geworden. Und das passieren täglich nicht nur Tausende Magdeburger, die diese bequemere und kürzere Verbindung aus der City in Richtung Stadtfeld (oder umgekehrt) entdeckt haben, sondern auch zahllose Reisende, darunter allein rund 8600 Bus-Fahrgäste wöchentlich, die auf 20 Regionallinien befördert werden.

20 Monate später, am 10. April 2002, konnte auch die überarbeitete Bahnhofspassage eröffnet werden. Zwar ist daraus kein glitzernder Einkaufstempel wie etwa in Leipzig geworden, aber der Bahnhof hat dennoch immens an Attraktivität gewonnen.

Und so hat die Stadt ihr "Magdeburg 21"-Projekt verwirklicht: Den Bau des ZOB, die Anbindung an den Magdeburger Ring mit dem dreispurigen Ausbau der Auf- und Abfahrten, die Neugestaltung der Bahnhofspassage und des Stadtplatzes. Damit erfüllen Hauptbahnhof und ZOB jetzt bestens ihre Aufgaben als Imageträger Magdeburgs.



1-5 Zentraler Omnibusbahnhof







Betriebshof Südost

Zentraler Omnibusbahnhof

Gleistrasse Europaring

Gleistrasse Listemannstraße

straße 1 und der Großen Diesdorfer Straße war ein wichtiger Baustein der zweiten Nord-Süd-Straßenbahnverbindung. Rund 11,3 Millionen Euro wurden verbaut. Darunter waren fünf neue Haltestellen, die nun in beiden Richtungen zwei neue Zugangspunkte bilden und die Umsteigemöglichkeiten an dem größten Gleisknoten Magdeburgs mit seinen 16 Weichen verbessern. Die Brücke über die Schrote sowie ein Unterwerk zur Bahnstromversorgung (dafür war bereits im Dezember 2001 Baubeginn) in Höhe des neuen nördlichen Gleisdreiecks sind ebenfalls wichtige Bestandteile des Projekts gewesen. Als letztes wurden im Juli 2004 drei neue Lichtsignalanlagen auf der Strecke der Linie 5 Olvenstedt-Messe Gelände montiert. Ziel war es, die Bahnen schneller über die Trasse zu geleiten. Die Fahrgäste freut's: Denn sie sind oft schneller am Ziel als die Autofahrer.

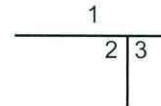
## Der Europaring

Lange hat Magdeburg auf die schnelle Verbindung zwischen Stadtfeld und Olvenstedt warten müssen. Schon 1920 gab es die Idee zur Verlängerung des Westrings. In die Tat umgesetzt wurde sie nicht. Zwar versanken die Pläne 70 Jahre in der Schublade, vergessen waren sie aber nicht. 1993 wurden sie wieder ausgegraben. Als Europaring sollten sie schließlich im Dezember 1999 endlich Wirklichkeit werden. Ein weiter Weg für eine rund ein Kilometer lange Straße.

Baubeginn für die zweispurige Trasse war im September 1998. In 13 Monaten entstand die 7,8 Millionen Mark (3,99 Millionen Euro) teure, 1,03 Kilometer lange Straße. Doch nicht nur Straßen-, Geh- und Radwege sind gebaut worden. Der verlängerte Westring hat auch eine alleeartige Baumbepflanzung bekommen. Ein Lärmschutzwall zwischen Harsdorfer Straße und Goetheanlage, ein weiterer zwischen Goetheanlage und der Großen Diesdorfer Straße sorgen für Ruhe in den Wohngebieten. Komplettiert wird das Ganze mit einer Straßenbrücke und zwei hölzernen Fußgängerbrücken über die Schrote.

Planer haben errechnet, dass täglich rund 28 000 Autos über die neue Trasse rollen. Sollte das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren drastisch steigen, kann noch angebaut werden. Es gibt die Option für einen vierspurigen Ausbau. Denn der Europaring hat eine wichtige Funktion für den Verkehr in Richtung Sudenburg, Buckau und das südliche Stadtzentrum sowie aus Richtung Süd nach Olvenstedt. Außerdem entlastet die Westringverlängerung das Wohngebiet Stadtfeld-Ost, den Magdeburger Ring und die Bundesstraße 1.

Damit war der erste Teil des Europarings fertig. Im Dezember 2002 folgte Teil 2: der Bau der Gleistrasse. Die 960 Meter lange Trasse zwischen der Bundes-



1-3 Gleistrasse Europaring







Betriebshof Südost  
Zentraler Omnibusbahnhof  
Gleistrasse Europaring  
Gleistrasse Listemannstraße

## Gleistrasse Listemannstraße

"Bitte einsteigen, treten Sie weg vom Perron, nehmen Sie ihre Plätze ein, meine Herrschaften." So oder ähnlich wird es wohl vor 100 Jahren in der Straßenbahn geklungen haben, kurz bevor sie losfuhr und der Schaffner seine zehn Pfennig Fahrgeld kassierte. Acht Linien gab es in Magdeburg. Vier davon passierten den Kaiser Wilhelmplatz, den heutigen Universitätsplatz. Wie man sieht, war er schon damals ein wichtiger Verkehrsknoten. Allerdings bot sich den Fahrgästen vor 100 Jahren ein ganz anderes Bild als heute, wenn sie aus dem Fenster schauten. In der Mitte thronte umgeben von einer Grünanlage das Kaiser Wilhelmdenkmal. Saßen die Damen und Herren in der Linie 1 oder 2, die beide vom Breiten Weg kamen, so sahen sie rechts ein rundes Gebäude, ähnlich einer überdimensionalen Hutschachtel.

Wie in so vielen großen Städten gab es auch in Magdeburg eine Rotunde. In diesen Gebäuden zeigte man mit Vorliebe Schlachten, aber auch wunderschöne fremde Landschaften und Städte. Die Panoramen gestatteten einen Blick auf die Welt. Sie waren das

Massenmedium des 19. Jahrhunderts, quasi der Vorläufer des Kinos. Magdeburgs Panorama wurde 1896 am Kaiser Wilhelmplatz 1 gebaut. 60 Meter im Durchmesser und 15 Meter Höhe maß die Ausstellungsfläche, auf der eine gigantische Kriegsszene zu sehen war.

So um die Mittagszeit bot sich den Fahrgästen ein viel liebevollerer Anblick. Eine Schar kichernder, junger Mädchen kam entweder gerade aus dem König-Wilhelm-Gymnasium, einer Privatschule für höhere Töchter, oder aus der städtischen Mädchenschule an der Listemannstraße. Während die Herren sich daraufhin ihren Tagträumen überließen, werden die Damen eher Ausschau nach den Programmanschlügen des neu erbauten Zentraltheaters Ausschau gehalten haben. Ihnen wird zweifellos die Ankündigung einer Varietéaufführung verheißungsvoller erschienen sein, als die sich gerade ankündigenden Rundungen der gackernden Backfische.

Das Theater steht heute noch an seinem Platz, von den sonstigen Attraktionen ist nichts mehr da. Viele Veränderungen hat der Universitätsplatz in seiner Geschichte erfahren. Eine der tiefgreifendsten erlebte er vom 1. Januar 2004 bis 28. September 2005. Ein 350 Meter langer Tunnel wurde unter die Walther-Rathenau-Straße geschoben. Er schluckt seither die Hälfte des Autoverkehrs in dem Bereich und sorgt so für eine Entlastung auf den Straßen des nördlichen Stadtzentrums.

Doch wohin mit der Straßenbahn? Die bisherige Trasse lag genau auf der Tunnelachse. Die Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) mussten eine Lösung für die Verbindung Richtung Messegelände, Uni-Campus und Alte Neustadt finden. Die erste Idee war eine Umverlegung zum Nordpark durch den Hohenstaufenring zur Alten Neustadt. Sie wurde verworfen. Zu zentrumsfern.

Der Vorschlag hingegen, die Trasse durch die Liste-





mannstraße parallel zur Bundesstraße 1 zu führen, bot gleich mehrere Vorteile. Eine kombinierte Bahn/Bus-Haltestelle konnte am östlichen Platze eingerichtet werden. Die Anbindung über die Elbe an das Zentrum ist nun schneller, weil kürzer. Darüber hinaus gibt es für die Studenten eine eigene Haltestelle westlich der Universität. Und das betrifft rein theoretisch immerhin rund 12 000 junge Leute. Und es gibt eine neue ÖPNV-Anbindung vor dem Theater mit acht Linien.

Neue Haltestellen zu schaffen war das eine, etwas ganz anderes hingegen der Bau des Gleisdreiecks, wo sich die Strecken nach Norden, Osten und Süden treffen. Der Autoverkehr konnte während der Bauphase schon mal umgeleitet werden. Das geht mit Straßenbahnen nicht, sie sind nun mal an ihre Schienen gebunden. Eine logistische Herausforderung.

Am 20. April 2004 wurde die alte Trasse auf der Walther-Rathenau-Straße zum letzten Mal befahren. In kürzester Zeit mussten nun Gleise, Fahrleitungen und das Gleisdreieck demontiert werden. Eine provisorische Strecke führte zunächst über die Agnetenstraße. Die Buslinie 69 zum Messegelände ersetzte die Strecke zum Uni-Campus. So wurde Baufreiheit für das östlich des Universitätsplatzes zu installierende neue Gleisdreieck geschaffen.

Die Gleisbauer gingen einen Wettlauf mit der Zeit ein. Denn eine völlige Unterbrechung des Nord-Süd-Straßenbahnverkehrs sollte vermieden werden. Also entschied man sich dafür, die etwas ruhigere Zeit der Sommerferien zu nutzen, um das Vorhaben möglichst weit voranzutreiben. Schon am 5. Juli war die Listemannstraße betriebsfähig. Die Buslinie 69 wurde zusätzlich als Anbindung an das übrige Netz verlängert. Der öffentliche Personennahverkehr war gesichert.

Noch ein anderes Problem beschäftigte die Gleisbauer: der Lärm. Bauphysikalische Untersuchungen im Vor-

feld veranlassten die MVB, auf dem gesamten Gleisabschnitt verschiedene Lärm- und Körperschall-isolierungen vorzunehmen, der Straßenbahn quasi Gummisohlen zu verpassen.

In der Listemannstraße sind die Schwellen komplett elastisch verlegt worden. Für eine andere Technik hat sich die MVB im Kurvenbereich Gustav-Adolf-Straße/Listemannstraße entschieden. Hier ging es vor allem um die Körperschallisolierung. Die Gleise sind so eingebaut worden, dass sie dem Gewicht der Straßenbahn elastisch nachgeben - so eine Bahn wiegt immerhin rund 34 Tonnen. Das Gleis muss nun einen Teil der Erschütterungen abfangen, die sonst als sogenannter Körperschall in die Häuser getragen würden. Besonders wichtig war es, dass die Bahnen vor dem Theater nur noch flüstern. Mit einer aufwändigen Technik konnte auch das erreicht werden. Der 52,6 Meter lange Abzweig von Süd nach Osten ruht auf 124 Elastomer-Lagern. Dieses Masse-Feder-System fängt die Stöße ab und sorgt für Ruhe.

Keine leichte Aufgabe. Aber am 23. August 2004 war auch dieses technologische Kunststück bewältigt und damit ein erster wichtiger Abschnitt des gesamten Uniplatz-Umbaus beendet.

Uniplatz mit neuer Gleisanlage



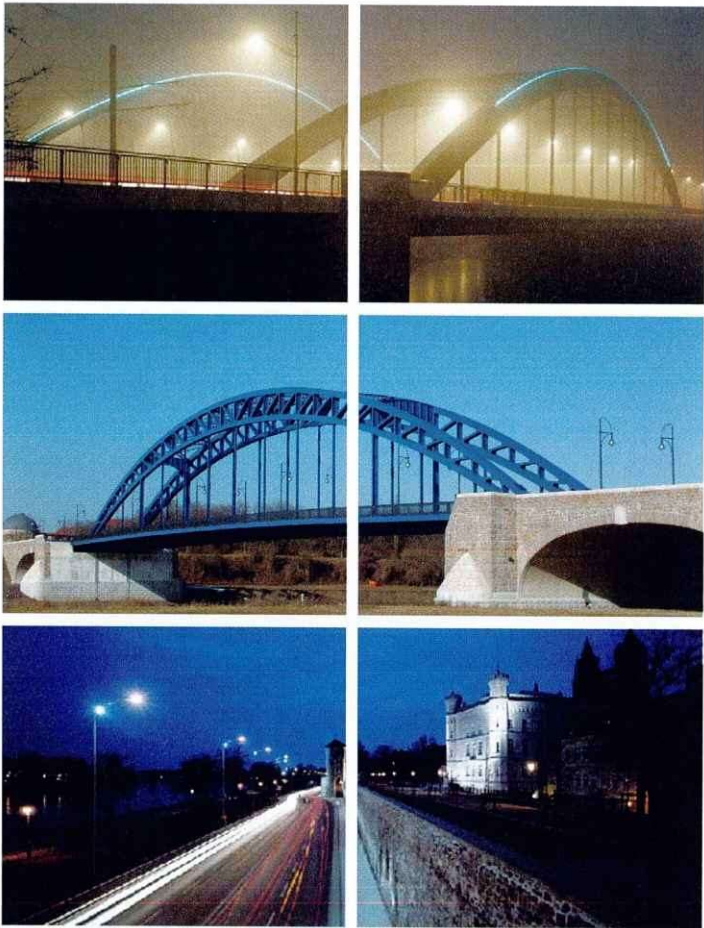


Magdeburg baut - hat gebaut

Der Nordbrückenzug

Die Sternbrücke

Spot an für historische Gebäude





## Der Nordbrückenzug

Magdeburg hat das Glück, an einem der bedeutendsten Ströme Europas zu liegen. Mit 1 091 Kilometern Länge gehört die Elbe sogar zu den 200 längsten Flüssen der Erde. Die Stadt verdankt ihr den Handel und damit ein erstes wirtschaftliches Aufblühen vor tausend Jahren. Die Elbe hat die Menschen ernährt und sie beschützt. Doch von ihr zu leben war die eine Sache, sie zu überqueren eine ganz andere.

Die anfänglichen Versuche des Brückenbaus verliefen recht kläglich. Die erste Elbbrücke stürzte am 13. Juli 1275 bei einer Prozession ein. Das Unglück forderte rund 300 Menschenleben. Wenig später folgte ihr ein steinerner Neubau. Doch auch er ging eines Unglücks wegen in die Annalen ein: Am 11. April 1422 brachte das Hochwasser seine Pfeiler zum Einsturz. Die Brücke wurde repariert, der Pfeiler stürzte wieder ein. Das wiederholte sich immer und immer wieder. Und so war es auch mit den anderen Brücken der Stadt. Ihre Reparaturen fraßen ein riesiges Loch ins Stadtsäckel.

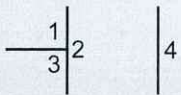
Das waren die unruhlichen Anfänge. Die Technik des Brückenbaus hatte und hat eben so ihre Tücken. Die Pfeiler oder Widerlager müssen mitten im Wasser gegründet werden, hinzu kommen noch die Strömungsverhältnisse. Keine ganz leichte Baukunst, zugegeben. Die Italiener allerdings beherrschten sie offenbar. Schon 62 vor Christi bauten die Römer die berühmte Pons Fabricius, die heute noch im ursprünglichen Zustand erhalten ist. 134 Jahre nach Christi entstand die Engelsbrücke in Rom. Und die Florentiner Ponte Vecchio ist 1333 erbaut worden.

Magdeburgs frühe Brückenbauwerke waren da eher wie Mohnblüten, schön aber fragil. Das lag vor allem daran, dass die Brückenbauer keine langjährigen Erfahrungen hatten. Sie waren keine Fachleute. Ebenso war und ist der Elbstrom unberechenbar. Der erste Ingenieur in Magdeburg, der sich mit diesem Problem beschäftigte, war Otto von Guericke. Er stellte Berechnungen an, zum Beispiel für den Wiederaufbau der im Dreißigjährigen Krieg verbrannten Langen Brücke, der späteren Anna-Ebert-Brücke. Damit hinterließ er nachfolgenden Brückenbauern wichtige Grundlagen. Guericke's Vorschläge waren fundiert, aber teuer. Natürlich stöhnte der Rat über die zu hohen Kosten. Erst in den 80er Jahren des 19. Jahrhunderts gelang es, mit den steinernen Brücken der Zollelbe und Langen Brücke über die Alte Elbe (welche vorher in Holzbauweise mehrfach starke Schädigungen und Umbauten erfuhr) in Verbindung mit der Strombrücke als eiserne Gitterkonstruktion auf Steinpfeilern (1862), eine dauerhafte und verlässliche Elbquerung zu etablieren. Aber bereits Ende des 19. Jahrhunderts war zu erkennen, dass diese einzige Elbquerung der weiteren

Entwicklung der Stadt und den Eingemeindungen aus dem östlichen Raum nicht gewachsen war. Die Denkschrift "Wagenverkehr über die Strombrücke" eines damaligen Fachstatikers zwang die Ratsherren über den Bau weiterer Elbbrücken nachzudenken. Schwer taten sich die Ratsherren in der Diskussion über einen Nordbrückenzug oder vorrangig Südbrückenzug. Mehr als ein Jahrzehnt ging ins Land, bevor sie sich über die Realisierung des Projekts einigten. Einzig die schnellere Verfügbarkeit der Grundstücke von der Militärbehörde ließen die Planungen für die Nordbrücke schneller voranschreiten als für die Südbrücke. 1900 schlug schließlich die Geburtsstunde der Nordbrücke. Am 4. Mai 1903 wurde sie eingeweiht. Da waren die Bauarbeiter bedeutend schneller als die Papiertiger. Der Südbrückenzug konnte erst 1914 begonnen werden. Die Nordbrücke wurde auf den Namen Königsbrücke getauft und gehörte damals zu den größten in Deutschland. Sie verband die Altstadt mit dem Großen Werder.

Ihr schloss sich als Verbindung über die Alte Elbe, also vom Großen Werder zum Gelände des Jerichower Platzes, nur eine alte Holzbrücke an, die Herrenkrugbrücke. Ein ziemlich unerträglicher Zustand. Führt doch die Reichsstraße 1, die heutige B 1, auch über diesen Nordbrückenzug. Und das war damals immerhin Deutschlands längste Straße. Die ursprünglich 1392 Kilometer lange Reichsstraße führte von Aachen über Magdeburg, Berlin bis zur damaligen deutsch-litauischen Grenze. Diese Straße machte Magdeburg zum wichtigen Knotenpunkt. Der verkehrsgünstigen Lage verdankte die Stadt ihre Entwicklung zu einem blühenden Industriestandort. Der Schwachpunkt der Straße aber war die hölzerne Herrenkrugbrücke, die nach und nach an Stabilität verlor. Erst 1934 wurde sie durch ein massives Bauwerk ersetzt, am 1. Dezember als "Brücke der Magdeburger Pioniere" eingeweiht. Der Name bezog sich auf das IV. Pionierbataillon, das damals seit mehr als 120 Jahren mit Magdeburg verbunden war. Eine lange Lebensdauer war ihr jedoch nicht vergönnt. Sowohl die Brücke der Magdeburger Pioniere als auch die Nordbrücke, die seit 1927 Hindenburgbrücke hieß, sowie Strom- und Südbrücke wurden im April 1945 aus strategischen Gründen von der Deutschen Wehrmacht zerstört. Natürlich wurde die so wichtige Verkehrsader nach dem Krieg so schnell es ging wieder hergestellt. Doch noch sieben Jahre mussten die Magdeburger auf diesen Elbübergang warten. 1952 rollte der Verkehr erstmals wieder über die ehemalige Hindenburgbrücke, die sich nun Wilhelm-Pieck-Brücke nannte. Bereits zwei Jahre vorher wurde der Brückenschlag über die Alte Elbe vollendet, die ehemalige Brücke der Pioniere. Auch für sie





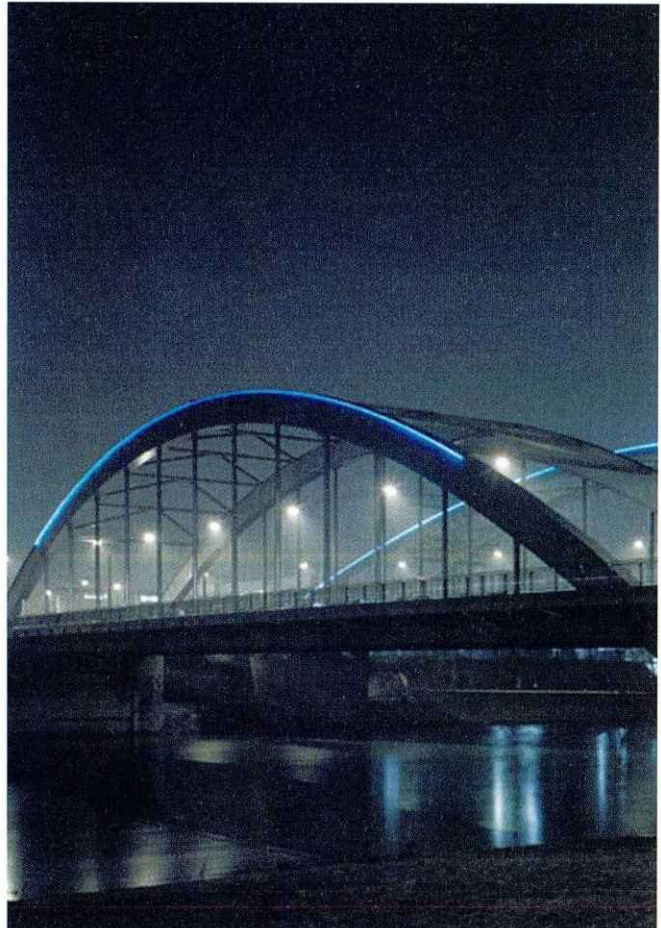
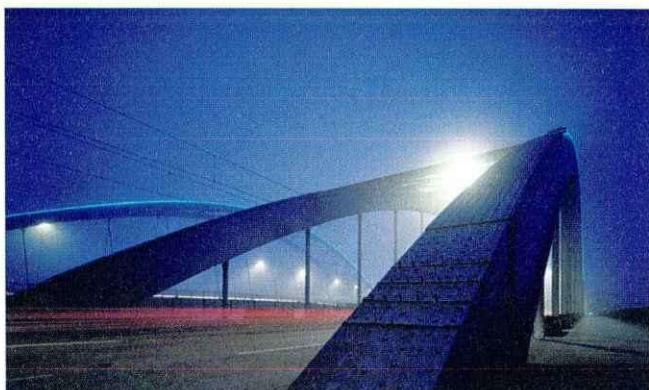
1-3 Jerusalem-Brückenzug  
4 Nordbrückenzug

gab es einen neuen Namen: Brücke des Friedens.

Nun, die beiden Bauwerke taten ihren Dienst. Brücken für die Ewigkeit waren sie nicht. Ihr Wiederaufbau in der schweren Nachkriegszeit stand eben nicht unter dem besten Stern. Und schließlich waren sie auch dem zunehmenden Verkehr der heutigen Zeit nicht mehr gewachsen. Beide Brücken hatten nur je eine Richtungsfahrbahn. Also musste wieder Hand an sie gelegt werden. Entscheidende Faktoren für ihre Rekonstruktion und Erweiterung waren der Ausbau der Bundesstraße 1, die zwar wegen des Autobahnbaus an

internationaler Bedeutung verloren hatte, nicht aber an regionaler, und Magdeburg war Austragungsort für die 25. Bundesgartenschau 1999 geworden. 1991 stellte die Stadtverwaltung mit dem Bebauungsplan die Weichen für die Rekonstruktion des Brückenzuges und den Bau eines neuen zweispurigen Straßenbrückenzuges nördlich davon. Gleichzeitig wurde das Tunnelbauwerk am Schleinufer unter der B 1 beschlossen. Im September 1994 ging's dann richtig los. Schon nach knapp zwei Jahren spannte sich die neue Friedensbrücke über die Alte Elbe und die Jerusalembrücke über die Stromelbe.

Von November 1996 bis Juni 1998 schloss sich die Rekonstruktion der Friedensbrücke an, von Januar 1997 bis Oktober 1998 die der alten Jerusalembrücke. Bei dieser ehemaligen Nordbrücke stellten sich erhebliche Tragwerksschäden heraus. Sie musste grundhaft instandgesetzt werden. Die Überbauten der Vorlandbrücke wurden vollständig abgetragen und durch neue Stahlbetonplattenbalken ersetzt. Die alte Betonfahrbahnplatte der Bogenbrücke ist ebenfalls komplett ersetzt worden. Ebenso umfangreich gestaltete sich die Sanierung der Friedensbrücke. Hier wurden die Widerlager erneuert, die sechs Pfeiler saniert, zwei neue Überbauten als Stahlverbundkonstruktion geschaffen (getrennt für Straßenbahn und Fahrzeugver-





kehr) und die Fahrbahn neu gemacht. Nach nur viereinhalb Jahren Bauzeit, im Oktober 1998, war Magdeburgs neues Brückenwunder, einschließlich des Tunnelbaus am Askanischen Platz, vollendet. Rund 1300 Meter lang ist der neue Nordbrückenzug, über ihn laufen 2900 Meter beleuchtete zweispurige Straßen, rund 4000 Meter Radweg, 5000 Meter Gehweg. Es gibt neun Verkehrsknoten, etwa 25 000 Quadratmeter neu

angelegte oder rekonstruierte Grünflächen, 280 Bäume und zwei Lärmschutzwälle.

Das sind die technischen Daten. Aber der Brückenzug ist auch ein optischer Blickfang in Magdeburgs Norden - Brücken sind eben einfach schön - und er ist ein beeindruckendes Stück Ingenieurbaukunst.





Der Nordbrückenzug

Die Sternbrücke

Spot an für historische Gebäude

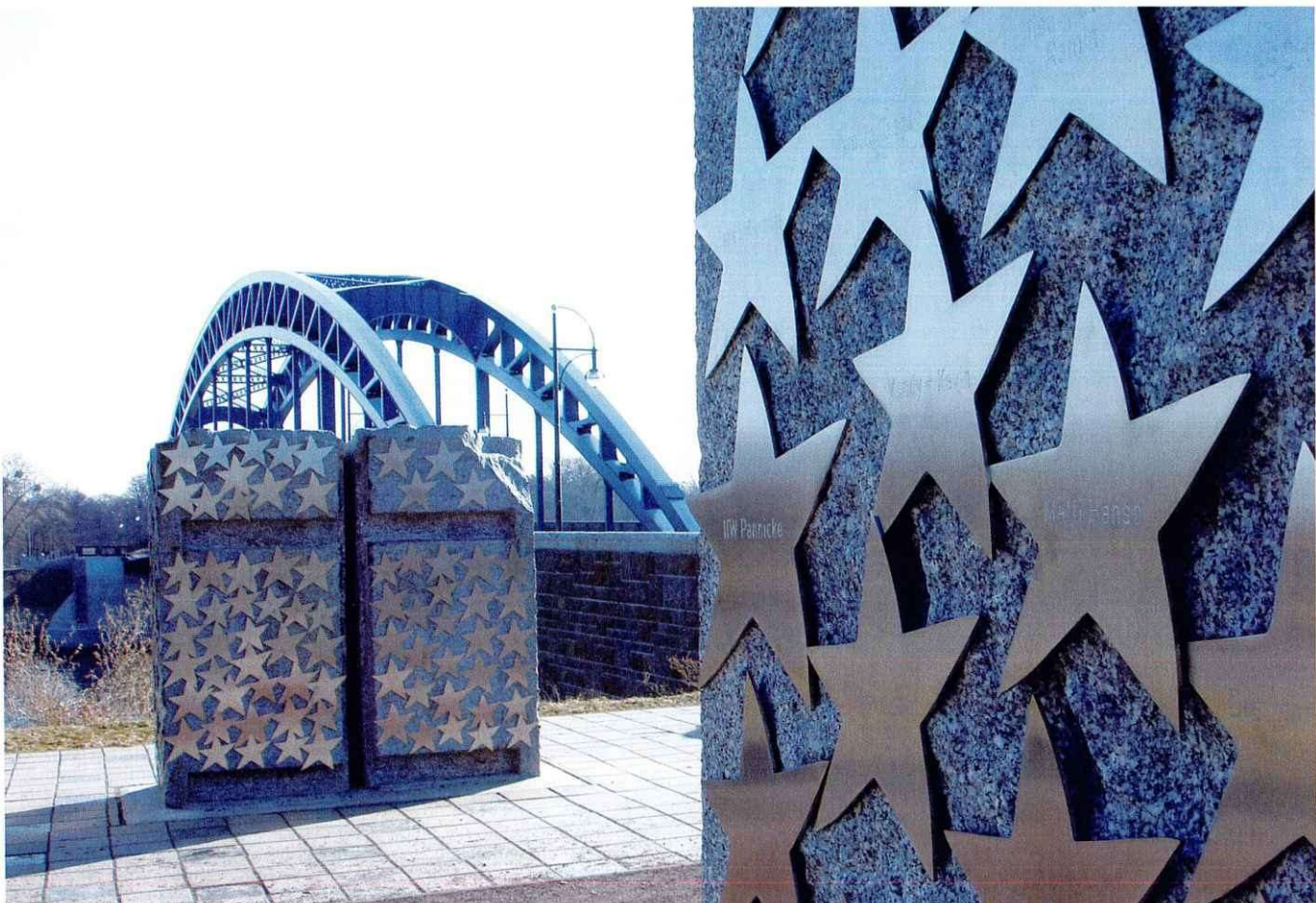
## Die Sternbrücke

Am 1. Mai 2005 haben die Magdeburger ein Stück Geschichte zurückbekommen. Ein Bauwerk, das die meisten nur noch von alten Postkarten kannten - die Sternbrücke, der ehemalige Südbrückenzug. 60 Jahre lang erinnerten nur noch die steinernen Gewölbebögen an ihre Existenz, die allerdings nicht lange währte. Am 24. Juli 1922 wurde die Sternbrücke eingeweiht, am 12. April 1945 von der deutschen Wehrmacht gesprengt. Eine lange Lebensdauer war ihr nicht vergönnt. Ihre

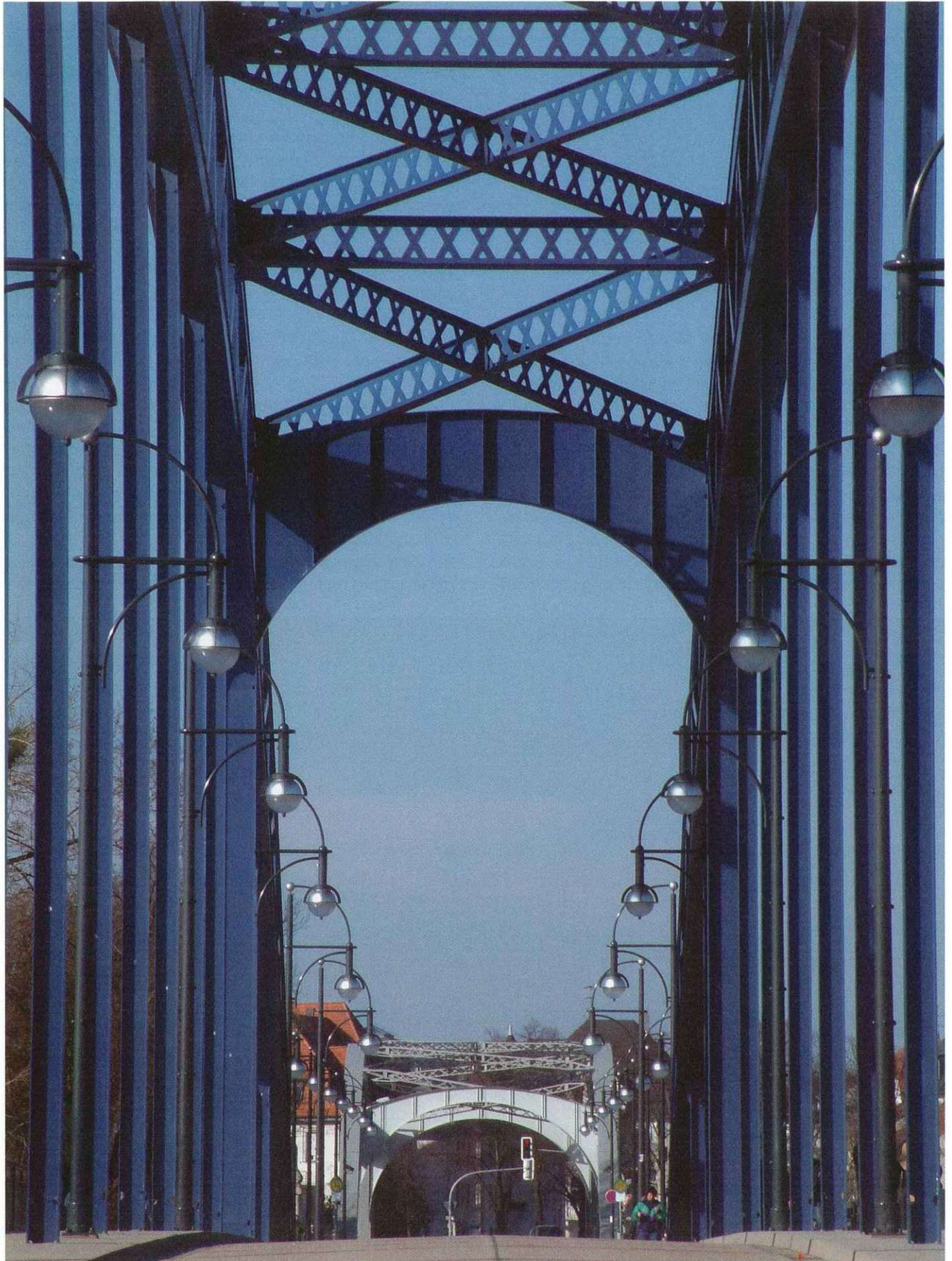
Baugeschichte indes füllte Bände.

Die Sternbrücke wurde wahrlich nicht mit einer Glückshaube geboren. 23 Jahre lagen zwischen der Idee ihres Baus und dem vollendeten Brückenschlag. Bereits im August 1899 mahnte der damalige Stadtrat beim Bau der Südbrücke, der späteren Sternbrücke, zur Eile. Ein Kostenvoranschlag wurde gemacht, Verhandlungen mit der Militärverwaltung geführt, der das Gelände am Stern gehörte. Alles schien nach Plan zu laufen, bis der Militärfiskus der Stadt erstmal einen Strich durch die Rechnung machte. Er wollte das Grundstück doch lieber für den Bau eines Lazarett nutzen, das dann letztlich im Norden der Stadt entstand.

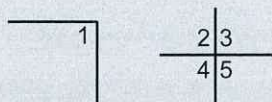
1914 war es dann endlich so weit, der erste Spaten für die Sternbrücke wurde in den Boden gestochen. Kein glücklicher Zeitpunkt, der Erste Weltkrieg hatte gerade begonnen. Doch noch ein ganz anderes Problem warf den gesamten Zeitplan um. Zwar wurde im Vorfeld der Baugrund untersucht. Unterschätzt hatte man jedoch das Gestein. Im Untergrund ruhten Zechsteinschichten, in denen stark unter Druck stehendes Grundwasser (artesisches Grundwasser) auftrat. Dieses Wasser mit seinem hohen Anteil an Sulfat- und Chloridionen fraß den Beton an, so dass es nach kurzer Zeit zu erheblichen Schäden an der Betongründung kam. Die beiden











- 1 Sternbrücke
- 2 Sternbrücke und Hubbrücke vom Dom
- 3 alte Sternbrücke
- 4 Sternbrücke
- 5 Unter der Sternbrücke

darauf lagernden Strompfeiler wiesen sogar Risse auf. Im Mai 1915 mussten die Bauarbeiten eingestellt werden. Es folgte ein Rechtsstreit zwischen der Stadt und der beauftragten Firma, was wiederum zu Verzögerungen führte.

Nachdem zahlreiche Gutachter mit dem Fall beschäftigt wurden, stellte sich heraus, dass eine Sanierung der beschädigten Betongründung unmöglich war. So begann im Jahr 1919 im Grunde alles von vorn. Zwei Jahre später wurde Bruno Taut zum Stadtbaurat berufen. Er kümmerte sich selbst um die Fortsetzung der Arbei-

ten. Taut, der als Avantgardist des Neuen Bauwillens galt, vollendete die Brücke ohne die geplanten Schnörkel, wie etwa die damals üblichen türmchenartigen Pfeilerbekrönungen. Der runde Fachwerkdoppelbogen verlieh der Brücke ihr unverwechselbares Gesicht.

69 Jahre später hob sich der Vorhang für den zweiten Akt des Sternbrückenbaus. Schon 1991 gab es die Idee ihrer Wiederherstellung. Doch das war zunächst nur ein ganz schüchternes Liebäugeln mit dem Projekt. Allein hätte die Stadt dieses Vorhaben nicht schultern können. Also wurden Fördermittelanträge an Bund und Land gestellt. Im Oktober 2000 war das Ganze so weit gediehen, dass der Stadtrat den Bau der Sternbrücke beschließen konnte. Die Rekonstruktion der Elbebahn- hofsbrücke war da bereits in vollem Gange. Sie wurde im Dezember 2000 für den Verkehr freigegeben.

Ganz so fix ging natürlich der Neubau der Sternbrücke nicht voran. Schon vor dem offiziellen ersten Spatenstich am 11. September 2002 beschädigte das Jahrhunderthochwasser den Baugrund und die alten Gewölb Bögen, die eigentlich wiederverwendet werden sollten. Die Natursteine konnten nur noch geborgen und als Verblendung genutzt werden. Ein Zeitfaktor war auch, dass eingedenk der schlechten Erfahrungen, die vor mehr als 80 Jahren bei der Grün-





derung gemacht wurden, das Festgestein diesmal tiefer angebohrt werden musste. Daran schlossen sich umfangreiche Grundwasseruntersuchungen an. Denn dieses Mal sollte die Brücke von Beginn an auf festen Füßen stehen. Also wurden 100 Bohrpfähle mehr als 20 Meter tief in den Untergrund getrieben. Und die Rezeptur des Betons ist so verändert worden, dass er dem aggressiven Grundwasser widerstehen kann.

Die Brückenbauer müssen sich eben dem Diktat der Natur unterwerfen. So war es auch beim Einschieben der Brücke im Jahr 2004, das sich um rund einen Monat verzögerte. Diesmal war nicht Hoch-, sondern Niedrigwasser die Ursache. Der Mindestwasserstand von 1,75 Metern wurde nicht erreicht. Aber am 27. Oktober verkündete schließlich eine Schiffssirene das erfolgreiche Ende des Einschwimmens. Die Sternbrücke war über den Fluss gewandert. Ihr typischer Doppelbogen spannte sich nach 60 Jahren wieder über die Elbe.

Äußerlich unterscheidet sie sich kaum von ihrer Vorgängerin. Doch während die alte Sternbrücke vier-spurig ausgebaut war, bekam die neue nur zwei Fahrspuren. Denn sie ist ausschließlich Fußgängern, Radfahrern, den Bussen des öffentlichen Nahverkehrs

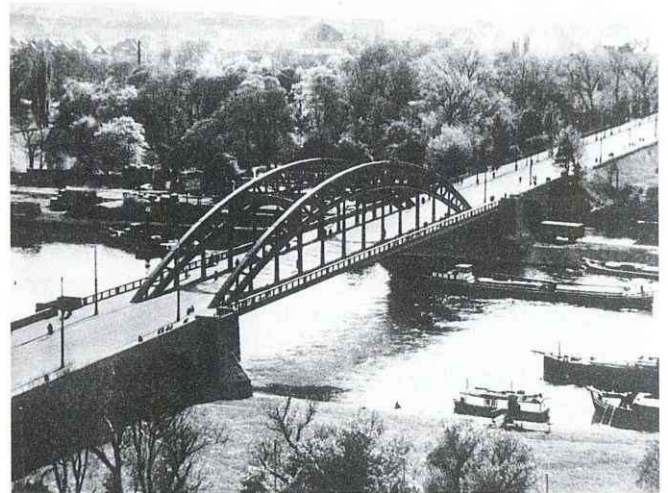
und Taxis vorbehalten. Die 18,7 Millionen Euro teure Brücke ist 137 Meter lang, zusammen mit den beiden Vorlandbrücken misst sie 240 Meter. 13 000 Kubikmeter Beton stecken in der Sternbrücke, mehr als 1 133 700 Kilo Bewehrungsstahl, 2100 Quadratmeter Betonflächen wurden mit Naturstein verblendet.

Und zum Schluss noch eine andere Zahl: Rund 100 000 Magdeburger nehmen am 1. Mai 2005 ihre neue Sternbrücke in Besitz. Und dass die Liebe der Elbestädter zu diesem Bauwerk nach wie vor ungebrochen ist, beweisen sie Tag für Tag.

S. 88-89 Bilder

|   |   |   |
|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 |
|   |   |   |
|   |   |   |
|   |   |   |

- 1 Sternbrücke aus Buckauer Sicht
- 2 Sternsymbole
- 3 Sternbrücke





Magdeburg baut - hat gebaut

Der Nordbrückenzug

Die Sternbrücke

Spot an für historische Gebäude

## Spot an für historische Gebäude

Wenn sich die Nacht über Magdeburg senkt, erwachen die alten Mauern zwischen Nordbrückenzug und Sternbrücke zu neuem Leben. Kaum sind sie eingehüllt in die Dunkelheit, richtet sich ein Scheinwerfer auf sie und umgibt sie mit einer geheimnisvollen Schönheit. Eingehüllt in weiches gelbes Licht treten sie aus ihrem Alltag heraus und geben uns Stoff zum Träumen.

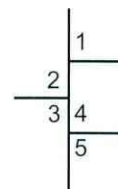
Die Idee für die romantische Lichtkomposition wurde bereits 1996 geboren. Ein Jahr später bewilligte der Stadtrat das Projekt. Mit der Beleuchtung des Domes Ende 1998 fing dann schließlich alles an. 25 verschiedene Spots wurden für ihn montiert. Er wird so sorgfältig ausgeleuchtet wie eine Diva. Das Zusammenspiel von Licht und Schatten musste stimmen, um der altherwürdigen Kirche ihre Plastizität nicht zu nehmen. Und auch all ihre schönen Details sollten sich im Licht offenbaren. Das Kunststück ist gelungen. Allabendlich, abgesehen von wenigen Ausnahmen, kann dieses faszinierende Schauspiel bewundert werden.

Doch längst strahlt er nicht mehr allein, der Dom. Er hat leuchtende Gesellschaft bekommen. Die Nordbrücke folgte, das Kloster, die Petri- und Walloner Kirche, die Magdalenenkapelle, das Rathaus. Spot an hieß es auch für die Johanniskirche, das alte Fischerufer an der Walloner Kirche, die Stadtmauer am Schleinufer und den Fürstenwall. Dem bezaubernden Möllenvogteigarten verleiht das Kunstlicht etwas Märchenhaftes, dem Wasser- und Schifffahrtsamt etwas Majestätisches. Die Sternbrücke hat natürlich auch ihr Bündel Licht abbekommen und die Brücke am Wasserfall.

Sie alle schmücken sich Nacht für Nacht mit goldenen Kleidern wie für einen Ball. Mit ihrer Schönheit blenden diese illuminierten Brücken, Mauern und Gebäude nicht nur die Magdeburger. Auch eine internationale Jury ist von diesem Glanz bezaubert worden. Die 2002 in Lyon

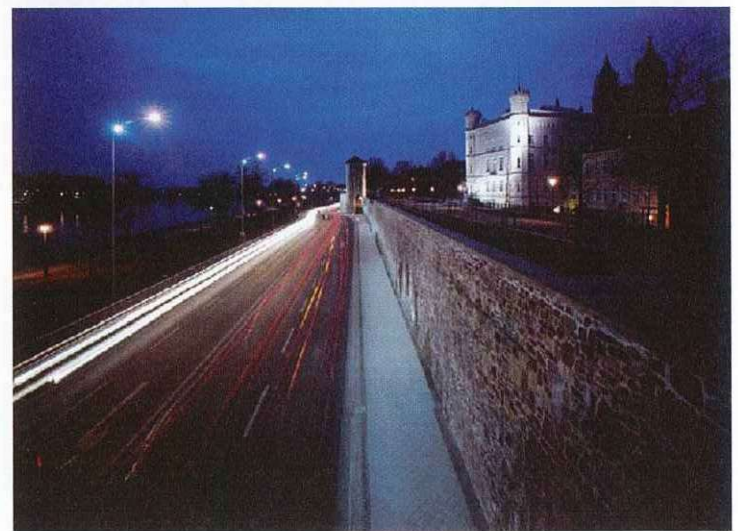
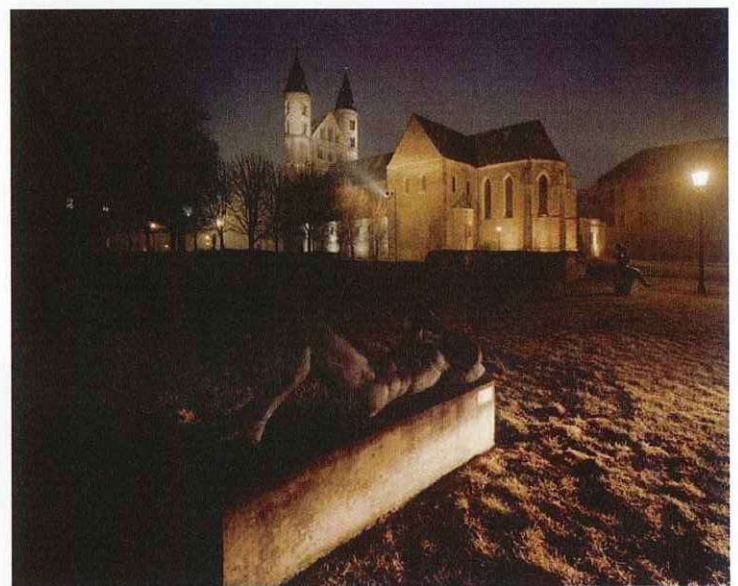
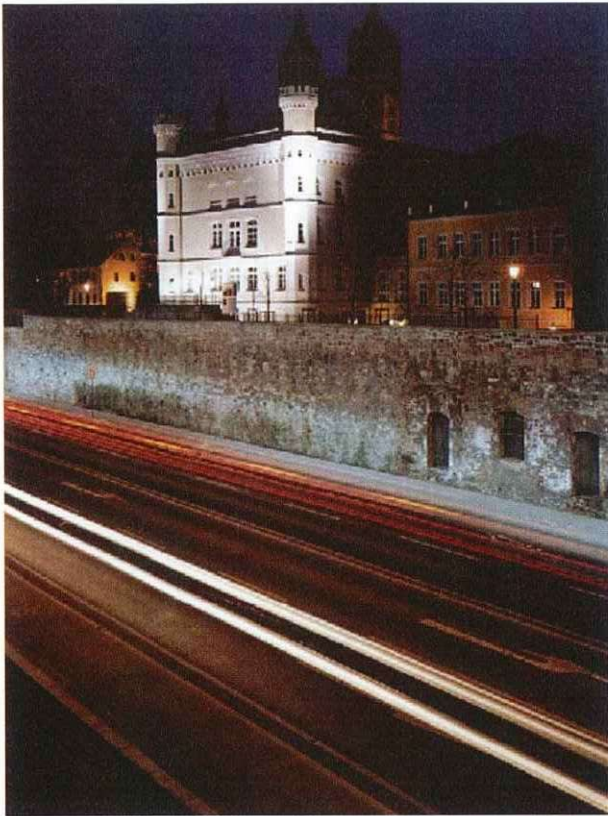
gegründete Organisation Lighting urban community international (LUCI) hat 2003 erstmals einen Preis für Lichtkonzepte der Städte ausgelobt. Magdeburg erhielt für die Beleuchtung seines südlichen Stadtzentrums einen Sonderpreis. Ziel der Organisation ist es, ein internationales Forum zum Austausch von Ideen und Erfahrungen bei der Stadtbeleuchtung zu schaffen. Dabei spielen sowohl technische als auch atmosphärische Aspekte eine Rolle. Derzeit sind etwa 25 Städte aus aller Welt Mitglied bei LUCI. Der sogenannte City-People-Light Award, den Magdeburg 2003 nach Hause bringen konnte, wird unter anderem für besonders gelungene gestalterische Lösungen vergeben. Und da hat Magdeburg überzeugt. Die Jury fand das Konzept der Elbestädter besonders harmonisch.

Das städtische Engagement war schließlich Initialzündung für viele Einzelinitiativen. Das Allee-Center wird Abend für Abend in Licht getaucht, der MDR strahlt sein Funkhaus an der Elbe ebenfalls an. Und so ist Magdeburg bei Nacht endlich wieder ein optisches Erlebnis.



- 1 Blick auf den Petriförder,  
Wallonerkirche und  
Magdalenenkapelle
- 2,5 Schleinufer
- 3 Möllenvogteigarten
- 4 Kloster Unser Lieben Frauen





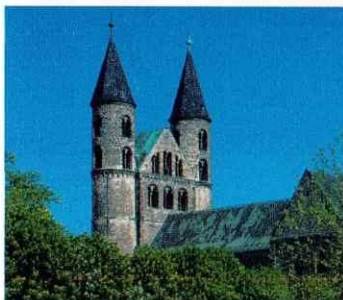


Magdeburg baut - hat gebaut

Petriförder

Regierungsstraße

Touristisches Leitkonzept





## Petriförder

Am 5. Oktober 1974 wurde die Elbuferpromenade feierlich eingeweiht. Nun war die Idee, rund um die Anlage am Petriförder eine Flaniermeile zu schaffen, sicherlich nicht die schlechteste. Indes - die Magdeburger wollten nicht flanieren, zumindest nicht dort. So blieb der Petriförder das, was er schon immer war: eine Dampferanlegestelle - nicht mehr und nicht weniger.

Dieser von den Magdeburgern so verschmähten Promenade wurde in den nächsten 30 Jahren nicht mehr allzu viel Aufmerksamkeit geschenkt. Doch dann erkannten findige Gastwirte ihre vorzügliche Lage an der Elbe. Angebot und Service wurden verbessert, und die Magdeburger lernten es schnell zu schätzen, ein kühles Bier mit Blick aufs Wasser zu genießen. Wenig später schloss sich eine Bar direkt am Strand an. Und seitdem herrscht das fröhlichste Treiben rund um den Anlegeplatz.

Zu der Zeit hatten auch die Stadtplaner und Wirtschaftsförderer den Petriförder längst im Visier, erkannten seinen Wert als touristisches Zentrum. Und endlich gedieh ihm die längst fällige Sanierung an. Die Sanierungsfläche reicht vom Umfeld des Mehrzweckgebäudes der Weißen Flotte im Süden bis zur auslaufenden Fußgängerbrücke über den sich nördlich anschließenden Parkplatz bis zum östlichen Streifen der Parkanlage einschließlich Lukasklause und Lukashügel und beinhaltet sechs Einzelmaßnahmen.

Im Juni 2005 war der erste Teil der Arbeiten beendet. Auf einer Fläche von 11400 Quadratmetern - das Areal, auf dem der Fischmarkt abgehalten wird - wurde die Oberflächenentwässerung erneuert und eine frostsichere Unterschicht aufgetragen. 13 Hainbuchen sind neu gepflanzt, neue Treppen gebaut, neue Lampen gesetzt worden. Wenig später konnte auch ein Sportbootanleger eingeweiht werden. Als nächstes folgte der Bau eines Hochwasseranlegers für die Fahrgastschiffe und die Begrünung des Gaststättenumfeldes mit Stauden und Gehölzen.

Ebenfalls 2005 wurden die Parkplatzfläche sowie Fußgänger- und Radwege neu gestaltet und ein öffentliches WC errichtet. Der Bereich der Festungsanlagen mit Lukasklause und Lukashügel, Festungsmauer und Eisenbahntor umfasst die Freistellung der Stadtmauer und die Verschönerung des Umfeldes durch Wegebau und Sitzgruppen.

Als letzter Bauabschnitt, der Ende 2006 beendet werden soll, ist die Schaffung einer attraktiven Verbindung zum Handelshafen vorgesehen, unter anderem durch neue Beleuchtung und Aufwertung der Grünflächen.

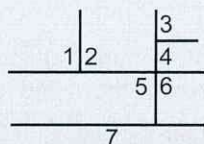
Damit ist das Ziel erreicht, einen touristischen Anziehungspunkt attraktiver zu machen und gleichzeitig den Innenstadtbereich aufzuwerten. Realisiert werden konnte dieses Projekt unter anderem mit Mitteln aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur".

Die neuen Straßenlampen am Petriförder

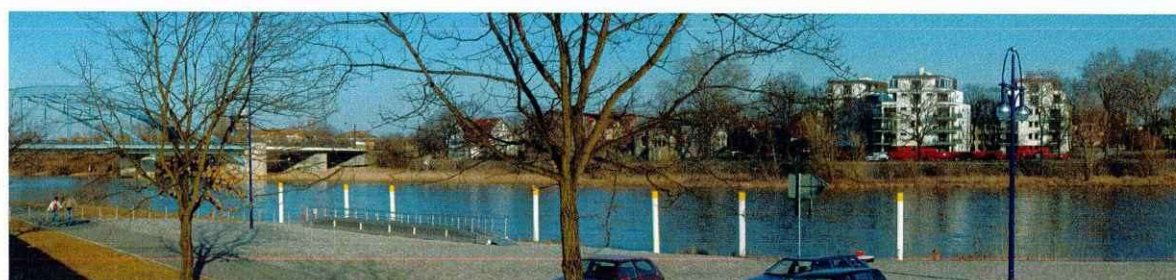




Magdeburg baut - hat gebaut

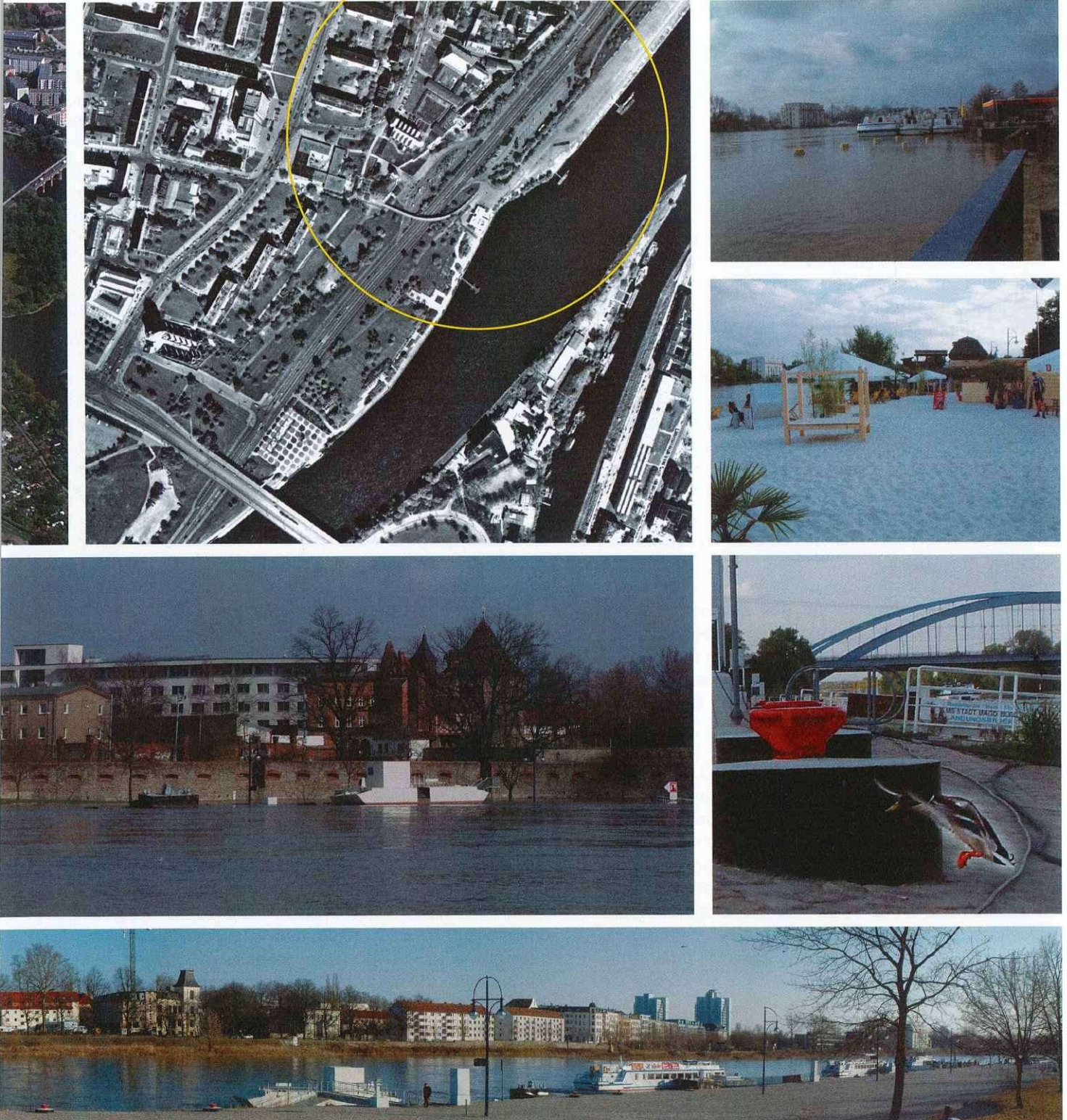


1,2 Blick auf den Petriförder aus der Luft  
3,5,7 Hochwasserimpressionen 2006  
4,6 Strandbar Petriförder





Petriförder





Petriförder

Regierungsstraße

Touristisches Leitkonzept

## Regierungsstraße

Weil der Bereich um Dom, Kloster und Hundertwasserhaus so besonders wichtig für den Tourismus in Magdeburg ist, haben Bau- und Wirtschaftsdezernat vor einiger Zeit damit begonnen, hier die Infrastruktur und die Aufenthaltsqualität deutlich zu verbessern. Das gesamte Investitionsvolumen beträgt rund 3,95 Millionen Euro. Das Land, der Bund und die Europäische Union stellen dafür Fördermittel aus der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Infrastruktur" zur Verfügung. "KomInvest-Mittel" aus einem Sonderprogramm des Landes ergänzen die Finanzierung. Wichtige Teilprojekte wie die Bärstraße, die Große Klosterstraße, die Fürstenwallstraße und der südliche und nördliche Teil der Regierungsstraße sind bereits abgeschlossen.

Als das Stadtplanungsamt für den Zeitraum April bis August 2004 bei der Ingenieurbüro Langhoff GmbH Magdeburg den Ausbau der südlichen Regierungsstraße zwischen Gouvernementsberg und Großer Klosterstraße in Auftrag gab, war klar, dass die Sache spannend werden kann.

Ein Abschnitt von lediglich 172 Metern Länge, doch westlich des Klosters Unser Lieben Frauen waren es Arbeiten auf geschichtsträchtigstem Grund. Die Klostergründung geht auf ein Gelübde von Erzbischof Gero zurück, der nach schwerer Niederlage in der Schlacht gegen den Polenherzog Boleslaw I. gelobte, aus Dankbarkeit für seine Errettung in Magdeburg ein Augustiner-Chorherrenstift zu gründen. Von der ursprünglichen Anlage von 1017/18 ist nichts mehr erhalten.

Die Planung für den Straßenneubau 2004 umfasste den Ausbau der Fahrbahn und Gehwege sowie die Errichtung neuer Straßenbeleuchtung mit historischen Leuchten. Die bisherige Fahrbahn war uneben (über

Großpflaster lag lediglich an einigen Stellen eine bituminöse Dünnschicht), die Entwässerung unzureichend. Der Straßenverlauf sollte im Wesentlichen dem bisherigen folgen; für den Neubau wurden die Gehwege mit Granitkleinpflaster, die Fahrbahn mit gesägtem Granitgroßpflaster geplant. Im Bereich des Westportals der Konzerthalle "Georg Philipp Telemann" des Klosters Unser Lieben Frauen sollte die Straße um etwa 1,10 Meter auf das historische Niveau abgesenkt werden.

Die Archäologie schuf historischen Vorlauf, wie Frank Besener vom Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie in der 2005 erschienenen Publikation "Schaufenster der Archäologie" berichtete. Zunächst wurde ein Suchschnitt vor dem Westportal der Marienkirche (Konzerthalle) angelegt, um den ehemaligen barocken Laufhorizont und historische Straßenbeläge aufzufinden. In 55 Zentimeter Tiefe wurde ein erstes Straßenpflaster aus in Kies verlegter Grauwacke entdeckt - die barocke Straße.

Darunter wurde ein zweites, tiefer liegendes Pflaster freigelegt, in dem blaugraue Keramikscherben des 14./15. Jahrhunderts gefunden wurden. Es folgte eine dritte Ebene: "Das Straßenniveau ... bestand aus verdichtetem Steinmaterial: Bruchsteine, Kiesel, Mörtel und Ziegelbruch. Leider war eine Datierung dieser Straßenschicht aufgrund fehlender Keramikfunde nicht exakt möglich. Die Keramik aus der darüber liegenden Schicht datierte in das 14./16. Jahrhundert", so der Archäologe. "Es zeigte sich außerdem, dass der romanische Portalbogen der Marienkirche durch eine Mauer verschlossen war. In der Mitte dieser Mauer bestand eine weitere, etwa 0,74 Meter breite und wiederum verschlossene Öffnung ... Dr. Reinhard Schmitt vom Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie vertrat die Idee, dass eine ursprünglich offene Vorhalle der Kirche existierte." Weiterhin wurden Mauerreste des ehemaligen St.-Alexius-Hospitals aus dem 12. Jahrhundert und eine Grabplatte von 1494 entdeckt. So führte der Straßenneubau in der Regierungsstraße letztlich zu Original-Mittelalter-Wegen und vielen neuen Erkenntnissen für die Historiker.

Im Verlauf des Jahres 2006 wird auch die Umgestaltung und Aufwertung des unmittelbaren Klosterumfeldes abgeschlossen werden. Neue Wegeführung und bauliche Maßnahmen ermöglichen es dann den Besuchern des Klosters, das Bauwerk fußläufig zu umrunden. Im Hof des Klosters wird eine touristische Infostelle für Reisegruppen eingerichtet. Wenn alle Maßnahmen realisiert sind, verfügt das Gebiet um Dom und Kloster über eine Infrastruktur, die sich sehen lassen kann und die der Bedeutung dieses touristischen Schwerpunktes gerecht wird.

(Hans Walter)





Blick auf das Kloster Unser Lieben Frauen mit der auf das historische Niveau abgesenkten Regierungsstraße



## Touristisches Leitkonzept

Magdeburg ist eine Reise wert. Im Jahr 2005 konnten die Hotels und Pensionen immerhin 467 635 Übernachtungen verbuchen. Das ist Rekord, übertrifft sogar knapp die Zahlen des BUGA-Jahres. Und dazu kommen ja noch die ungezählten Tagestouristen. Nun mag das unter anderem daran liegen, dass die Stadt 2005 ihren 1200. Geburtstag feierte. Es gab Großveranstaltungen, die deutschlandweit beworben wurden. Aber das allein vermochte es sicher nicht, ganze Flotten von Reisebussen zu füllen.

Touristenmagneten sind die etablierten Sehenswürdigkeiten wie der Dom oder das Kloster. Zunehmend rückt aber auch das Hundertwasserhaus in den Mittelpunkt. Und es hat sich wohl auch herumgesprochen, dass Magdeburg eine sehr grüne Stadt ist. Das sanierte südliche Stadtzentrum mit dem Möllenvogteigarten ist auch eine reizvolle Visitenkarte. All diejenigen, die sich für alte Festungen interessieren, kommen inzwischen ebenfalls auf ihre Kosten. Der grüne Ring führt durch diesen Teil der nicht unwesentlichen Magdeburger Geschichte. Der Elberadweg ist eine weitere Facette.

Es gibt also viel zu entdecken in dieser 1200 Jahre alten Stadt. All diese verschiedenen Themen sind zu touristischen Programmen zusammengefasst worden, die jeweils mit speziellen Wegweisern oder Symbolen gekennzeichnet sind. Diese sollen den Touristen helfen, die Schönheiten Magdeburgs zu entdecken. Touristische Themenschwerpunkte sind:

**Blaues Band:** Eine Landesinitiative zur Entwicklung des Wassertourismus in ganz Sachsen-Anhalt. In Magdeburg lädt die Elbe mit ihren grandiosen Auenlandschaften nicht nur zu Flussfahrten, sondern auch zu Radpartien auf dem Elberadweg ein.

**Straße der Romanik:** Eine Entdeckungsreise ins

Mittelalter mit 71 Bauwerken an 60 Orten im gesamten Bundesland. Auf der Magdeburger Route liegt das Kloster Unser Lieben Frauen, der Dom, die Propsteikirche St. Sebastian, die Universitätskirche St. Petri.

**Gartenträume:** Hier präsentiert die Stadt ihre grüne Seite. Ein ganz junges Projekt, dessen Markteinführung erst 2006 erfolgte. 40 der schönsten Gartenanlagen Sachsen-Anhalts sind darin vereint. Drei Stationen gibt's in Magdeburg: den Herrenkrug- und Elbauenpark, den Stadtpark und den Klosterberggarten.

**Auf den Spuren Ottos des Großen:** Eine Meile, die vom Domplatz über das Kloster zum Rathaus mit dem Magdeburger Reiter führt. Von dort aus zur Johannis-kirche, Petrikirche und St. Sebastiankirche. Endpunkt ist das Kulturhistorische Museum.

**Historische Festungsanlagen und grüner Ring:** Dieser Ring fügt 22 Augenblicke Magdeburger Geschichte aus sieben Jahrhunderten zusammen.

**Der St. Jakobusweg:** Der Pilgerweg zum Grab des Apostels Jakobus in Santiago de Compostela im Nordwesten Spaniens führt auch durch Magdeburg. Von Hohenwarthe verläuft er entlang des Elbdamms bis zum Herrenkrug, von dort aus zum Hafen, weiter am Strom entlang zur Petrikirche, über die Wallonerkirche und Sebastiankirche zum Dom. Vom Dom geht's wieder zurück zur Elbe, über die Sternbrücke zum Rotehornpark. Hier stößt die Route auf den Elberadweg in Richtung Schönebeck.

**Historischer Stadtrundgang:** Neben Marktviertel, Domviertel und Elbviertel wurde als weiterer Bereich auch der Hasselbachplatz mit seinen Gründerzeithäusern einbezogen. Stationen im Marktviertel sind die Kaserne Mark, Marktplatz mit Rathaus und Reiter, Otto-von-Guericke-Denkmal, Roland, Eisenbartbrunnen, Freimaurerloge, Johanniskirche, Jakobstraße, Ulrichsplatz, Breiter Weg (Nordabschnitt) und Theater. Im Domviertel sind es Kloster, Domplatz, Remtergang und Möllenvogteigarten, Fürstenwall, Bastion Cleve, das Kulturhistorische Museum, das Hundertwasserhaus, die Kirche St. Sebastian, die Post, Leiterstraße und Breiter Weg. Im Elbviertel stehen die Wallonerkirche, St. Petri und Magdalenenkapelle, die Lukasklaue, die Schiffmühle, Petriförder und Strombrücke auf dem Programm. Rund um den Hasselbachplatz spielt natürlich die Hegelstraße ebenso eine Rolle wie das Domgymnasium und das Palais am Fürstenwall. Das ist nur eine Auswahl. Der historische Rundgang ist mit weit mehr Sehenswürdigkeiten gepflastert.

Zur Information und Orientierung der Touristen in der Magdeburger Innenstadt ist ein Leitsystem entwickelt



worden, das touristisch interessante und architektonisch-städtebauliche Informationen vereint. Dazu wurde das Magdeburger Zentrum in vier touristische Viertel unterteilt, die jeweils mit einem typischen Symbol gekennzeichnet sind. Das Leitsystem setzt sich aus verschiedenen Komponenten zusammen. Zunächst geben zwei Meter hohe und ein Meter breite Übersichtstafeln mit Stadtplan Auskunft über die vier verschiedenen Viertel. Diese Tafeln stehen an sieben markanten Punkten der Stadt. Dann weisen Zwischenwegweiser an Laternen- oder MVB-Masten auf die wichtigsten Sehenswürdigkeiten hin. Informationstafeln direkt vor den einzelnen Bauwerken geben detaillierte Informationen. Eine sogenannte Zielbestätigungstafel zeigt ein Bild der jeweiligen Sehenswürdigkeit und liefert nochmal Kurzinfos. Eine weitere Komponente ist an einigen Gebäuden ein Hausschild mit Erläuterungen zur Geschichte und Architektur. Die Farbigkeit der Tafeln - der dominierende Farbton ist Orange - verleiht den erwünschten Hinschau-Effekt.

Da kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Das orangefarbige Leitsystem ist fast so gut wie ein Stadtführer. Übrigens sollten die Elbestädter das nicht nur als

Exklusivangebot für Touristen verstehen. Denn selbst alteingesessene Magdeburger werden staunen, was es in ihrer Heimatstadt noch alles zu entdecken gibt.

Magdeburger Schönheit beim Sonnenbad





Magdeburg baut - hat gebaut

Petriförder

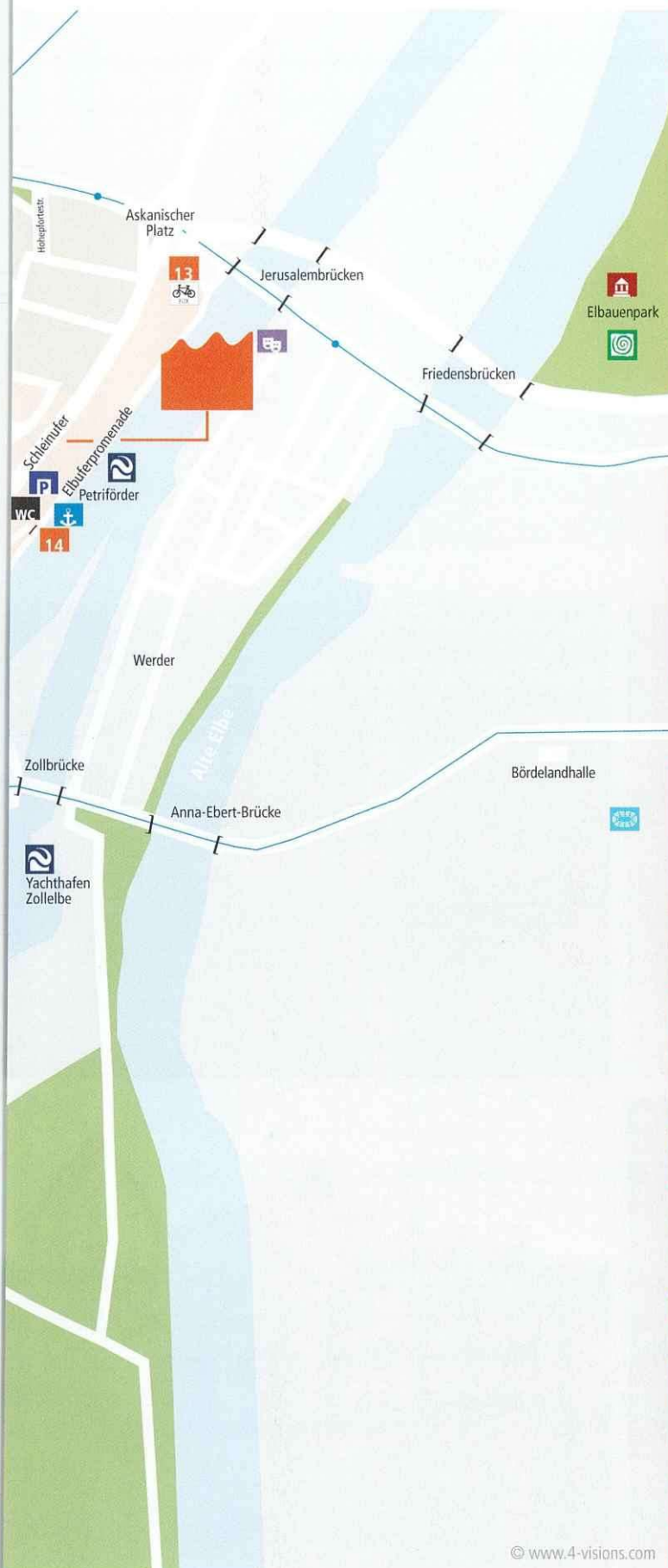
Regierungsstraße

Touristisches Leitkonzept

## HISTORISCHE VIERTEL HISTORIC DISTRICTS







### MarktViertel *Market Area*

01 Alter Markt, Altes Rathaus, Magdeburger Reiter  
02 Otto-von-Guericke-Denkmal 03 Eisenbartbrunnen  
04 Jugendstilhaus der Freimaurerloge 05 Festung Mark  
06 Johanniskirche 07 Jakobstraße 08 Ulrichplatz  
09 Breiter Weg / Nordabschnitt 10 Opernhaus

### ElbViertel *Elbe District*

11 Wallonerkirche 12 St. Petri,  
Magdalenenkapelle 13 Lukasklausen 14 Schiffmühle  
15 Fähmann, Reliefs, Neue Strombrücke

### DomViertel *Cathedral District*

16 Kloster Unser Lieben Frauen 17 Domplatz, Dom  
18 Haus der Romanik (Möllenvogtei)\*, Remtergang  
19 Fürstenwall, Fürstenwallstraße 19, Möllenvogteigarten,  
Wehrturm "Kiek in de Köken" 20 Bastion Cleve, Förder  
21 Kulturhistorisches Museum 22 St. Sebastian,  
Justizzentrum / ehem. Hauptpost 23 Hundertwasser-  
Haus DIE GRÜNE ZITADELLE VON MAGDEBURG,  
Leiterstraße, Faunenbrunnen, 24 Breiter Weg, Barocke  
Bürgerhäuser, Bärstraße

### GründerzeitViertel *Gründerzeit District*

25 Fürstenwallpark, Südliches Stadtzentrum, Hegelstraße  
26 Palais am Fürstenwall, Domgymnasium  
27 Leibnizschule, Landesarchiv 28 Hegelgymnasium,  
2. Stadterweiterung 29 Sternstraße 29 30 Hasselbachplatz  
31 Schauspielhaus

\* Fertigstellung Ende 2006



Tourist Information *Tourist Information*



Haus der Romanik *Romanesque Art Centre*



Tourist Treffpunkt *Meeting Point*



Sehenswürdigkeiten *Sights and Attractions*



Museum *Museum*



Theater / Kino / Kabarett *Theatre / Cinema / Comedy*



Einkaufen *Shopping*



Parken *Parking*



Fahrradbox *Bicycle Stands*



Hauptbahnhof *Central Station*



Zentraler Omnibusbahnhof *Central Bus Station*



Anlegestelle *Pier*



Toilette *Toilets*



Straßenbahn & Haltestelle *Trams & Stops*



Straße der Romanik *Romanesque Road*



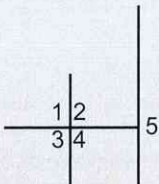
Blaues Band *Blue Ribbon*



Gartenträume *Garden Dreams*



Magdeburg baut - hat gebaut



- 1 Touristtreff
- 2 Kloster Unser Lieben Frauen
- 3 Roland Denkmal
- 4 Hundertwasserhaus
- 5 Dom St. Mauritius und St. Katharina







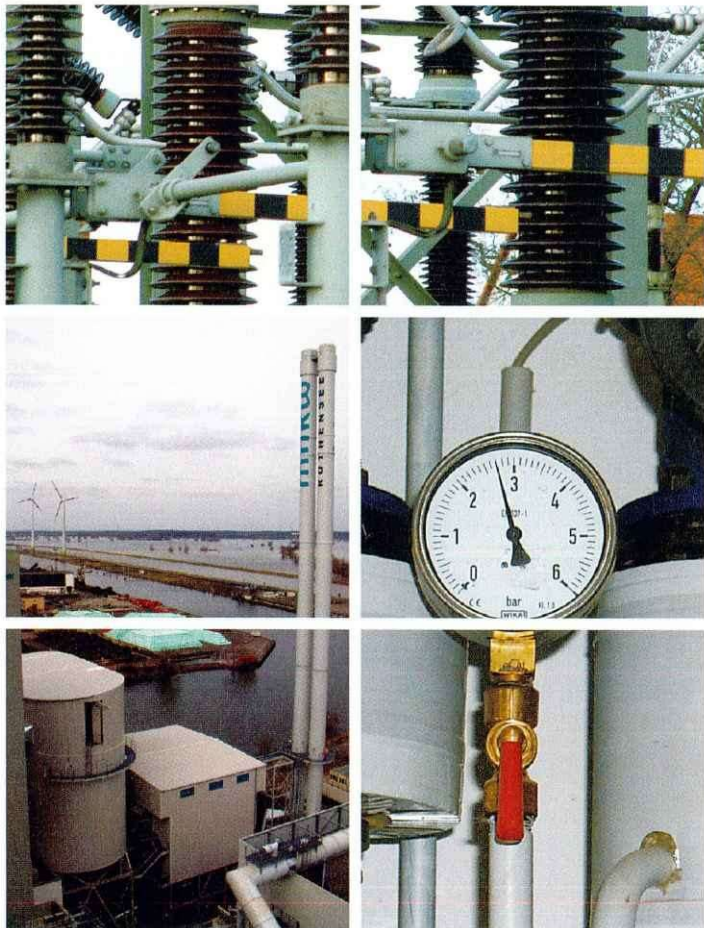


Magdeburg baut - hat gebaut

Sanierung des Umspannwerkes  
Magdeburg-Süd

Müllheizkraftwerk Rothensee

Wärmecontracting in allen öffentlichen  
Gebäuden der Stadt





## Sanierung des Umspannwerkes Magdeburg-Süd

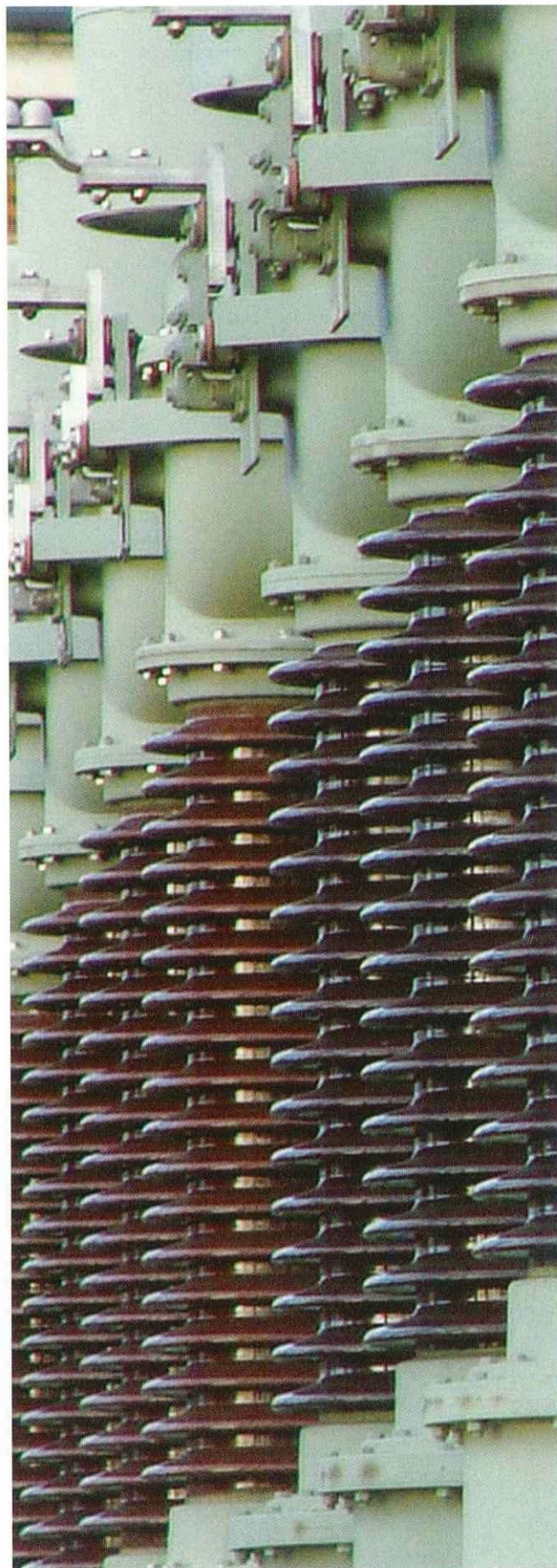
Von außen ist es ein ganz normaler Industrieklinkerbau, aber der ist im Stadtgebiet eine wichtige Adresse für Hochspannung. Denn hier an der Sandbreite kommt der Strom aus den Kraftwerken an. Ein Mix aus Kohle-, Atom- oder Ökostrom. Gebaut wurde das Umspannwerk in den 30er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Es sollte zum einen die umliegenden Haushalte mit Strom versorgen, wurde aber vor allem im Zuge der wachsenden Industrialisierung im Süden der Stadt notwendig.

Insgesamt 18 Umspannwerke gibt es in Magdeburg, jedes versorgt sein eigenes Gebiet. Das an der Sandbreite hat früher die umliegenden Betriebe versorgt. Unter anderem war das SKET zu DDR-Zeiten einer der größten Kunden. Für die Schwermaschinenbau-Kombinate wurde der Strom von 110 auf 30 Kilovolt heruntertransformiert. Ein Spannungsmaß, das in Magdeburg aufgrund der Konzentration von Maschinenbau-betrieben historisch gewachsen ist.

Die Mittelspannungsleitungen im Stadtgebiet hingegen werden mit 10 Kilovolt betrieben. Transformatoren sorgen dafür, dass in den Haushalten die notwendige Spannung von 230/400 Volt ankommt. 1300 Trafostationen gibt es in Magdeburg.

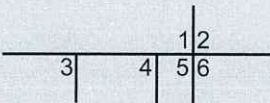
Damit aber in Magdeburg-Süd die Menschen morgens ihren Kaffee genießen können, die Straßenbahnen fahren oder in den Betrieben rangeklotzt werden kann, muss das Umspannwerk an der Sandbreite gut funktionieren. Jahrzehntlang hat es treue Dienste geleistet, aber schließlich war die Technik verschlissen. Deshalb ist 1995 die 110-Kilovolt-Schaltanlage komplett erneuert worden. Eine Sanierung, die so gut wie unbemerkt blieb. Denn so ein Umspannwerk ist ja nun mal kein Ausflugsziel, sein Betreten wegen der lauernden Gefahr verboten.

Doch es hat sich eine ganze Menge getan hinter den Mauern an der Sandbreite. Immerhin sind rund drei Millionen Mark (1,53 Millionen Euro) investiert worden. Keine Kleinigkeit. Das Herzstück der Anlage: die beiden Transformatoren auf dem Hof. Jeder von ihnen rund eine halbe Million Euro wert. Zwei müssen es sein, falls einer mal ausfällt. Versorgt wird das Umspannwerk über drei 110-kV-Kabel, die mit der Schaltanlage verbunden sind. Neue Technik, die dafür sorgt, dass Magdeburg-Süd auch in den nächsten Jahrzehnten ganz viel Energie hat.

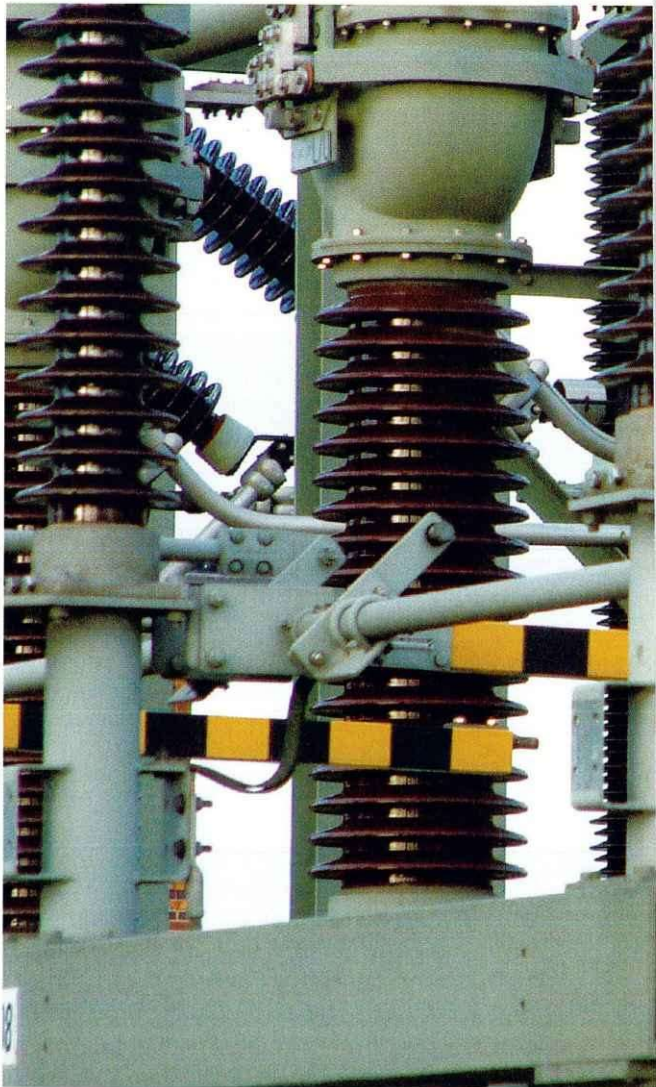




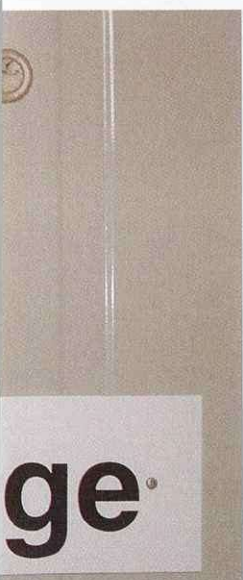
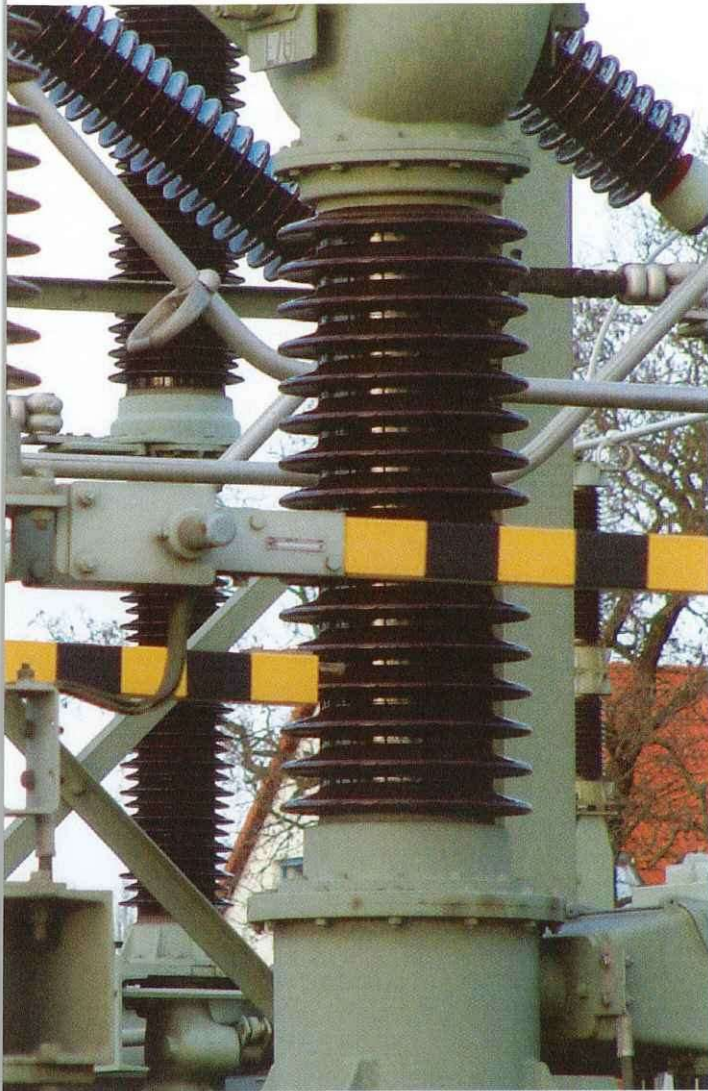
Magdeburg baut - hat gebaut



1-6 Impressionen Umspannwerk  
Sandbreite in Magdeburg-Buckau









Magdeburg baut - hat gebaut

Sanierung des Umspannwerkes  
Magdeburg-Süd

Müllheizkraftwerk Rothensee

Wärmecontracting in allen öffentlichen  
Gebäuden der Stadt

## Müllheizkraftwerk Rothensee

Sie waren heftig umstritten, die heißen Öfen. Als in den 1990er Jahren der Bau von Müllverbrennungsanlagen diskutiert wurde, war die Protestfront breit. Niemand wollte sie haben, schon gar nicht in seiner Nähe. Doch spätestens bis zum 1. Juni 2005 mussten die Länder Lösungen für die Abfallbehandlung gefunden haben. Denn ab diesem Zeitpunkt schrieb der Gesetzgeber vor, dass nur noch vorbehandelte Abfälle abgelagert werden dürfen. Zwar gibt es als Alternative zur thermischen noch die mechanisch-biologische Behandlung (MBA), bei der der Müll zerkleinert, homogenisiert und anschließend einige Wochen in Mieten gelagert wird. Aber diese Methode hat sich neben der thermischen noch nicht etabliert. Müllverbrennung ist im Moment effizienter. Denn 50 Prozent der Abfälle aus MBA müssen auch verbrannt werden.

Also hat sich Sachsen-Anhalt für den Bau eines Müllheizkraftwerks entschieden. Als geeigneter Standort kristallisierte sich Magdeburg-Rothensee heraus, unter anderem wegen der hervorragenden logistischen Anbindung. Sämtliche Transportwege können genutzt werden. Das Grundstück befindet sich direkt am Hafen, es besteht sowohl ein Schnellstraßen- als auch ein Autobahnanschluss in unmittelbarer Nähe, und das Gelände verfügt über einen direkten Bahnanschluss. Darüber hinaus erspart die Lage am Abfallschwerpunkt Magdeburgs und die Nähe zu benachbarten Landkreisen einen hohen Transportaufwand. Denn der Einzugsbereich des Müllheizkraftwerkes geht weit über Sachsen-Anhalt hinaus. Zu den Kunden zählen die Landeshauptstadt, die Landkreise Schönebeck und Bernburg, der Ohrekreis, der Bördekreis, der Landkreis Aschersleben-Staßfurt und Gebiete in Niedersachsen (Gifhorn, Peine und Wolfenbüttel), Thüringen, Sachsen und Brandenburg.

Der Ort war gefunden. Nun konnte gebaut werden. Ende September 2004 begannen die Bauarbeiten auf

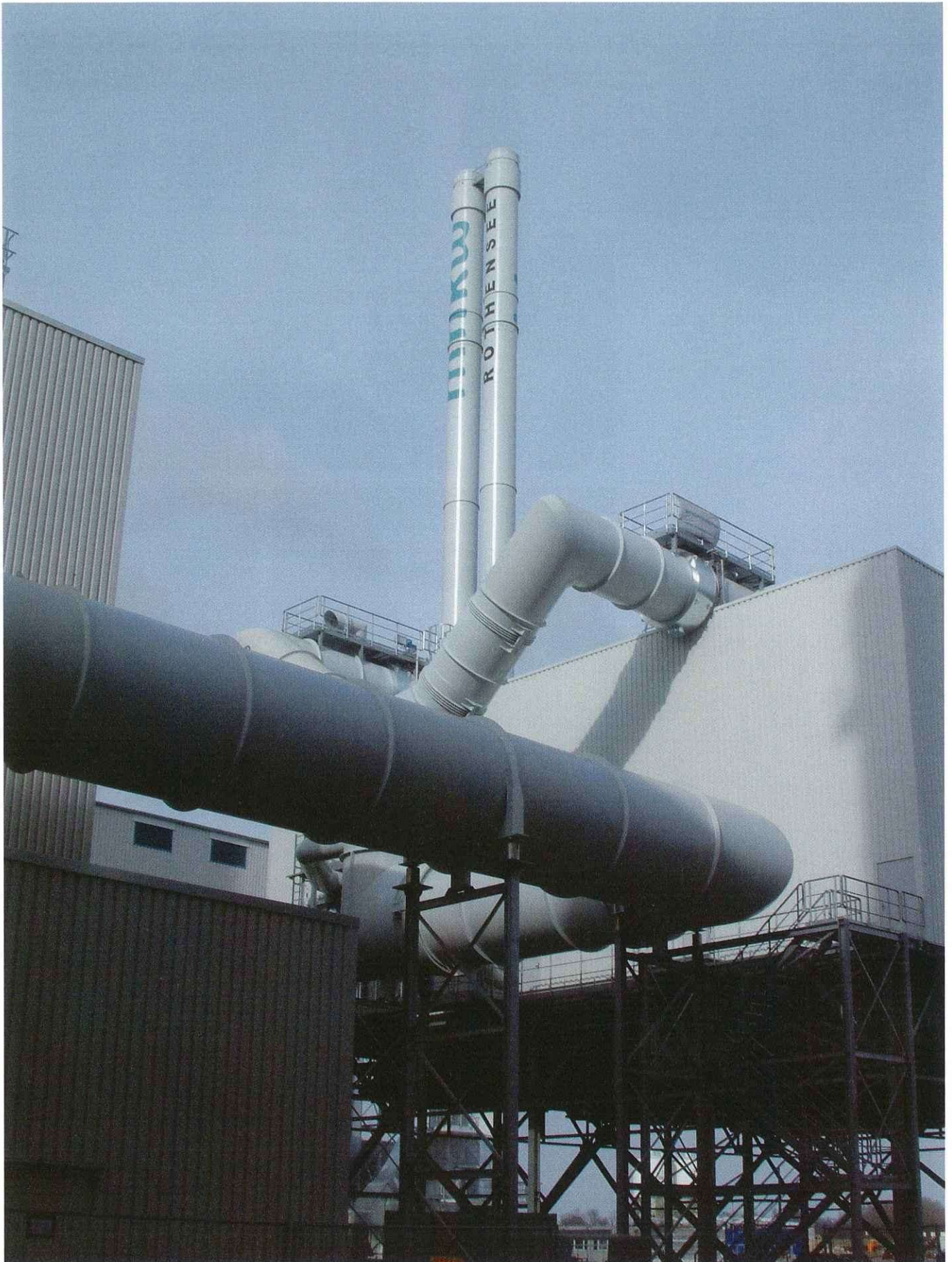
einer rund 18 500 Quadratmeter großen Fläche für das Müllheizkraftwerk Rothensee (MHKW). Am 20. Januar 2005 kam die erste Mülllieferung, Anfang Februar brannte das erste Feuer. Der Betrieb startete am 1. Juni, zunächst mit zwei Linien mit einer Kapazität von 300 000 Tonnen. Ab Spätsommer 2006 kamen zwei weitere Linien hinzu, so dass die Gesamtkapazität heute 630 000 Tonnen beträgt. Das Investitionsvolumen liegt bei 250 Millionen Euro.

Jetzt steht er also, der so misstrauisch beäugte Müll-ofen. Und wer es nicht weiß, ahnt nicht einmal, welche Aufgabe diese Anlage hat. Die Betonbauten sind in hellem Grau gehalten und mit türkisfarbenen Akzenten versehen. Zwei jeweils 60 und zwei 70 Meter hohe Schornsteine und dicke, mit Aluminium verkleidete Leitungen weisen darauf hin, dass es sich um eine technische Anlage handelt. Aber weder macht das Müllheizkraftwerk Krach, noch stinkt es. Da sind die Rothenseer an weit Schlimmeres gewöhnt. Gasometer und Kokerei waren jahrzehntelang größere Feinde für Mensch und Natur.

Nun mag man von einem Müll-ofen halten, was man will. Aber unsere Abfälle müssen nun mal beseitigt werden. Das Rothenseer MHKW hat immerhin die Abfallberge in Sachsen-Anhalt enorm reduziert. 1991 gab es im Land noch rund 1000 Mülldeponien, heute sind es nur noch drei. Die thermische Anlage, übrigens eine der modernsten Europas, bietet aber noch weitere Vorteile. Die bei der Müllverbrennung entstehende Wärme wird nämlich intelligent genutzt. Durch Kraft-Wärme-Kopplung wird aus Dampf Strom und Wärme erzeugt, die in das Netz der Städtischen Werke eingespeist werden. Damit können jährlich 40 000 Magdeburger Haushalte mit Strom und 44 000 mit Fernwärme versorgt werden. Das macht die Anlage besonders wirtschaftlich. 40 Prozent der Investitionen werden durch regionale Unternehmen realisiert. Die Wertschöpfung kommt nachhaltig der Region zugute.

Und noch etwas steht auf der Haben-Seite: Mit der Inbetriebnahme des Müllheizkraftwerks wurden 100 Arbeitsplätze direkt am Standort und weitere 200 im Umfeld geschaffen.



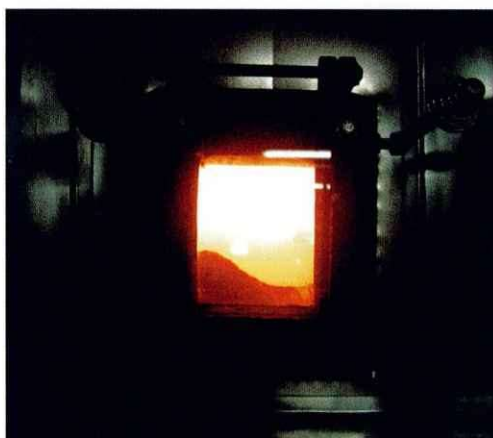




Magdeburg baut - hat gebaut

Technische Infrastruktur - Die Versorgung

„Und noch etwas steht auf der Haben-Seite: Mit der Inbetriebnahme des Müllheizkraftwerks wurden 100 Arbeitsplätze direkt am Standort und weitere 200 im Umfeld geschaffen.“









Sanierung des Umspannwerkes  
Magdeburg-Süd

Müllheizkraftwerk Rothensee

Wärmecontracting in allen öffentlichen  
Gebäuden der Stadt

## Wärmecontracting in allen öffentlichen Gebäuden der Stadt

So romantisch ein prasselndes Kaminfeuer auch ist, für öffentliche Gebäude ist diese Art der Heizung eher ungeeignet. Dem steht weniger der Kuschelfaktor als viel mehr der Kostenfaktor entgegen. Eben um die Kosten ging es auch, als die Stadt im November 2001 all ihre öffentlichen Wärmeanlagen an die Städtischen Werke Magdeburg GmbH (SWM Magdeburg) verkauft hat. Die Vorteile: Die SWM Magdeburg beziehen die Brennstoffe aufgrund der wesentlich höheren Mengen günstiger. Die Stadt spart außerdem Personal- und Investitionskosten. Das entlastet den städtischen Haushalt und schafft Planungssicherheit bezüglich der Kosten für den Wärmebezug. Und schließlich nehmen die SWM Magdeburg, indem sie das Wärmesystem errichten, modernisieren, betreiben und warten, der Stadt einen immensen Organisationsaufwand ab. Den musste vorher das Hochbauamt leisten.

Dass die Stadt ihre Heizungsanlagen den SWM Magdeburg übertragen hat, birgt nicht nur wirtschaftliche und organisatorische Vorteile. Auch unsere Umwelt profitiert davon. Durch die Zentralisierung der Anlagen wird der Schadstoffausstoß in der Stadt verringert.

230 Anlagen betreiben die SWM Magdeburg für die Stadt, davon 95 Fernwärmeanlagen, 92 Gaskesselanlagen, 32 Ölkesselanlagen und elf wurden mit Flüssiggas oder Kohle betrieben. 134 Kilometer lang ist die Trasse der Fernwärmeleitungen. Die wird sich auch kaum noch verlängern, denn die größte Umwälzung, die Ablösung der Kohle als Heizmaterial, ist inzwischen abgeschlossen.

Einen Exoten gab es jedoch noch 2002 - das Heizhaus Schmeilstraße. Hier schaufelte der Heizer noch fleißig Kohlen in den Ofen und ließ damit die Temperaturen in der Dynamoschwimmhalle, im ehemaligen Klubhaus

und der Grundschule an der Schmeilstraße klettern. Aber auch das ist inzwischen Geschichte.

Die Wärme kommt heute zum größten Teil aus dem Müllheizkraftwerk Rothensee. Das Rohrleitungsnetz zieht sich durch alle Stadtteile, die nördlich des Hasselbachplatzes liegen, versorgt 44 000 Haushalte. Den Rest besorgen Blockheizkraftwerke. Aber es gibt auch ganz besondere Lösungen. Zum Beispiel eine maßgeschneiderte für die Magdeburger Gewächshäuser. Hier herrschen an 365 Tagen rund um die Uhr zum Teil tropische Temperaturen. Die üppige Pflanzenwelt braucht viel Wärme. Die regelt eine hauseigene Kesselanlage.

Ein extra Blockheizkraftwerk hat auch der Cracauer Anger. Dieses Gebiet, das gezeichnet war von asbestverseuchten Kasernenbauten, baufälligen Villen, zerstörten Böden und Altöllachen der 1993 geschlossenen Mülldeponie, zog sich 1999 ein kunterbuntes Blütenkleid an. In dem Jahr war Magdeburg Austragungsort der 25. Bundesgartenschau. Im Zuge der Geländegestaltung wurde auch die Deponie saniert. Deren Gase jedoch werden seitdem über insgesamt 4000 Meter lange Transportleitungen zum benachbarten Blockheizkraftwerk geschickt und dort in Wärme umgewandelt. Beheizt wird damit das Spaßbad, die Fachhochschule, die Messehallen und natürlich die Gebäude auf dem Buga-Gelände. Wenn der Vorrat an Deponiegas erschöpft ist, wird das Kraftwerk einfach auf Erdgas umgestellt.

Aber darum muss sich die Stadt nicht kümmern. Denn auch das Blockheizkraftwerk gehört den SWM Magdeburg. Da gilt dann nur noch das SWM Motto: Einfach aufdrehen und wohlfühlen.





metterlingshaus



Hauptverwaltungsgebäude SWM



Schaltschrank

tausendturm





Magdeburg baut - hat gebaut

Hauptsammler und Hauptpumpwerk  
„Nord“ mit Elbtunnel

Klärwerk Gerwisch

Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Betriebsgelände des Städtischen  
Abwasserbetriebes

Kanalumverlegung am  
Universitätsplatz





## Hauptsammler und Hauptpumpwerk "Nord" mit Elbtunnel

Sie sind Zeugnisse der Ingenieurbaukunst. Doch anders als prächtige Brücken oder gar das neue Wasserstraßenkreuz ernten sie kaum je öffentliche Bewunderung. Die Abwassertechnik ruht unter der Erde. Unsichtbare und meist unbeachtete Bauwerke einer Stadt, ohne die diese jedoch heute kaum noch lebensfähig wäre. Diese Welt unter der Erde hat eindrucksvolle Daten: 1051 Kilometer lang ist Magdeburgs Kanalnetz. Das ist so etwa die Strecke zwischen Magdeburg und Venedig, die sich da unter unseren Füßen schlängelt. 77 Pumpwerke gibt es, 70 Regenrückhaltebecken mit insgesamt 67 235 Kubikmeter Fassungsvermögen, 26 262 Kanalschächte, 97,5 Prozent aller Einwohner sind an das öffentliche Kanalnetz angeschlossen.

Beeindruckende Fakten. Aber ins Bewusstsein rücken die Bauten eigentlich erst, wenn sie mal nicht funktionieren. So wie zum Beispiel am 19. Juni 1977. Ein Jahrhundertregen überschwemmt Magdeburg, lässt die Autos am Kölner Platz (damals Platz der Volkssolidarität) fast versinken. 2800 mal wurde an diesem Tag die Feuerwehr alarmiert. Das Kanalisationsnetz und die Pumpwerke waren total überfordert.

Das ist lange her. Inzwischen ist in Magdeburgs Unterwelt eine ganze Menge passiert. Im Februar 1995 wurde ein Generalentwässerungsplan vorgestellt. Die damit beauftragte Ingenieurgesellschaft stellte fest, dass das Magdeburger Abwassernetz eigentlich ständig am Rande eines Kollapses stand. Einer der Schwerpunkte des Planes: Der Bau neuer Hauptsammler. Unter anderem einer für Nord.

Und auch wenn das für abwassertechnisch ungeschulte Ohren nicht besonders sensationell klingt, so ist es dennoch ein hochspannendes Kapitel Magdeburger Baugeschichte. Denn der Hauptsammler Nord mit Pumpwerk und einem Elbetunnel sind sehr aufwändige Bauten und auch nicht ganz billig. Drei Jahre lang wurde gegraben und gebaut, 4,5 Millionen Euro hat's gekostet.

Am 2. November 1998 wurde das nagelneue System in Betrieb genommen. Am selben Tag konnte das Klärwerk Rothensee in den Ruhestand geschickt werden. 63 Jahre lang hat es das Abwasser der Rothenseer und der dortigen Industriebetriebe gereinigt. So ganz auf der Höhe der Zeit war das mechanische Werk nun inzwischen nicht mehr. Jetzt war eine neue Generation dran.

Diese neue Technik bescherte Magdeburg seinen ersten und vermutlich auch für immer einzigen Elbtun-

nel. Zwar nicht für Autos wie der große Bruder in Hamburg, aber eben für unser Abwasser. Und da haben die beiden Elbetunnel dann doch etwas gemeinsam: Sie wappnen uns für die Zukunft.

In Magdeburg musste der geplanten städtebaulichen Erweiterung am nördlichen Stadtrand bis zur Autobahn 2 und dem westlichen Rand bis nach Olvenstedt Rechnung getragen werden. Hinzu kamen die nördlich an Magdeburg grenzenden Einzugsgebiete des Wolmirstedter Wasser- und Abwasserzweckverbandes. Dazu gehört unter anderem auch der Technologiepark Ostfalen in Barleben mit knapp 184 Hektar Fläche. Und nicht zu vergessen: die Wohn- und Industriebetriebe, die ihr Abwasser bisher ins Klärwerk Rothensee geschickt haben.

Der Nordsammler bot für all diese Entsorgungsaufgaben die ideale Lösung. Und so funktioniert das System: Zunächst entstand zwischen dem ehemaligen Klärwerk Rothensee und dem neuen Pumpwerk Nord ein 875 Meter langer Zulaufkanal, der aus kunststoffverkleideten Stahlbetonrohren mit einem Innendurchmesser von 1,60 Metern besteht. Die Bauarbeiten dauerten von Januar 1994 bis Sommer 1995. Im Juni 1994 war auch Baustart für das neue Pumpwerk nebst Elbetunnel. Das Pumpwerk befördert das Abwasser über eine Druckleitung zum Klärwerk Gerwisch. Es musste bis zu 26 Meter tief gegründet werden, um mit dem Tunnel die Elbe unterqueren zu können. In etwa 22 Meter Tiefe wurde schließlich die Betonsohle des Pumpwerkes gegossen und an der Bohrpfahlwand verankert. Insgesamt drei Pumpen drücken das Abwasser durch den Tunnel in Richtung Gerwisch.

Und schließlich unser Magdeburger Elbetunnel: Er ist 636 Meter lang, quert den Zweigkanal, den Rothenseer Verbindungskanal und die Elbe, hat einen Innendurchmesser von 2,60 Meter und liegt mit seiner Sohle etwa 7,50 Meter unter dem Bett der Elbe. Das Innenleben seiner Röhre, die im übrigen begehrbar ist, besteht unter anderem aus zwei Abwasserdruckleitungen (500 und 600 Millimeter Innendurchmesser) sowie Kabeltrassen und Laufstegen. Diese mächtige Röhre bahnte sich dank hydraulischer Vorpresseinrichtungen ihren Weg unter das Flussbett. Aus der Baugrube des Pumpwerkes heraus wurde der Tunnel Stück für Stück unter dem Zweigkanal, dem Abstiegskanal und schließlich der Elbe zu ihrem Ostufer vorgetrieben. Dort endet er im so genannten Ostschacht. Von da aus bis zum Klärwerk Gerwisch ist noch eine 2,8 Kilometer lange Strecke zu überwinden. Das besorgt eine einzige Druckleitung.

Auch wenn Magdeburg jetzt seinen ersten Elbetunnel hat, so ist er deswegen nicht Magdeburgs erste Ab-



Magdeburg baut - hat gebaut

## Hauptsammler und Hauptpumpwerk „Nord“ mit Elbtunnel

Klärwerk Gerwisch

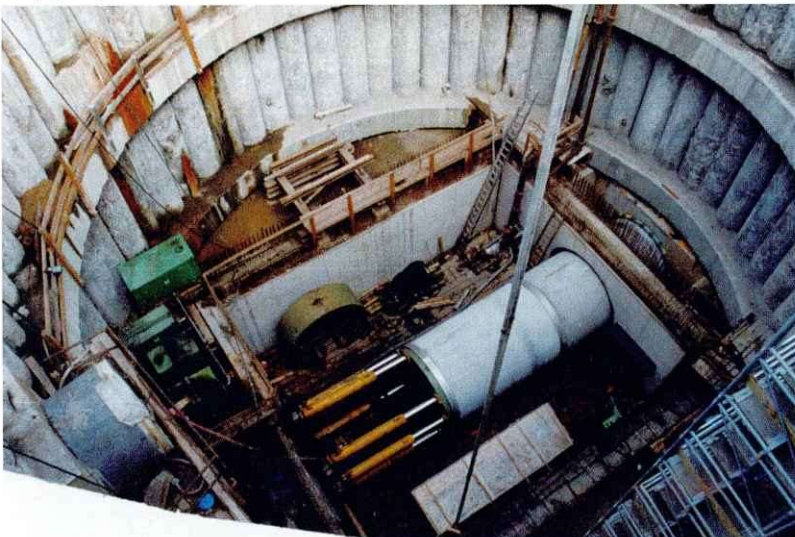
Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Betriebsgelände des Städtischen Abwasserbetriebes

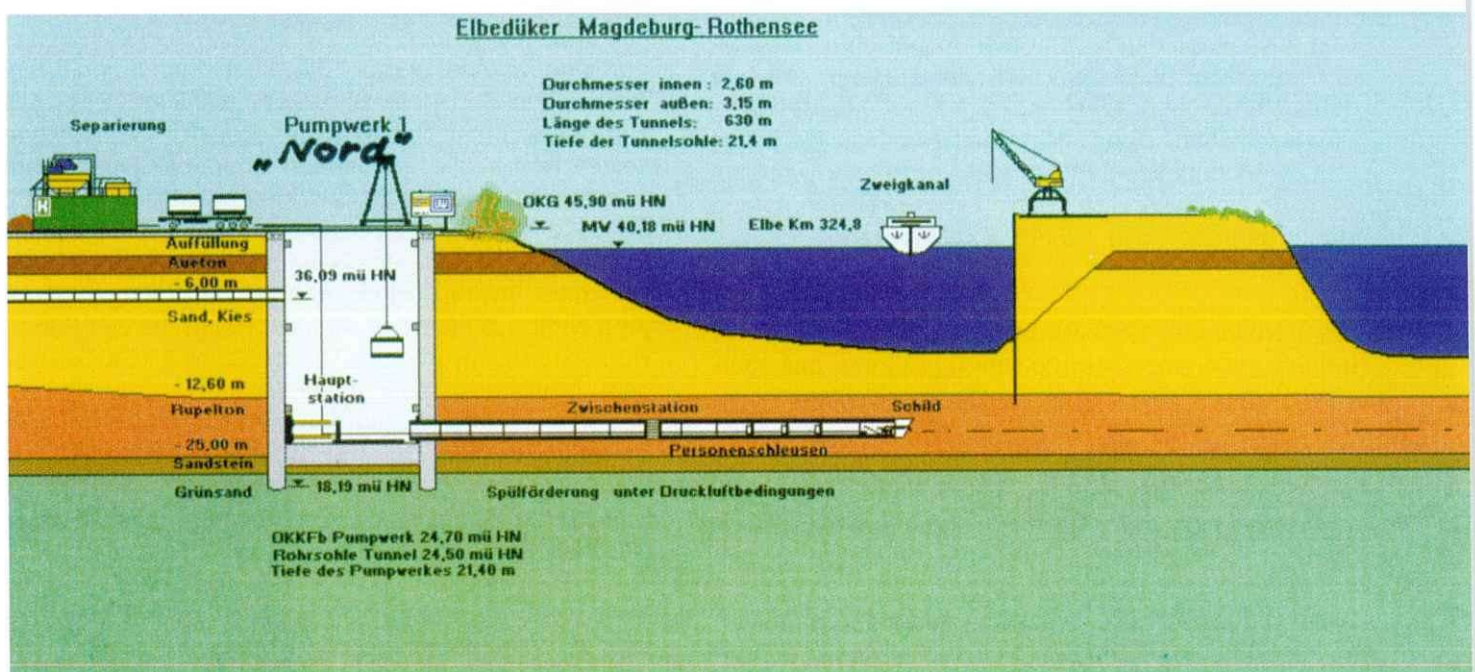
Kanalumverlegung am Universitätsplatz

wasserleitung unter der Elbe. Die wurde nämlich schon 1894 gebaut. Der so genannte Doppeldüker ist Ende September 1894 durch Stromelbe und Alte Elbe geführt worden. Das Wort Düker stammt übrigens vom niederländischen Duiker ab. Das bedeutet zu Deutsch Taucher. Und eben die mussten sich damals in die Fluten der Stromelbe werfen, um das technische Kunststück des Unterwasserleitungsbaus zu bewerkstelligen. Anders ging es einfach nicht. Denn eine Rinne durch die Stromelbe zu baggern und die Düker von Gerüsten aus zu versenken war unter anderem wegen des schon recht regen Schiffsverkehrs zu gefährlich. Die Möglichkeit schied also aus. Jeweils acht Meter lange Rohre nahmen die Taucher mit nach unten, montierten sie dort und versenkten sie im Flussbett. Zur Stabilisierung

Baugrube des Hauptpumpwerkes „Nord“ mit Bohrpfahlwand und unterirdischem Rohrvortrieb



Hauptpumpwerk „Nord“ Besichtigung...



Systemlängsschnitt für das Hauptpumpwerk „Nord“ sowie den Elbtunnel



wurden die Düker mit Steinen beschwert. Nicht ganz so mühselig gestaltete sich das Unterfangen an der Alten Elbe. Hier konnte eine Baugrube ausgehoben, der Düker von Gerüsten aus in einem Stück versenkt werden.

Ein technischer Balanceakt. Aber er schützte die Elbe. Denn bis dahin wurde das gesamte Abwasser der Stadt über Kanäle einfach in den Fluss geleitet. Doch die Stadt wuchs immer mehr und die Industrialisierung schritt mächtig voran. 1890 lebten bereits 202 234 Menschen in Magdeburg. 1907 wurden 17 864 Gewerbe- und Industriebetriebe gezählt. Die Elbe hatte ein Problem, die Menschen mussten es lösen. Mit dem Bau der Doppeldükeranlage gelangte das Schmutz-

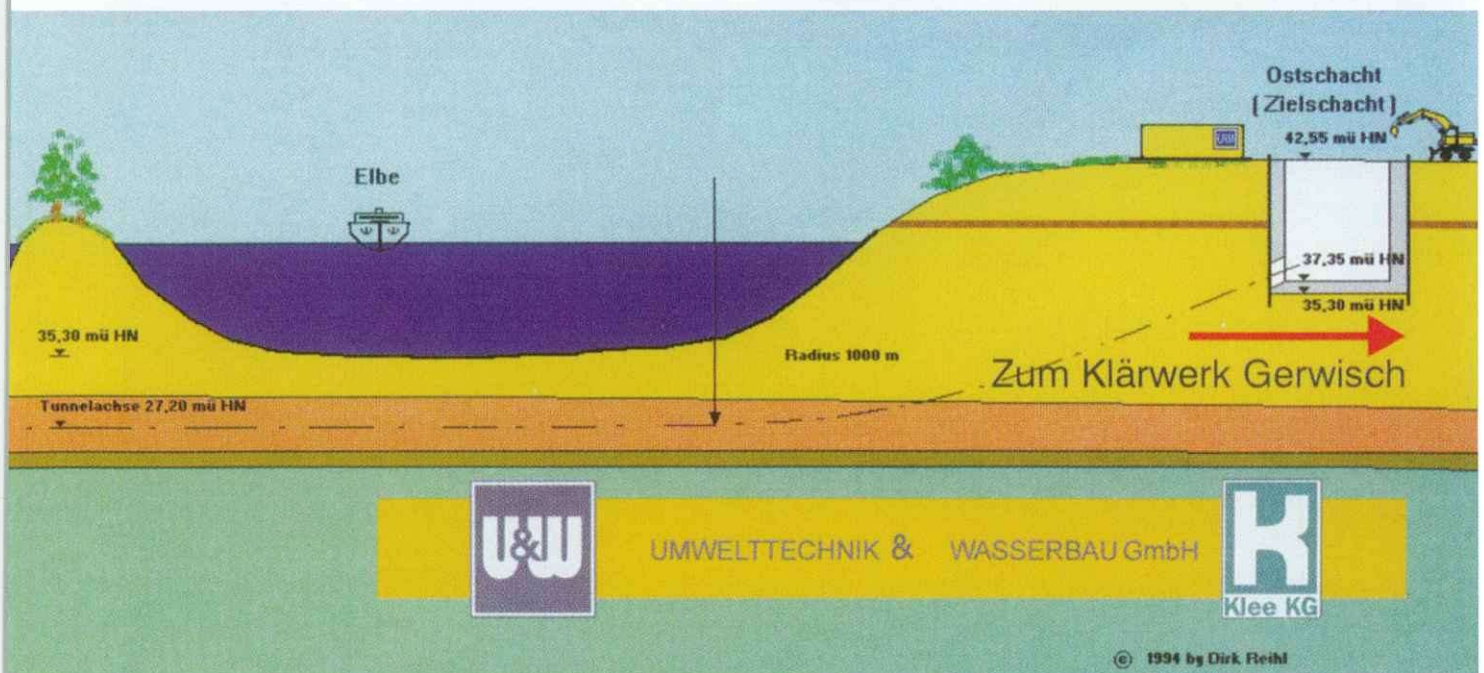
wasser endlich nicht mehr in den Fluss, sondern zum Pumpwerk am Cracauer Anger, das am 13. Mai 1895 in Betrieb ging. Von da aus lief es durch eine elf Kilometer lange Druckleitung auf die Rieselfelder bei Lostau und Körbelitz.

Die Rieselfelder gibt's nicht mehr, sehr wohl aber die beiden Düker. Sie tun nach wie vor unter der Elbe ihren stillen Dienst, wurden lediglich 1997 und 1998 saniert und können auch in den nächsten Jahrzehnten das Abwasser sicher unter den Fluss hindurch bringen.

Blick in den Elbtunnel von West nach Ost (HPW nach Ostschacht)



Hochwasser August 2002: Ostschacht





Hauptsammler und Hauptpumpwerk  
„Nord“ mit Elbtunnel

#### Klärwerk Gerwisch

Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Betriebsgelände des Städtischen  
Abwasserbetriebes

Kanalumverlegung am  
Universitätsplatz

## Klärwerk Gerwisch

Klärwerke machen eher selten wegen ihrer Architektur von sich reden. Das in Gerwisch bildet da eine Ausnahme. Der Popstar Prince hat nach einem fulminanten Schlagzeugsolo seiner Trommlerin Sheila E. mal bemerkt: "Not bad for a girl." In diesem Fall könnte man sagen: Nicht schlecht für ein Klärwerk.

Zunächst fallen die beiden 35 Meter hohen zartbunten Zwiebeltürmchen auf. Sie sind Blickfang und Wahrzeichen des Klärwerks. Allerdings sind sie nicht etwa in die Landschaft gebaut worden, um das Gelände mit russischer Sakralbaukunst aufzuwerten. Sie haben eine sehr konkrete Funktion, es sind Schlammfaulbehälter. Hübsch verpackter Fäkalmüll. Im Volksmund werden die Türme deshalb auch Fauleier genannt. Das klingt despektierlich. Aber zum einen trifft dieser Begriff ja irgendwie zu. Zum anderen ist es fast ein Ritterschlag, wenn die Menschen sich schon so kurze Zeit nach Fertigstellung eines Gebäudes seiner verbal bemächtigen. Das zeigt, dass es angenommen wird.

Wie gesagt, die Anlage ist noch sehr jung. Am 17. September 1999 ist sie nach zweieinhalbjähriger Bau-





zeit eingeweiht worden und hat damit das 1956 gebaute mechanische Klärwerk abgelöst. Das neue Werk nimmt das Magdeburger Abwasser auf, dazu noch das von 20 Gemeinden im Umland. Der Weg geht durch die örtlichen Kanalnetze und schließlich über Pumpwerke bis zum Klärwerk. Dort wird das Abwasser zunächst mechanisch vorgereinigt. Das heißt, drei Feinrechen entfernen grobe Teile, ein Sand- und Schwimmstofffang Sand und Fette. Die noch übrigen Schwebestoffe setzen sich anschließend in den vier Vorklärbecken als Schlamm ab, der wiederum in die Klärschlammbehandlung kommt. Und damit wir nicht bald die Nase voll haben von so einem Klärwerk, gibt's Geruchsfilter.

Weiter geht's zum Herzstück der Anlage, ins Belebungsbecken. Hier wird das Abwasser durch Mikroorganismen, auch Belebtschlamm genannt, biologisch gereinigt. Diese Mikroorganismen fressen die organische Stoffe wie Stickstoff- oder Phosphorverbindungen quasi auf. Schlamm und Wasser werden in vier Nachklärbecken voneinander getrennt. Das inzwischen gereinigte Wasser fließt in die Elbe.

Während das Wasser schon in Richtung Hamburg fließt, ist der Schlamm noch da. Und hier kommen nun die Fauleier zum Einsatz, unsere bunten Zwiebeltürme. Da wird der Schlamm hineingepumpt. Die beiden haben ziemlich dicke Bäuche, können jeder 8645 Kubikmeter aufnehmen. Darin verdauen sie den Schlamm sozusagen, wandeln ihn in Methangas und Kohlendioxid um. Praktische Sache: Das so gewonnene Klärgas wird im hauseigenen Blockheizkraftwerk in Energie umgewandelt, die zum Betreiben der verschiedenen technischen Anlagen und zum Aufheizen des Schlammes benötigt wird.

Klingt alles ganz einfach, aber so unkompliziert ist es vermutlich nicht. Nicht umsonst wird in einer computerbestückten Zentrale aufgepasst, das alles funktioniert. In dieser Prozessleitwarte laufen sämtliche Betriebsdaten zusammen und werden ausgewertet. So können die Abläufe der Abwasser- und Schlammbehandlung überprüft und gesteuert werden. Und es gibt auch ein Labor, das regelmäßig die Schlämme und das Wasser untersucht. Die Laboranten stellen sicher, dass wirklich nur gereinigtes Abwasser in unsere Elbe fließt.

Das war vor rund 139 Jahren noch ganz anders. Der Fluss musste alles aushalten - die Haushaltsabwässer und die der Industrie. Zwar gab es schon recht früh eine Kanalisation - 1717 wurde der erste Kanal am alten Brücktor gebaut, 100 Jahre später gab es schon ein kleines Kanalnetz - aber das Schmutzwasser gelangte weiterhin in die Elbe. Die armen Fischlein. Denen rauschte erst wieder mehr Sauerstoff durch die Kiemen, als 1894 die beiden Elbedüker verlegt wurden.

Die unterelbischen Leitungen führten zu benachbarten Rieselfeldern.

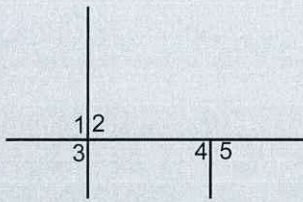
Doch in den 1920er Jahren wurde immer mehr Abwasser produziert. Folge: Die Kosten für das Pumpen auf die Rieselfelder schnellten in die Höhe. 1924 standen Ausgaben von 260 000 Mark nur 158 000 Mark Einnahmen gegenüber. Ein Verlustgeschäft. Zwar wurden die Rieselfelder erst 1992 endgültig aufgegeben, aber man sann damals über andere Lösungen nach. Am 1. April 1926 ging die erste Reinigungsanlage am Cracauer Anger in Betrieb - eine so genannte Siebscheibenanlage. Magdeburgs erstes Klärwerk war aus der Taufe gehoben. Neun Jahre später öffnet das Klärwerk Rothensee, 1954 das in Gerwisch, der Vorläufer des jetzigen. Dass es zu DDR-Zeiten viele Großbetriebe mit der Entsorgung und Reinigung ihrer Abwässer nicht so genau nahmen, wissen wir. Kein Wunder, dass die Fische zu der Zeit der Elbe ihre Schwanzflossen zukehrten. Jetzt sind sie wieder da. Rund 90 Arten tummeln sich in dem Fluss. Sogar der Elbstör, der in den 20er Jahren des vergangenen Jahrhunderts verschwand, lässt sich, wenn auch zögerlich, wieder blicken.

Dass wir heute unsere Abwässer so sorgfältig klären und entsorgen, ist auch dem Münchner Arzt Max von Pettenkofer (1818 bis 1901) zu verdanken. Rund 175 Jahre ist es her, dass er den Zusammenhang zwischen so furchtbaren Volksseuchen wie Cholera und Typhus und den hygienischen Verhältnissen erkannte. Er machte sich Gedanken darüber, wohin die Abwässer fließen und wie sauber das Trinkwasser ist. Ihm war klar, dass nur zentrale städtische Einrichtungen Lösungen anbieten konnten. Und so kam München auf sein Betreiben hin zu einem gut funktionierenden Kanalsystem - die Initialzündung für eine regelrechte Hygienebewegung.

Auch in Magdeburg wütete eine schreckliche Choleraepidemie. Von 1831 bis 1873 starben an dieser Krankheit 4500 Magdeburger. Der Magistrat verbesserte daraufhin Schritt für Schritt die Abwasserentsorgung. Die Anfänge waren bescheiden. Doch im Laufe der Jahrzehnte verfeinerten kluge Ingenieure die Technik immer weiter bis hin zu vollbiologischen Kläranlagen, so wie die neue in Gerwisch. Und das kostet auch einiges. Insgesamt 70 Millionen Euro sind in Gerwisch investiert worden.



Magdeburg baut - hat gebaut



- 1 Betriebsgebäude
- 2 Faulbehälter und Gasspeicher
- 3 Hochwasser 2002 (der Klärwerksbetrieb musste nicht unterbrochen werden)
- 4 Leitwarte
- 5 Labor









Hauptsammler und Hauptpumpwerk  
„Nord“ mit Elbtunnel

Klärwerk Gerwisch

**Hauptpumpwerk Cracauer Anger**

Betriebsgelände des Städtischen  
Abwasserbetriebes

Kanalumverlegung am  
Universitätsplatz

## Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Am 23. April 1999 fiel der Startschuss für Magdeburgs schönsten Blütensommer - die Bundesgartenschau öffnete ihre Pforten. 2,3 Millionen Besucher sollten im 25. BUGA-Jahr in das frühere Kasernengelände strömen. Weniger spektakulär wurde 19 Tage später Richtfest für das Hauptpumpwerk am Cracauer Anger gefeiert. Was aber hat nun der duftende Mega-Garten mit der Abwassertechnik zu tun? Nun, die beiden sind unmittelbare Nachbarn. Eine seltsame Verbindung. Und eben die stellte ganz besondere Anforderungen an die Architektur dieses Pumpwerks.

Es einfach in der Landschaft verschwinden zu lassen, war nicht möglich. Also musste eine besondere Lösung her, um einen optischen Missklang zu vermeiden. Sorgfalt galt nicht nur der Gestaltung der Fassade, sondern auch der des Daches. Völlig unproblematisch war der Bau des Herzstücks des Werkes, des Pumpenkellers. Der wurde teilweise bis zu neun Meter tief in die Erde versenkt, blieb größtenteils unsichtbar. Nun kann man aber schlecht ein ganzes Pumpwerk verstecken. Der eingeschossige überirdische Bau musste schließlich Platz für Dienstleistungsbereiche, Kanalgut- und Rechengutaufbereitung sowie Schaltanlage und Traföräume bieten.

Das Magdeburger Architekturbüro Berger und Partner entschied sich dafür, die 32 Meter lange Seite, die sich der BUGA zuwendet, mit bogenförmigen Leimholzbindern zu verkleiden. Eine optisch interessante Variante, die zudem wunderbar mit dem BUGA-Turm korrespondiert. Auch er ist ein Holz-Leimbinderbau. Die rippenförmige Konstruktion des Pumpwerkes bietet darüber hinaus den Vorteil, dass sie gleichzeitig das Gerüst für das Dach bildet. Ein Dach, das nicht besser zu einem Landschaftsgarten passen könnte. Denn es ist vollständig begrünt, sozusagen der Ausdruck einer Paarung von Natur und Technik.

Und letztere ist natürlich nicht zu kurz gekommen. Das Pumpwerk hat die Aufgabe, die Hauptmenge des Magdeburger Abwassers zum neuen Klärwerk nach Gerwisch zu fördern. Zeitgleich mit dem Pumpwerk wurde auch der so genannte Tiefliegende Ostelbische Sammler neu gebaut. Durch ihn fließt der gesamte Trockenwetteranfall zum Pumpwerk. Erst bei Regen kommen die alten Zulaufkanäle (zwei gemauerte Drachenprofile) zum Einsatz. Über ein neu errichtetes Einlaufbauwerk fließen bei starken Regengüssen gewaltige Mischwassermengen, das heißt Schmutz- und Regenwasser, in den Zulaufbereich des Pumpwerks.

Vom Pumpwerk können maximal 7 542 Kubikmeter Abwasser pro Stunde zum Klärwerk Gerwisch weggepumpt werden. Der Pumpenpark besteht aus acht Pumpen verschiedener Größe beziehungsweise Funktion. Sechs Pumpen bilden die so genannte Pumpenstaffel, die das Abwasser nach Gerwisch pumpen. Das sind je drei Trocken- und drei Regenwetterpumpen. Durch die unterschiedlichen Förderkapazitäten und eine frequenzgesteuerte Regelung ist es möglich, abhängig von der anfallenden Abwassermenge einen energieoptimierten und gleichmäßigen Pumpenbetrieb zu gewährleisten.

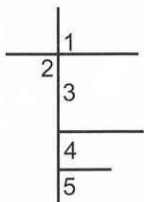
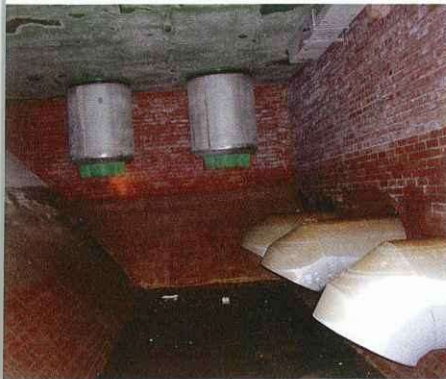
Bei außergewöhnlich starken Niederschlägen ist ein Mischwasserabschlag in die Elbe möglich. Für diesen Notfall sind die restlichen zwei Pumpen gedacht. Das sind Rohrgehäusepumpen, von denen eine lediglich als Reserve dient. Springt die Rohrgehäusepumpe an, muss der entsprechende Mischwasserabschlag sofort gemeldet werden.

Dieser komplizierte technische Organismus arbeitet ruhig und reibungslos. Das war vor 100 Jahren noch ganz anders. 1895 ging das Pumpwerk am Cracauer Anger in Betrieb, damals noch dampfbetrieben. Die anfangs zwei, später vier Kolben-Dampfpumpen schickten das Abwasser auf die Körbelitzer und Lostauer Rieselfelder. Bei dieser Arbeit werden sie ganz schön gestampft und gefaucht haben. Und auch das klingt ziemlich lärmig: In einem Kesselhaus wurden ständig fünf große Flammrohrkessel befeuert. Ganz unscheinbar war die Anlage wohl auch nicht. Da gab es das riesige Maschinenhaus und einen 56 Meter hohen Schornstein. Ganz schön Betrieb auf dem Cracauer Anger anno 1895. Trotz des hektischen Geschnaufes brachte das Pumpwerk damals nur 28 Prozent der heutigen Leistung.

Dabei blieb es natürlich nicht. Die Anlage wurde mehrfach umgebaut, am umfangreichsten Mitte der 1950er Jahre. Auf diesem Stand der Technik arbeitete das Pumpwerk die nächsten 40 Jahre. Aber dann wiesen Bauwerkshülle, Kapazität und Betriebssicherheit so



erhebliche Mängel auf, dass über einen Neubau nachgedacht werden musste. Der steht nun im Süden der ehemaligen Anlage. Der Städtische Abwasserbetrieb SAM (inzwischen Abwassergesellschaft Magdeburg, ein Tochterunternehmen der Stadtwerke) hat damit dem dampfenden Original einen technisch hochmodernen Nachfolger gegeben, dessen Architektur selbst den benachbarten Blütenzauber nicht stört.



- 1 Beigeordneter Werner Kaleschky und Jürgen Vinzelberg (Betriebsleiter SAM)
- 2 Sammelraum/ Pumpenvorlage
- 3 Pumpenkeller
- 4 Montage der Kanalgutaufbereitungsanlage
- 5 Montagearbeiten im Pumpenkeller



Magdeburg baut - hat gebaut

Hauptsammler und Hauptpumpwerk  
„Nord“ mit Elbtunnel

Klärwerk Gerwisch

Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Betriebsgelände des Städtischen  
Abwasserbetriebes

Kanalumverlegung am  
Universitätsplatz



SAM Betriebsgelände





## Betriebsgelände des Städtischen Abwasserbetriebes

Diesem Turm am Schleinufer wird es nicht leicht gemacht, auf sich aufmerksam zu machen. Muss er sich doch einer übermächtigen Konkurrenz erwehren. Und die steht direkt gegenüber auf der anderen Straßenseite - die Lukasklause. Dabei ist der schlanke Turm auf der anderen Seite, der seit 1907 an diesem Platz steht, auch recht ansehnlich. Nicht umsonst haben ihn die Denkmalpfleger unter Schutz gestellt. Aber man geht an ihm vorbei und zuckt mit den Schultern. Man weiß nicht viel über ihn. Es ist nun mal sein Pech, dass der imposante achteckige Turm der Lukasklause ihm komplett die Show stiehlt. Wen wundert's. Immerhin ist der mehr als 600 Jahre älter. So viel hat er schon miterlebt, so viel ist rund um seine gotischen Mauern passiert. Der könnte Geschichten erzählen. Und das macht ihn natürlich interessant. Touristen pilgern zu ihm hin, bestaunen die alten Mauern. Den Turm gegenüber würdigen sie keines Blickes.

Kaum jemand fragt sich, wozu er gehört oder was er für eine Funktion hat. Gute Fragen, die es lohnt zu beantworten. Seine schlanke Gestalt lässt vermuten, dass es sich um den Schlauchturm einer Feuerwache handelt. Doch weit gefehlt. Ein Schlauchturm ist er, aber ein Spritzenhaus gab's hier nie. Ganz im Gegenteil: Wasser ist das Element, das die Menschen beschäftigt, die rund um den Turm arbeiten. Und das ist Tradition in diesem Hause.

Am 12. März 1907 zog die Städtische Kanalverwaltung in die Rötgerstraße 9 ein. Das Gebäude nebst Turm wurde eigens für sie gebaut. Während der Verwaltungstrakt und das Eingangsportal auf die Rötgerstraße zeigen, schaut der Turm auf das Schleinufer. Die damaligen Bauherren haben sich viel Mühe gegeben mit ihrem neuen Betriebssitz. Der Turm wurde mit Fachwerk versehen, das Eingangsportal hübsch verziert. Sie wollten mit geschmückter Architektur auf sich aufmerksam machen. Reiht sich doch schon beim Wort Kanalisation eine Gedankenkette aus Schmutz, Ungeziefer und Gestank auf und ruft unwillkürlich ein Nase-rümpfen hervor. Ein bisschen Imagepolitik konnte da nicht schaden. Und so wurde eben aufwändiger gebaut.

Aber was hat denn nun dieser Schlauchturm bei der Kanalverwaltung zu suchen? Ganz einfach. Auch ein Abwasserbetrieb brauchte Schläuche und musste sie trocknen. Das war damals besonders wichtig, weil die Schläuche aus Jute waren. Hätte man sie nach ihrem Einsatz bei der Kanalreinigung einfach wieder aufgerollt, wären sie schlicht verfault. So hievte man sie mit einem Flaschenzug ins obere Stockwerk des Turmes. Von da hingen sie gerade herunter, das Wasser konnte

heraustropfen, die Schläuche trockneten sowohl innen als auch außen und wurden gut durchlüftet.

Längst baumeln da keine Schläuche mehr von der Decke. Die heutigen Hochdruckspülschläuche sind aus Kunststoff. Sie werden nach einem Einsatz einfach wieder auf ihre Trommel gerollt und fertig. Somit hatte auch der Turm seinen Dienst erfüllt. Inzwischen ist ein Treppenhaus aus ihm geworden. Denn sowohl er als auch die angrenzenden Gebäude sind von Juli 1998 bis März 2000 saniert worden. Nach dem Motto: aus Alt mach Neu und doch wieder Alt.

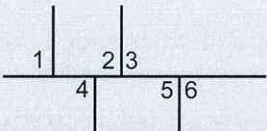
Bereits im Zweiten Weltkrieg war das Gebäude teilweise zerstört und zu DDR-Zeiten nur lieblos wieder geflickt worden. Der Tunnelbau am Askanischen Platz (1997 bis 1999) hat es vollends erschüttert. Dadurch entstanden so große Bauschäden am Ostflügel des Hauses, dass der komplett entkernt werden musste. Nun baute der Städtische Abwasserbetrieb Magdeburg (SAM) zwar neu, aber nach den Originalplänen von 1907. Das Eingangsportal mit seinen Reliefs sieht wieder so schön aus wie vor 100 Jahren. Der Schlauchturm konnte glücklicherweise gerettet werden. Fachwerk und Mauern wurden saniert, die Fassade frisch verklankert.

Es ist also alles wieder beim Alten. Bis auf das Innenleben, das natürlich nach modernen Gesichtspunkten gestaltet wurde. Doch davon abgesehen kreisten die Gedanken in den Büros weiterhin ums Magdeburger Abwasser. Aber das war ja wie gesagt schon immer so. Nur die Firmennamen änderten sich im Laufe der Jahre. Den Anfang machte das Städtische Kanalbetriebsamt. Ab Mai 1945 hieß es dann Abteilung Stadtentwässerung des Tiefbauamtes des Rates der Stadt Magdeburg. Der Name blieb bis zum 1. April 1949, änderte sich dann in Kommunales Wirtschaftsunternehmen, Abteilung Stadtentwässerung. Von 1953 bis 1964 nannte sich das Ganze VEB Wasserwirtschaft, von 1964 bis 1990 VEB Wasserversorgung und Abwasserbehandlung Magdeburg. 1990 wurde daraus die Magdeburger Wasser- und Abwassergesellschaft mbH (MAWAG). Aus der wurde am 1. Januar 1994 der Städtische Abwasserbetrieb Magdeburg (SAM).

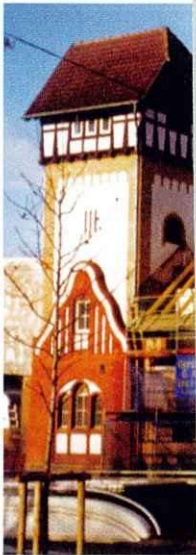
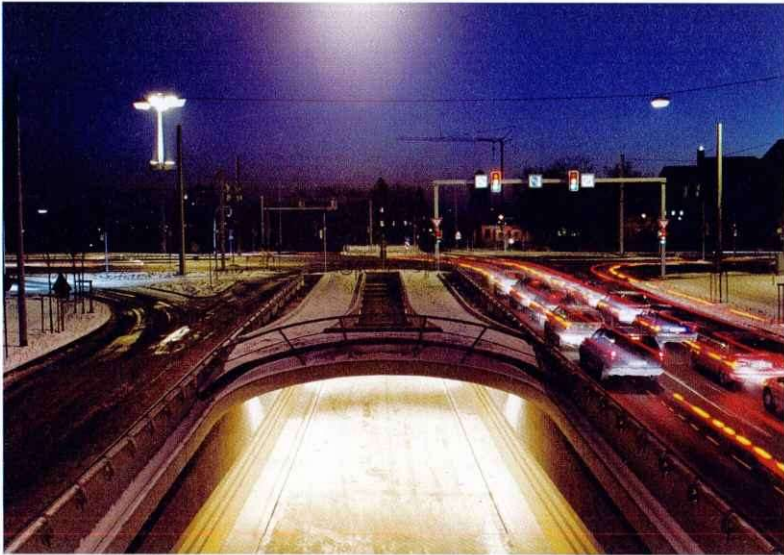
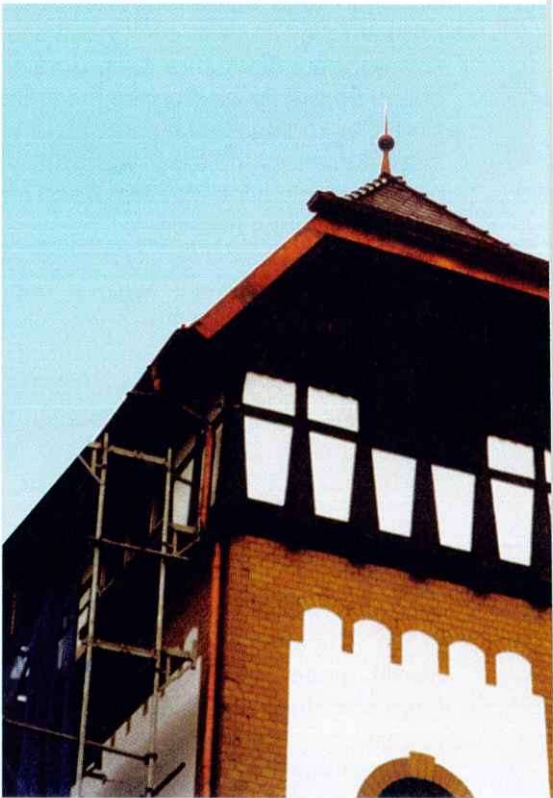
Seit dem 1. Januar 2006 gibt's wieder einen neuen Namen: Abwassergesellschaft Magdeburg mbH (AGM), eine Tochter der Städtischen Werke. Und damit wird endgültig ein langes Kapitel der Geschichte dieses Hauses geschlossen. Denn um Abwasserfragen wird sich hier demnächst nichts mehr drehen. Die Städtischen Werke holen ihre neue Tochter zu sich ins Haus. Die Rötgerstraße 9 bekommt andere Hausherren. Und die werden hier vielleicht eine neue Tradition begründen.



Magdeburg baut - hat gebaut



1-6 Betriebsgelände









Magdeburg baut - hat gebaut

Hauptsammler und Hauptpumpwerk  
„Nord“ mit Elbtunnel

Klärwerk Gerwisch

Hauptpumpwerk Cracauer Anger

Betriebsgelände des Städtischen  
Abwasserbetriebes

Kanalumverlegung am  
Universitätsplatz

## Kanalumverlegung am Universitätsplatz

Vom 1. Januar 2004 bis zum 28. September 2005 wurde Magdeburgs Universitätsplatz zur größten Baustelle der Stadt. Ein 350 Meter langer Tunnel bohrte sich Stück für Stück unter der Walther-Rathenau-Straße hindurch. 7000 Kubikmeter Frischbeton, 1063 Tonnen Betonstahl, 265 Kubikmeter Fertigbetonteile, 3600 Meter Leerrohr verschwanden in dem Bauwerk. Eine technische und planerische Herausforderung. Mussten doch während der 22-monatigen Bauzeit Straßenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr an diesem wichtigen Knotenpunkt aufrecht erhalten werden.

Blick auf den Universitätsplatz





Doch der Tunnelbau war auch eine Reise in die Vergangenheit. Unwiederbringlich verloren ist zwar die einst dichte Bebauung des damaligen Kaiser-Wilhelmplatzes. All die Häuser und auch das Reiterstandbild Kaiser Wilhelms I. von Rudolf Siemering sind von den Bomben am 16. Januar 1945 zu Schutt und Staub zer-mahlen worden. Aber die Planer wussten, dass unter der Straßendecke Reste alter Festungsbauten der Stadt verborgen lagen. Deshalb durchwühlten die Baggerschaufeln zunächst behutsam wie Trüffelschweine den Boden, bevor die Archäologen mit Schippen und Spaten auf diese Kostbarkeiten stießen. Sie fanden alte Mauern der ehemaligen Bastion, Lünette und des Ravelins Hessen. Auf diesen Resten erhob sich übrigens 1897 das Kaiser-Wilhelm-Denkmal. Fürst Leopold von Anhalt-Dessau ließ die Bastion Hessen 1702 bauen. Das damals verwendete Baumaterial war überwiegend Grauwacke. Einen alten Grauwackestrang machten sich die Festungsbauer damals offensichtlich zu Nutze. Das Überbleibsel eines ehemaligen Steinbruchs. Das allerdings sollte sich für die heutigen Tunnelbauer als Tücke des Objekts erweisen. Dieses Gestein ist von geringer Festigkeit und wenig tragfähig. Deshalb waren hier vorher nicht geplante aufwändige Gründungen der Tunnelsohle mittels Bohrpfehlen aus Stahlbeton erforderlich.

Der hier vorgefundene Baugrund bereitete auch den Kanalbauern Kopfschmerzen. Ausgerechnet im Bereich des neu verlegten Abwasserkanals und in der Baugrube des Pumpwerkes war ein bedeutend größerer Felsabtrag nötig als ursprünglich gedacht. Denn um den Tunnelbau überhaupt realisieren zu können, mussten ein großer Abwasser-Hauptsammler und drei kleinere Kanäle umverlegt sowie ein neues unterirdisches Pumpwerk zur Entwässerung des Tunnels gebaut werden. Der vorhandene Sammler ist einer der größten Magdeburgs, hergestellt als Sonderprofil. Mit seinen Abmessungen von 1,70 Breite und zwei Meter Höhe ist er eine Hauptschlagader der Stadt. Über ihn fließen rund 30 Prozent der gesamten Schmutzwassermenge Magdeburgs ab. Der Sammler verläuft entlang der Walther-Rathenau-Straße in Richtung Osten. Ange-bunden sind Kanäle aus der Richard-Wagner-Straße, der Erzberger-, Gareis- und Falkenbergstraße sowie aus dem Breiten Weg.

Noch nie zuvor ist in Magdeburg ein derart wichtiger Abwassersammler mitten in der Stadt getrennt und umverlegt worden. Deswegen galt diesem Vorhaben höchste Priorität, damit während der Baumaßnahme die sichere Entsorgung aufrecht erhalten bleibt. Eine brisante technische Transaktion. Die ordnungsgemäße Ableitung des Schmutzwassers und die überflutungs-freie Mischwasserbewirtschaftung hing davon ab.

Knifflige Geschichte. Befand sich doch ausgerechnet zwischen dem einzigen Regenüberlauf und dem Baueingriff in den Kanal eine ausgeprägte Geländesenke, so dass die Gefahr eines Rückstaus des Mischwasserabflusses mit allen Mitteln verhindert werden musste. Deshalb ist die Baustelle so präpariert worden, dass das gesamte zufließende Regenwasser von einer etwa 400 Hektar großen befestigten Fläche ohne Verzögerung und Havarien während des Baus abgeleitet werden kann. Realisiert wurde das durch einen leistungsfähigen Überpumpbetrieb (660 Liter pro Sekunde) mittels Bypassleitung.

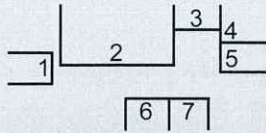
Ganz neu verlegt wurde ein 175 Meter langer Sammler parallel zum Tunnel im Kreisprofil (zwei Meter Durchmesser) aus glasfaserverstärktem Polyesterharz. Das Vereinigungsbauwerk mit den gigantischen Abmessungen 9,80x9,80x5,20 Meter verbindet nun den neuen Kanal nördlich der Tunneltrasse mit dem alten Kanal südlich des Tunnels und bildet somit den Anschluss an den vorhandenen Hauptsammler in der Walther-Rathenau-Straße östlich des Tunnels.

Weiterhin musste im Zentrum des Uniplatzes bei laufendem Betrieb des Abwassersammlers ein unterirdisches Bauwerk errichtet werden - das Pumpwerk mit einer Kapazität von 200 Litern pro Sekunde sowie ein Leichtflüssigkeitsabscheider. Die Pumpe ist wichtig für die Tunnel-Entwässerung. Der Leichtflüssigkeitsabscheider schützt Kanalnetz und Kläranlage vor Verunreinigungen durch Benzin oder Öle.

Die abwassertechnischen Anlagen und die Kanäle sind inzwischen für uns unsichtbar. Seit September 2005 ist der Knotenpunkt Universitätsplatz, der den Magdeburger Ring mit dem Schleifufer verbindet und zum Nordbrückenzug führt, fertig. Ein wichtiger Schritt zur Entlastung des nördlichen Stadtzentrums. Etwa die Hälfte des Verkehrs fließt nun unterirdisch. Doch der Tunnelbau bringt nicht nur eine Verbesserung des Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung. Gleichzeitig ist der Platz neu gestaltet worden, die neue Straßenbahntrasse ist eine gelungene Alternative und auch die Radfahrer haben endlich einen sicheren Weg bekommen. Wenn wir heute über den Platz schlendern oder mit unseren Autos durch die Tunnelröhre fahren, ahnen wir nicht einmal mehr, welche technische Leistung da innerhalb von nur 22 Monaten unter unseren Füßen oder Rädern vollbracht wurde.



Magdeburg baut - hat gebaut



- 1 Blick in den Mischwasserkanal
- 2 Universitätsplatz mit Skizze der Kanalumverlegung
- 3-5 Vereinigungsbauwerk
- 6-7 Vorbereitung zum Übergangsbetrieb für Kanalarückbau

Übersicht zur Kanalumverlegung



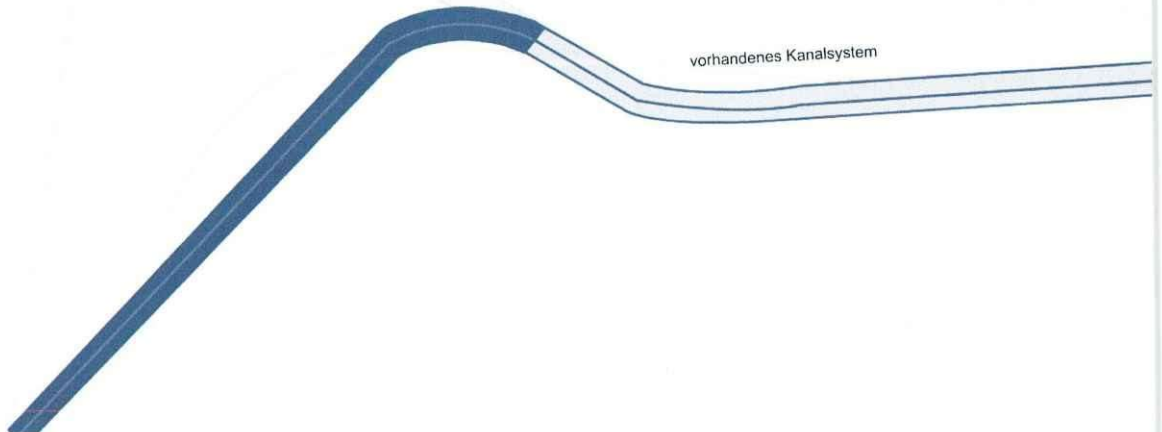
Blick in den neuen Hauptsammler



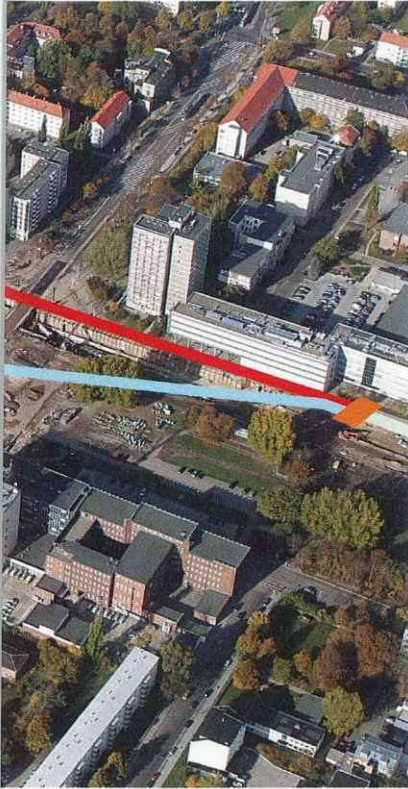
Kanalabschnitt,  
der zurückgebaut  
werden mußte

Walther-Rathenau

vorhandenes Kanalsystem



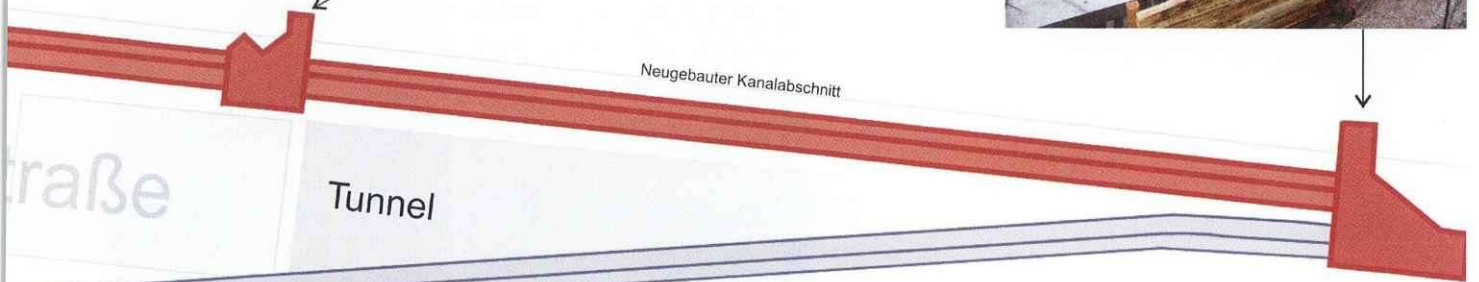
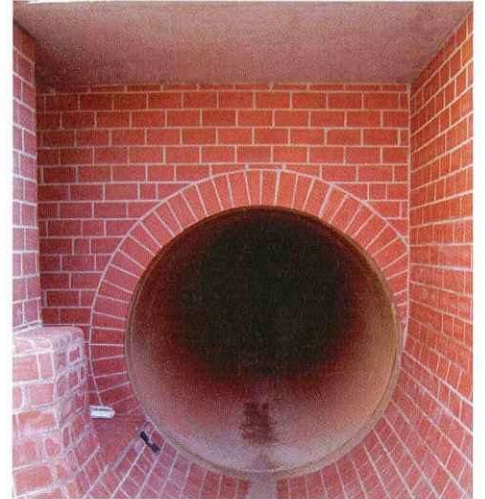




Einstiegsbauwerk



Zusammenführungsbauwerk





Magdeburg baut - hat gebaut

Stadtpark Rotehorn

Herrenkrugpark

Spielplätze

Westfriedhof





## Stadtpark Rotehorn

So romantisch der Park selbst, so romantisch ist auch der Ursprung seines Namens. Es ist eine Liebesgeschichte, die ihm zugrunde liegt, wenn auch eine tragische. Der Sage nach soll sich vor vielen hundert Jahren der tapfere Ritter Willfried in die Herrscherin der Elbe, die schöne Elwine, verliebt haben. Die betörende Wassernixe erwiderte seine Gefühle und erwählte ihn zu ihrem Gatten. Eine Bedingung stellte sie jedoch: niemals dürfe Misstrauen in sein Herz einziehen, was auch geschehe. Ansonsten müssten sie für immer voneinander scheiden. So verbrachte das Paar täglich bis zur Mitternachtsstunde die glücklichsten Stunden auf der Insel, bis Elwine in ihr korallenrotes Horn blies und den Jüngling zurück an den Strand brachte. Doch eines Tages schlug die Stunde des Abschieds früher als üblich. Von Eifersucht zerfressen schlich Willfried seiner Liebsten nach. Doch statt eines Nebenbuhlers sah er ihre Schwestern mit Elwine beim Tanz im Mondenlicht. Er hatte den Schwur gebrochen und sah Elwine nie wieder. Lediglich ihr rotes Horn blieb zurück. Der unglückliche Ritter konnte seine schöne Wassermaid niemals vergessen. Er baute sich ein Haus an der Stelle, wo er mit Elwine seine glücklichsten Stunden verbracht hatte, und hängte ihr rotes Horn über die Tür. So kam der Stadtpark zu seinem Namen.

Mit Sicherheit werden auch heute an diesem Ort noch zarte Liebesbande geknüpft. Der Park lädt ja förmlich dazu ein mit seinen verschwiegene Pfade, den weiten Wiesen, den malerischen Brücken, den lauschigen Plätzchen unter Schatten spendenden Bäumen, dem Adolf-Mittag-See, der die zauberhafte Marieninsel mit ihrem hübschen Tempel umspült.

Die Geschichte des Stadtparks begann 1871. Damals beschloss der Magistrat den gärtnerischen Ausbau des Rotehorn. Gartendirektor Paul Niemeyer gestaltete zunächst 25 Hektar südlich der Sternbrücke. Um die Jahrhundertwende erweiterte Gottlieb Schoch den Park nach Osten. Seine heutige Größe von rund 150 Hektar erlangte er erst 1906. Doch damit war Magdeburgs größte Parkanlage noch längst nicht fertig. Wilhelm Lincke, der Nachfolger Schochs, setzte dessen Planungen fort. Spendable Industrielle unterstützten das Projekt. So etwa Adolf Mittag, der den Bau des nach ihm benannten Sees finanzierte. Der Adolf-Mittag-See entstand zwischen 1906 und 1908 durch Aufweitung der Tauben Elbe. Mit den Spenden Adolf Mittags wurde etwas später die Marieninsel mit Tempel und den zwei hübschen Holzbrücken gebaut. Die deutsche Theaterausstellung 1927 machte den Rotehornpark mit dem Stadthallenbau, dem Pferdetor und Aussichtsturm komplett. Pferdetor und Aussichtsturm schuf Albin Müller, die Stadthalle Johannes Göderitz. Die Bauten sind das

Wahrzeichen des Park geworden, machen ihn so unverwechselbar.

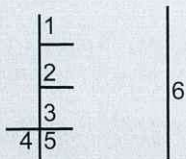
Vor allem aber die Insellage verleiht dem Park seinen Charme. Die Arme der Stromelbe und der Alten Elbe umfassen das grüne Eiland. Doch so zärtlich sie das die meiste Zeit auch tun, manchmal wird diese sanfte Umarmung plötzlich wild und gefährlich. Das Jahrhunderthochwasser 2002 hat gezeigt, welche üble Launen die Natur haben kann. Der Park wurde von den Wassermassen so sehr in Mitleidenschaft gezogen, dass die Sanierungsarbeiten sich über mehr als zwei Jahre hinzogen. Nachdem die Finanzierung aller aufwändigen Maßnahmen geklärt war - allein rund 1,2 Millionen flossen an Fördermitteln - konnte im Juli 2004 mit den ersten Arbeiten begonnen werden.

Auf der Bootsinsel des Adolf-Mittag-Sees mussten acht Bäume gefällt werden, 425 Quadratmeter Ufergelände wurden befestigt, 280 Quadratmeter Wege erneuert. Der Böschungsfuß ist gesichert worden. Im Jahr darauf begann die Tieferlegung des Rahmendurchlasses von der Stromelbe zur Tauben Elbe um einen halben Meter. Der Adolf-Mittag-See bekommt dadurch mehr Frischwasser. Im Zuge der Wiederherstellung des Gewässersystems des Sees ist außerdem im September 2005 zwischen Heinrich-Heine-Weg und Seilerweg für etwa 145 000 Euro eine neue Brücke gebaut worden. Sie ersetzt die frühere Dammaufschüttung. Östlich der Tauben Elbe waren landschaftsgärtnerische Arbeiten notwendig. 203 Bäume mussten gefällt werden. Aber es wurden 43 neue gepflanzt und 1312 Sträucher. Neuer Rasen wurde gesät, Pflanzflächen vorbereitet, Sträucher und Stauden umgepflanzt.

Besonders in Mitleidenschaft gezogen wurde der Teil des Gartens, den Paul Niemeyer von 1871 bis 1886 angelegt hatte. Auf diesen 25 Hektar zwischen Sternbrücke und Fort XII sind auf einer Fläche von rund 6195 Quadratmetern neue wassergebundene Wegedecken eingebracht worden. Sträucher mussten gerodet, Rasen neu gesät, neue Pflanzflächen angelegt werden.

Und schließlich hatte das Hochwasser auch vor dem hübschen Pavillon auf der Marieninsel nicht Halt gemacht. Nicht nur sein Kalkstein, auch die Statik hatte gelitten. Seit September 2005 wird der kleine Tempel umfassend saniert. Ein neuer Ringanker musste eingesetzt, die Kuppel durch ein Edeldstahlgewölbe gesichert werden. Die Bruchstellen im Kalkstein wurden ausgebessert, die Fugen saniert und die gesamte steinerne Hülle von Moos, Schmutz und Graffiti befreit. Mosaikpflaster und Brüstungsgeländer werden ebenfalls wieder instand gesetzt.





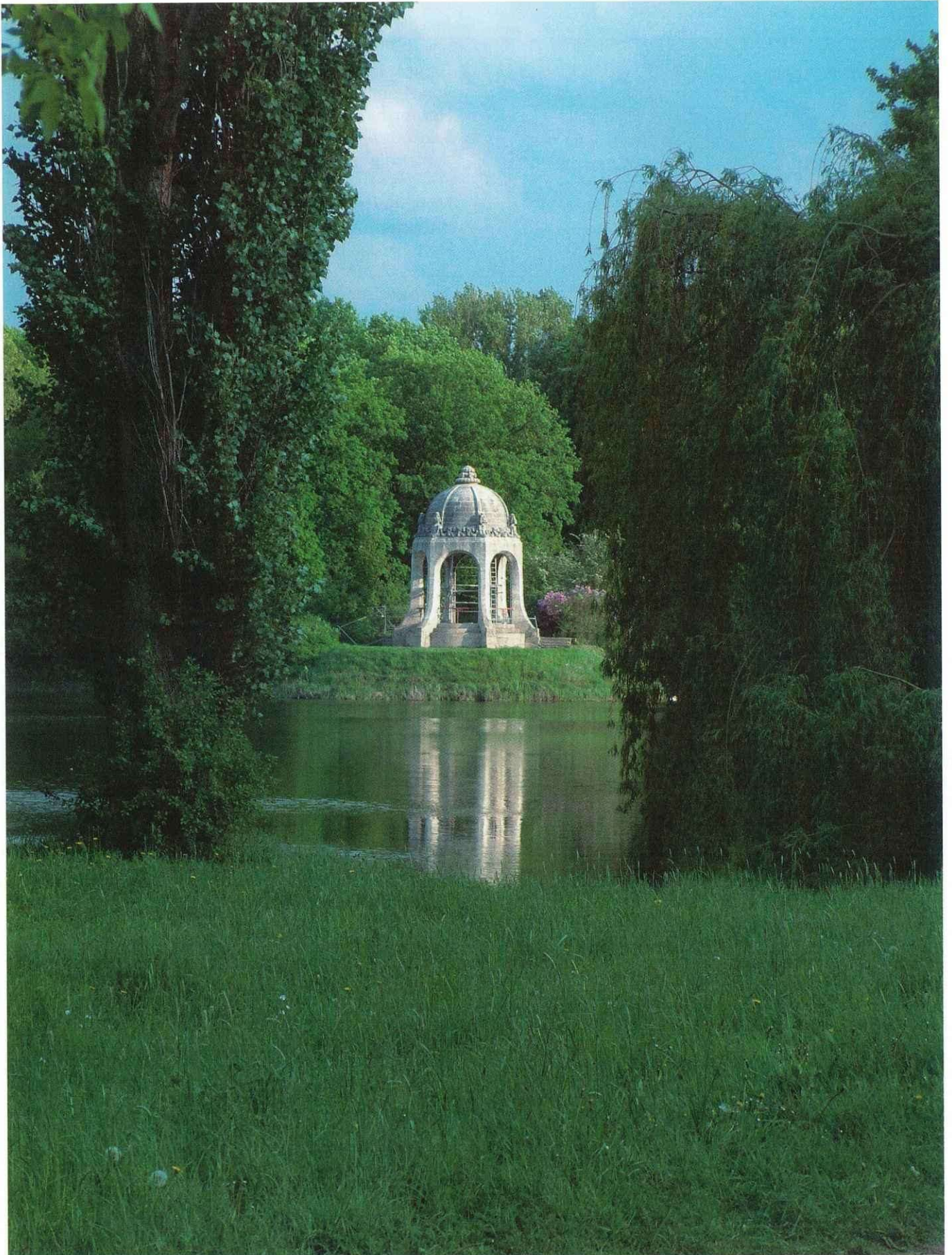
- 1 Überlaufkanal zur alten Elbe
- 2 Historische Brücke im Rothehornpark
- 3 Pergola am Adolf-Mittag-See
- 4 Ehemaliges Ausstellungsgelände am Adolf-Mittag-See
- 5 Hochwasser Stadtpark 2002
- 6 Blick auf den Tempel der Marieninsel

Spaziergängern sind sicherlich auch die Arbeiten an der Pergola und der Treppe zum Adolf-Mittag-See nicht entgangen. Um die Statik der Pergola stand es nicht mehr zum Besten. Ihre nördlichen Pfeiler hatten sich geneigt. Also wurde unmittelbar hinter dem alten Streifenfundament ein zusätzlicher Magerbetonkeil eingebaut, im Fundamentbereich eine Ankerplatte mit Bewehrungsstahl eingebracht. Auch die Treppe, dieser großzügige Abgang zum See, hatte Blessuren davongetragen. Die bröckligen Stufen bedurften dringend einer Sanierung. Zwei Schichten Hartstoff-Estrich sollen die Unebenheiten ausgleichen und die Stufenoberflächen glätten. Der Putzsanierung werden dann noch landschaftsgärtnerische Arbeiten folgen.

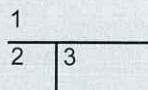
So konnten die größten Wunden inzwischen mit viel Geld und Mühe geheilt werden. Doch die Natur kennt kein Erbarmen. Im Frühjahr 2006 höhlte das Hochwasser die frisch gemachten Wege wieder aus. Da geht es mit den Reparaturarbeiten gleich wieder von vorn los. Das ist eben der Preis, den der Park für seine ausnehmend schöne Lage zwischen den Elbarmen zahlen muss.











1 Herrenkrughotel im Herrenkrugpark  
2-3 Herrenkrugpark Hochwasser 2006

## Herrenkrugpark

Kinder lieben es, auf dem gusseisernen Löwen zu reiten, dessen Rücken schon ganz blank gerieben ist. Fast jedes Elternpaar besitzt so einen Schnappschuss von seinem Sprössling. Sport- und Wettbegeisterte lassen die Löwenplastik eher links liegen und machen sich auf zur Rennbahn, deren grünes Oval vor allem zum alljährlichen Herrentag vor Trubel bebt. Andere kommen, um sich Jazz- oder Klassikkonzerte anzuhören. Aber die meisten suchen einfach nur Erholung unter den schönen, alten Bäumen des Herrenkrugparks.

Die Vermutung liegt nahe, dass der Name des Parks einer früheren Gaststätte entliehen ist. Und richtig. 1676 ließ die Stadt an der Landstraße nach Burg ein Wirtshaus mit dazugehörigen Ställen errichten. Die Reisenden konnten hier ein kühles Bier trinken und sich mit einem deftigen Braten stärken, während nebenan ihre Pferde versorgt wurden. Das Gasthaus hieß Neuer- oder eben auch Herrenkrug.

Den Park, so wie wir ihn heute kennen, gab es damals jedoch noch nicht. Die ausgedehnten Wiesen dienten als Weideflächen. Zwischen 1780 und 1799 wurde zwar ein Akazienhain angelegt. Doch die Bäumchen konnten der überwiegend landwirtschaftlich genutzten Fläche auch nicht zu dem gewünschten Charme verhelfen. Der Herrenkrug verfiel immer mehr in einen jämmerlichen Zustand, der endlich auch den Stadtrat wachrüttelte. 1815 trug der beherzte Aufruf eines Abgeordneten zur Begrünung der Stadt endlich Früchte. Auch der Herrenkrug profitierte davon. Zwei Jahre später ließ Oberbürgermeister August Wilhelm Francke das Gelände vermessen und eine Parkanlage entwerfen. Auch die war noch landwirtschaftlich geprägt, trug aber bereits zaghafte gärtnerische Ansätze.

Dem Gartenbaudirektor Peter Joseph Lenné muss dieses Bild geschmerzt haben. Bereits 1826 dachte er

über das Gelände nach. 1829 wurde er mit der Planung für die Neugestaltung betraut. Allerdings konnte er seine Pläne nur teilweise realisieren. Sein heutiges Gesicht bekam der Park erst zwischen 1890 und 1903 von Lennés Amtsnachfolger Gottlieb Schoch. Der Herrenkrug wurde bald zu einem der beliebtesten Ausflugsziele der Magdeburger. Erst recht, als wenig später die neue Rennbahn gebaut wurde.

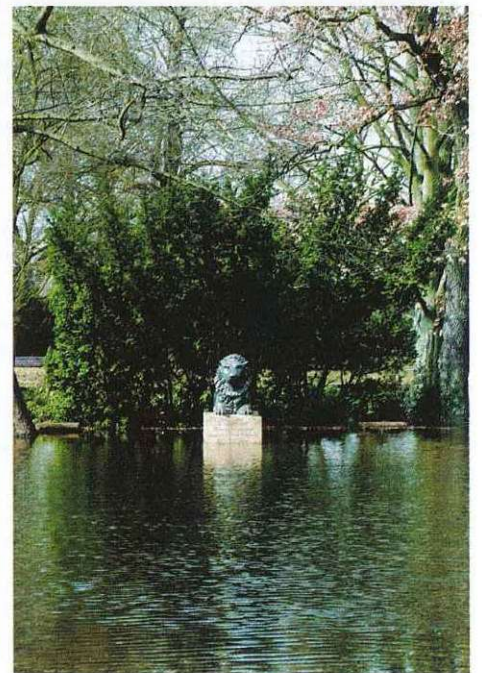
Nicht nur schattige Alleen, die kleinen malerischen Wäldchen und die prachtvollen Baumgruppen des Herrenkrugs bezaubern, sondern auch seine Lage am rechten Ufer der Elbe inmitten der einzigartigen Auenlandschaft. Doch eben dieses Privileg kostete den Park auch schon mehrfach beinahe seine Existenz. Bis 1836/37 war er noch ungeschützt dem Hochwasser ausgeliefert. Dann erhielt er im Westen und Süden Dämme. Doch beim Jahrhunderthochwasser im August 2002 nützten auch die nicht mehr viel. Die Schäden an den Wegen und Gehölzen waren enorm. Zu lange stand der Park im Wasser, um das unbeschadet überstehen zu können.

Nachdem Bund und Land rund 742 000 Euro Fördermittel bewilligt hatten, konnte im Juni 2004 mit der Wiederherstellung des Parks begonnen werden. Im Ostteil wurden insgesamt 2500 Quadratmeter Wege neu asphaltiert, im Südteil bekamen 4840 Quadratmeter Wegeflächen neuen wassergebundenen Belag. 6070 Quadratmeter mussten im Norden erneuert werden. Damit wurden bis Mai 2006 insgesamt rund 5,5 Kilometer der Spazierwege saniert.

Aber auch die Bäume und Pflanzen haben arg gelitten. Wie sehr, das verdeutlicht diese Zahl: 4,5 Hektar Vegetationsfläche mussten die geschickten Hände der Gärtner quasi wiederbeleben. Dazu gehören Strauchneupflanzungen, Rodungen von Sträuchern, Vorbereitung von Pflanzflächen, Staudenpflanzungen und Rasenansaat. Leider hat die Nässe auch manchen Bäumen den Garaus gemacht. Im Südteil fielen deshalb 67 Bäume der Axt zum Opfer, im Nordteil 13. Aber der Verlust wurde wieder wettgemacht: 95 Bäume sind im Süden, sogar 200 im Norden neu gepflanzt worden.

Nach Beendigung der Arbeiten im Sommer 2006 wird niemand mehr ahnen, dass es im Herrenkrug 2002 "Land unter" hieß.







Magdeburg baut - hat gebaut

Stadtpark Rotehorn

Herrenkrugpark

**Spielplätze**

Westfriedhof

seiner Lage am Wasser ist ihm ein maritimer Charakter verliehen worden. Ein Leuchtturm steht da in seiner weiß-rot geringelten Pracht, in den eine Rutsche integriert ist. Er wurde eigens für diesen Spielplatz entworfen, misst immerhin stattliche sieben Meter. Und dann existiert da noch ein richtiges Spielschiff, wie geschaffen für Piratenspiele. Komplettiert wird das Angebot mit einer Doppelschaukel, einer Drehscheibe, einer Seilbahn, einem Schwingreifen und einem Sandkasten.

Drei neue Kinderparadiese, die die Stadt sich insgesamt 450 000 Euro kosten ließ.

## Spielplätze

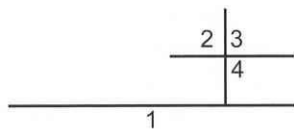
Wippe, Schaukel, Klettergerüst - das sind Dinge, die Kinderherzen höher schlagen lassen. Doch all das muss gepflegt, neu bemalt und auch immer mal wieder repariert werden. Diese Arbeiten übernimmt der Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe. Er bewirtschaftet derzeit 136 kommunale Spiel- und Freizeitflächen in der Stadt. Jahr für Jahr werden neue Spielplätze eröffnet. So etwa der im Sauren Tal in Alt Olvenstedt. Er wurde 2003 mit viel Phantasie angelegt. Seine Gestaltung stand unter dem Motto "Berg und Tal". Auf 2500 Quadratmetern wurde ein Hügelgelände modelliert, in dem die Kinder Abenteuer auf einer Hängebrücke bestehen können oder auf einer Rutsche, die Nessie heißt. An einer Betonwand zum Klettern und Hangeln testen die Älteren gern mal ihre Muskelkraft aus. Es gibt eine Reifenschaukel, einen Bagger und ein Seilnest. Auf dem Boden haben die Erbauer mit blauen Holzschnitzeln einen Bach angedeutet, der sich in das Berg-und-Tal-Gelände einfügt. Schon von weitem ist der Spielplatz an seinem Windrad zu erkennen. Doch der Platz ist nicht nur für die Kleinsten reserviert. Jugendliche können sich in eine "Lümmelecke" zurückziehen, Eltern einen Plausch im Grünbereich halten.

Im Oktober 2005 konnten die Salbker Kinder ihren neuen Spielplatz an der Gröninger Straße in Besitz nehmen. Sehnsüchtig hatten sie darauf gewartet, denn schließlich durften sie sich im Vorfeld ihre Spielgeräte selbst aussuchen. Und das stand auf ihrer Wunschliste: eine Tischtennisplatte, Klettergerüste, verschiedene Sitzmöbel, Drehgeräte, eine Doppelschaukel, Sandkästen, Wippe und Rutsche. Ein Kinderspaß auf 3400 Quadratmetern.

Ebenfalls 2005 ist der Spielplatz am Neustädter See saniert worden. Er ist mit einer Fläche von 7500 Quadratmetern der größte der drei neuen. Den Namen "Spielschiff" trägt er durchaus zu Recht. Passend zu







- 1 Spielplatz Alt Olvenstedt am Sauren Tal
- 2 Spielplatz in Salbke
- 3 Spielplatz am Neustädter See
- 4 Spielplatz in Salbke





Magdeburg baut - hat gebaut

Stadtpark Rotehorn

Herrenkrugpark

Spielplätze

Westfriedhof

## Westfriedhof

Der große französische Romancier Honoré de Balzac bezichtigte die Deutschen, sie gestalteten ihre Friedhöfe nur deshalb so prächtig, weil sie sich dort ganz ungestört ihrer Leidenschaft fürs Gärtnern hingeben können. Mag sein, dass er damit gar nicht so unrecht hatte. Magdeburgs größter Friedhof, der Westfriedhof, ist in der Tat eine Perle der Gartenbaukunst. Seine Gestaltung hat die Stadt auch keineswegs dem Zufall überlassen, sondern in die Hände von Gartendirektor Gottlieb Schoch gelegt. Der Schoch, der auch den Rotehornpark in entscheidendem Maße geprägt hat. Und so drückte Schoch auch dem Westfriedhof seinen Stempel auf. Charakteristisch für die Anlage ist das streng geometrische Wegsystem. Typisch sind auch die Alleeebäume und einige besonders schöne Solitär-bäume wie Blutbuchen und Platanen. Schoch wollte dem Friedhof ein waldartiges Gepräge verleihen, ließ deshalb vor allem Nadelbäume wie Douglasien, Schwarzkiefern oder Eiben pflanzen. Der 1905 gestorbene Gartendirektor liegt heute übrigens auf seinem Friedhof begraben. Ebenso wie sein Nachfolger Wilhelm Lincke (1866-1942), der Schochs Arbeiten vollendete.

Der Magistrat beschloss den Bau des Westfriedhofs, nachdem Nord- und Südfriedhof ihre Kapazität erschöpft hatten. Am 17. Oktober 1898 wurde der anfangs nur 30 Hektar große Friedhof eröffnet. Er sollte im Laufe der Jahre auf das Doppelte anwachsen. Mit seinen 62,5 Hektar ist er heute der größte kommunale Friedhof der Stadt.

Dieser Park empfängt seine Besucher auf einem breiten mit Stauden und Bäumen gesäumten Hauptweg, dessen Blickfang die Friedhofskapelle bildet. Sowohl Hauptportal als auch Kapelle sind im neogotischen Stil erbaut. Die große Hauptkapelle wird mit zwei massiven Türmen an den Seiten, sechs kleineren Türmchen so-

wie einem später aufgesetzten Turm auf dem Mittelschiff bekrönt. Durch eine große Vorhalle gelangt man ins Innere, das aus einem hohen Mittelraum und zwei kleineren Seitenschiffen besteht. Über dem Altar ist ein farbiges Bleiglasfenster eingelassen, das die Figuren von Jesus, Petrus und Paulus zeigt. Eine profilierte Holzdecke schmückt die Hauptkapelle, in den beiden Seitenschiffen sind die Decken als angedeutetes gotisches Kreuzrippengewölbe ausgebildet. Das links vom Eingangsportal stehende Verwaltungsgebäude ist in seiner Bauweise dem Stil der Kapelle angeglichen worden. Am 17. Oktober 1998 wurde der Friedhof 100 Jahre alt. Ein Grund, die alten Gebäude einer umfassenden Sanierung zu unterziehen. 1997 wurde das kostbare Bleiglasfenster restauriert und beide Seitenschiffe überholt. Die originale Bestuhlung ist ebenfalls wieder aufgearbeitet worden. Wenig später widmeten sich Restauratoren und Handwerker den Wänden. Die alten Ölfarbschichten wurden entfernt, um den Wänden ihre Originalfarbtöne wieder zu geben.

Auch der Park selbst hat sich zu seinem 100. Geburtstag herausgeputzt. Fisch- und Hirschbrunnen wurden restauriert. Die gärtnerische Anlage rund um den Löwenbrunnen, der am Endpunkt der Sichtachse eines Hauptweges steht, wurde nach historischen Plänen rekonstruiert. Bereits 1995 ist die stark beschädigte Freidenkersäule in Ordnung gebracht worden. An den Kreuzungspunkten der Hauptwege sowie im Eingangs- und Kapellenbereich sind inzwischen wieder Ornamentbeete angelegt worden, an die Planung von Gottlieb Schoch angelehnt.

Von der ursprünglichen Grundidee der Gestaltung dieses Friedhofes wird also nicht abgewichen, dennoch werden neue Akzente gesetzt. So spielt der Einsatz von Stauden, Farnen und Gräsern eine bestimmende Rolle bei der Planung neuer Grabanlagen sowie der Aufwertung der Friedhofsanlagen. Diese Pflanzen bieten nicht nur eine Vielzahl an Farben, Formen und Strukturen, sondern strömen auch einen ganz typischen Duft aus. Die Stauden begleiten vor allem die Hauptwege. Das sieht nicht nur gut aus, sondern ist auch noch pflegeleicht. Auch innerhalb der Grabfelder werden Stauden als farbige Akzente eingesetzt. So schlängelt sich zum Beispiel ein blaues Band aus Stauden mit dem schönen Namen "Mainacht" durch eine Gemeinschaftsanlage für Urnenwahlgräber.

Diese Farbtupfer bewahren den Friedhof davor, nichts als eine düstere Trauerstätte zu sein. Doch es bleibt immer ein Ort der Stille, ein Ort, an dem wir unsere Toten ehren. Und wenn wir dem Gedanken Balzacs zustimmen wollen, eben auch ein Ort, an dem wir ganz in Ruhe gärtnern können.



Frühlingsimpressionen Westfriedhof





Magdeburg baut - hat gebaut

### 16-Geschosser am Neustädter See

Rückbau im Neustädter Feld - Wohnen  
wie im Reihenhaushaus





## 16-Geschosser am Neustädter See

Wie Leuchttürme mit tausend Augen stehen die 16-Geschosser am Ufer des Neustädter Sees. Das sie umgebende Wohngebiet entstand zwischen 1973 und 1981. Es sollte einst das größte Bauvorhaben der damaligen DDR werden. Die Schöpfer des Betonareals erhielten dafür den Nationalpreis III. Klasse.

Seine Lage an dem 72 Hektar großen Baggersee und die Nähe zum Magdeburger Zoo verliehen ihm in der Tat immer einen besonderen Charme. Und den hat es genau aus diesem Grund auch noch heute. Wohnen mit Seeblick, das gibt's in Magdeburg nicht allzu häufig. Doch die schmutzigen Fassaden fraßen sehr an dem einst so hohen Image. Die 16-Geschosser blieben zwar Blickfang, erfreuten aber nicht unbedingt das Auge. Im Jahr 2000 ließ die Wobau dem ersten Wohnriesen, Am Seeufer 8, eine radikale Schönheitskur angedeihen. Ganz anders als bei den Umbauten in der Othrich- und Resewitzstraße behielt er zwar seine 16 Stockwerke, aber der Quader erschien anschließend dennoch wie verwandelt.

Rund sechs Millionen Euro, davon 1,1 Millionen Fördermittel, kostete der Eingriff, aber er hat sich gelohnt. Unschlagbarer Beweis: Die 130 Wohnungen sind komplett vermietet. Die Zauberworte für den Sanierungserfolg: Eleganz und Komfort. Und das spiegelt sich nicht nur an der matt schimmernden metallenen Fassade wider. Es hat schon etwas Nobles, wenn im Empfangsbereich ein Concierge hinter seinem Tresen sitzt. Beinahe amerikanische Verhältnisse. Und das kommt nicht von Ungefähr. Der Architekt Roland Hesse, ein gebürtiger Dessauer, arbeitet überwiegend in den USA. Dort wollen die Schönen und Reichen auf ihren Concierge nicht verzichten. Also brachte Hesse die Idee mit nach Magdeburg. Ein Portier, das hat schon was. Der Doorman vermittelt Sicherheit, sorgt für Ordnung im Haus und erfüllt auch die eine oder andere kleine Dienstleistung. Schöner Wohnen im Plattenbau.

Neu sind aber nicht nur die schimmernde Silberhaut und der Concierge. Auch die Wohnungen sind kaum wiederzuerkennen, ihre Grundrisse komplett verändert worden. Weg vom Streichholzschatel-Format, hin zu mehr Großzügigkeit. Teilweise gibt es Wohnküchen, Loggien, fast alle der Ein- bis Vierraumwohnungen haben sogar den Luxus eines Hauswirtschaftsraums.

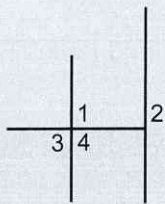
Um die etwas bedrückende Anonymität eines solchen Wohnriesen zu mildern, sind die Flure so verändert worden, dass vier bis fünf Wohnungen eine abgeschlossene Einheit bilden. Ein ausgeklügeltes Schließsystem sorgt dafür, dass nur die jeweiligen Mieter diesen Bereich betreten können. Das schafft ein gewisses

Zusammengehörigkeitsgefühl und verleiht gleichzeitig Sicherheit.

Etwas später sanierte die Wobau den Nachbarblock Am Seeufer 9. Anfang 2002 hatte auch er ein silbernes Kleid angezogen. Und nun wetteifern die beiden in ihrer schimmernden Haut mit dem Spiegelglanz des Sees zu ihren Füßen.

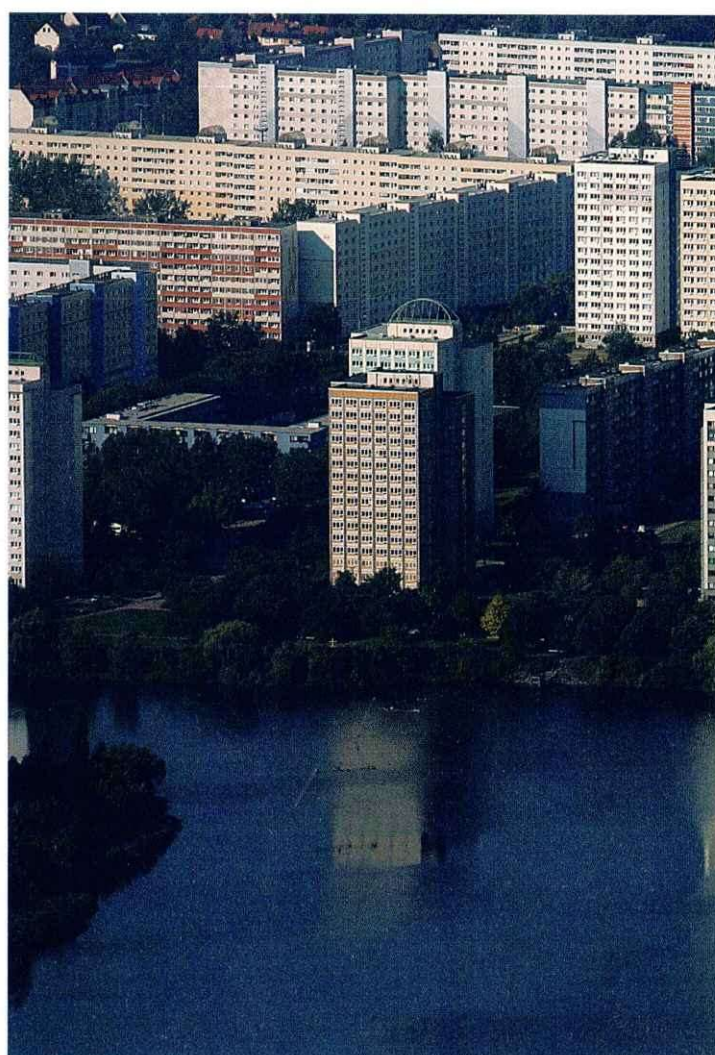


Magdeburg baut - hat gebaut



- 1 Eingang des 16-Geschossers Seeufer
- 2 16-Geschosser nach der Rekonstruktion
- 3 16-Geschosser vor der Rekonstruktion 1996
- 4 Wohngebiet Nord

Ausgewählte Projekte der  
Wohnungsbaugesellschaft









Magdeburg baut - hat gebaut

16-Geschosser am Neustädter See

Rückbau im Neustädter Feld - Wohnen wie im Reihenhause

|   |   |   |
|---|---|---|
| 2 | 3 | 4 |
| 5 |   |   |

1

- 1 Othrichstraße vor der Sanierung
- 2 Sanierungsentwurf
- 3 Richtfest
- 4,5 Fertigstellung



## Rückbau im Neustädter Feld - Wohnen wie im Reihenhause

1978 wurde das Wohngebiet Neustädter Feld mit 5000 Wohnungen aus der Taufe gehoben. Doch zunehmend mehr Wohnungen verwaisten nach der Wende. Eine missliche Situation sowohl für den Stadtteil als auch für die kommunale Wohnungsbaugesellschaft (Wobau), die auf diese Entwicklung konzeptionelle Antworten finden musste. Hilfe bot das Förderprogramm "Stadtumbau Ost", das die beiden Schwerpunkte Abriss von Wohnungen und Aufwertungsmaßnahmen, beispielsweise durch Rückbau, beinhaltet. Die Wobau hat sich für eine Variante entschieden, die in Sachsen-Anhalt bisher einmalig ist. Statt die leerstehenden Plattenbauten wegzureißen, entschied sich das beauftragte Architekturbüro Zesewitz dafür, sie einfach ein paar Köpfe kürzer zu machen. Rund 5,8 Millionen Euro hat die Sanierung gekostet. Das Ergebnis: 220 kleine Plattenbauwohnungen verwandelten sich in 44 Reihenhäuser. 20 an der Othrichstraße und 24 an der Resewitzstraße. Pfiffige Idee. Und die wurde auch belohnt. Am 7. November 2003 erhielt die Wobau dafür den Bauherrenpreis, Deutschlands bedeutendsten Wohnungsbaupreis. Die Wobau kam in der Kategorie Modernisierung als einziges Wohnungsunternehmen Sachsen-Anhalts mit einer "Besonderen Anerkennung" unter die Preisträger.

Und so wurde der preisgekrönte Umbau realisiert: Die Fünfgeschosser sind um zweieinhalb Etagen verkürzt worden, wobei komplette Elemente demontiert werden konnten. Das ist der Vorteil beim Plattenbau. Die Treppen sind zurückgebaut und das Treppenhaus in zwei neue separate geteilt worden. Türen und Fenster wurden versetzt und teilweise vergrößert, die Räume völlig neu aufgeteilt. So erhält jedes Reihenhause mindestens 114 Quadratmeter Wohnfläche, verfügt über einen Boden mit der Option zum Ausbau, ist voll unterkellert und hat eine Terrasse im Erdgeschoss, die zu einem kleinen Garten führt. Auch die sanitären Anlagen sind großzügig konzipiert: Das Bad hat Dusche und Wanne, außerdem gibt es eine separate Gästetoilette. Ein bisschen Luxus mitten im postsozialistischen Plattenbauviertel. Und so bietet das Miet-Reihenhause eine gute Alternative zum Eigenheim im Speckgürtel Magdeburgs. Auf diese Weise hat das ungewöhnliche Wobau-Projekt gleich drei Vorteile. Die Magdeburger ziehen nicht ins Umland, sondern bleiben in der Stadt. Ein Wohngebiet wird aufgewertet, denn auch die Freiflächen rund um den neuen Komplex sind frisch bepflanzt. Und es wurde etwas gegen den Wohnungsleerstand im Neustädter Feld getan. Das ist gut für den Stadtteil und gut für die Wobau als Vermieter. Der besondere Weg, den die Wobau hier eingeschlagen hat, zeigt auch, dass Stadtumbau immer zu quartiersbezogenen Lösungen führen muss.