

Für den jeweiligen Abschnitt ist dann mit den Bewohnern gemeinsam eine Planung zu erarbeiten, in der u.a. die Ausdehnung der neuen Baukörper und der Ablauf der Baumassnahme festgelegt werden.

Dieses administrativ aufwendig erscheinende Verfahren ist zweckmässig, da zu erwarten ist, dass die bisherigen Bewohner den beabsichtigten Verdichtungen gegenüber skeptisch sind.

So wird vielfach eine Verschlechterung der bisherigen eigenen Wohnsituation und eine Belästigung während der Bauzeit befürchtet. Solche Befürchtungen sind legitim.

Im Partizipations-Prozess sollte daher auch diskutiert werden, ob und wie ein Ausgleich für unvermeidbare, negativ bewertete Planungsfolgen gefunden werden kann.

### 8.1.7. Massnahme Entwicklung

Entwicklungsmassnahmen sind im Baugesetzbuch (§§ 165 ff.) vorgesehen. Im Plankonzept werden als Entwicklungs-Gebiete im Sinne des Gesetzes das grosse Wohngebiet südlich des Elbebahnhofes und das Stadtquartier an der Maybachstrasse vorgeschlagen. Darüber hinaus sind Flächen für Entwicklungen nach einheitlichem Konzept bezeichnet so der Bahnhofsvorplatz und die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee die Flächen zwischen Bahnhofstrasse und Bahngelände und die Flächen am Schroteplatz.

Für die Entwicklungsgebiete gilt, dass sie erst in Angriff genommen werden sollten, wenn das Flächenangebot in den bestehenden Baugebieten sei es durch Ergänzung, sei es durch Verdichtung erschöpft ist. Es muss vermieden werden, dass sich durch zu frühe Erschliessungen etwa an der Maybachstrasse, am Elbebahnhof, aber auch an der Bahnhofstrasse die Nachfrage zersplittert und die Entwicklung im Kernbereich der Innenstadt beeinträchtigt wird.

#### Beispiel: „Lupenplan Maybachstrasse“

##### *Planerisch-städtebauliches Ziel der Massnahme:*

Die historische Anlage des Glascis, die Kasematten mit ihrem Vorfeld und die Bauten und Betriebsflächen der Bahn werden als ein Entwicklungsraum zusammengefasst. Dieser wird über eine neue Strasse entlang der Grenze der bisherigen Gleisanlagen erschlossen.

Die Erschliessung von Norden ist abhängig von den Detailplanungen am Damaschke-Platz.

Die Maybachstrasse ist als Fussgänger-Boulevard zugleich Trennungs- und Verbindungselement zwischen dem gewerblich nutzbaren Bereich auf dem bisherigen

Bahngelände und den eher als Erholungs- und Freizeitraum zu nutzenden alten Befestigungsanlagen.

Die Bauflächen sind in drei Gruppen konzentriert. Die dazwischen liegenden Grünflächen schaffen Verknüpfungspunkte zwischen den Glacis-Anlagen und den wichtigen West-Ost-Bezügen in der Innenstadt.

Restbauten der Bahn und denkmalwürdige Anlagen (vielleicht die grossen Drehscheiben) sollten als Nutzungs- und Gestaltungs-Anstoss aufgefasst werden.

Als Nutzung wird von gemischten Bauflächen ausgegangen, wobei insbesondere nach Westen hin ein gewisser Wohnanteil mit vorgesehen wird.

Die Höhe der Bebauung ist zu begrenzen. Hochhäuser sollten nicht entstehen, höhere Häuser bis acht Geschosse sind sowohl im Süden wie im Norden nahe dem Damaschkeplatz denkbar. Am Damaschkeplatz ist ausserdem ein grosses Parkhaus mit ca. 2000 Plätzen und unterlagerten, bahnhofsbezogenen Ladenflächen vorzusehen. Die Fussgänger-Anbindung durch den Bahnhofstunnel gewährleistet die Erschließung von der Innenstadt aus.

Diese städtebauliche Grundstruktur ist im Prinzip anzustreben und zu gegebener Zeit festzuschreiben.

##### *Denkbarer Ablauf der Massnahme:*

Die Massnahme wird sicher nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre ergriffen werden können. Darauf sind alle zwischenzeitlichen Nutzungsverträge im Entwicklungsbereich abzustellen:

- in dem Kleingartengelände der Glacis-Anlagen sollte mittelfristig eine sozialverträgliche Rückführung auf reine Kleingarten-Nutzung - in einen Kleingartenpark - angestrebt werden. Bei Aufgabe der Kleingarten-Nutzung wäre die Entwicklung eines Stadtparkes mit denkmalpflegerischen Merkmalcharakter möglich. Den Pächtern werden Ersatzflächen an anderen Standorten angeboten.
- im „anzudenkenden“ Kultur- und Freizeitbereich westlich der Maybachstrasse sind bei geeigneter Nachfrage Teillösungen denkbar. Wichtig ist der Erhalt der historischen Grundsubstanz, jedenfalls sollten Kfz-Betriebe o.ä. mit infrastrukturell, ökologisch und funktionell belastenden Folgen ausgeschlossen werden;
- die Bahn wird ihre Flächen sicher erst mittelfristig räumen können, bestehende Altbebauung, Altlasten u.ä. werden den Vorgang nicht erleichtern;

- auch zur Klärung der Grundstückswerte<sup>38</sup> - sind ggf. Beschlüsse zur Einleitung einer Entwicklungsmassnahme erforderlich;
- der Ablauf von Entwicklungsmassnahmen ist durch das Gesetz vorgegeben.

*Plan Entwicklungsgebiet Maybachstrasse*

Die im Plan dargestellte Baustruktur gibt nur ein Modell für die zu erwartende Dichte der Bebauung. Die tatsächliche Baustruktur wird sich entwickeln, wenn die Grössenordnung der konkret nachgefragten Geschossflächen erkennbar ist.

Es wird dann - nachfragegerecht - durch die Stadt oder den von ihr beauftragten Entwicklungsträger eine Aufteilung der im Konzept dargestellten Bauflächen erfolgen. Bei einer Veräusserung dieser Flächen sollten Vereinbarungen über die Art (Wohnanteil, Stellplatzzahl, Pflanzverpflichtung) und das Mass der Nutzung (Geschossfläche, Höhe der Bebauung), über die Art der Planung (Durchführung von Bauwettbewerben, Kunst am Bau) sowie über die Art der Durchführung (Terminplan) geschlossen werden.

## 8.2. Ermittlung der Nutzungspotentiale

Die quantitative Berechnung der Nutzungspotentiale in der Magdeburger Innenstadt beruht auf einer überschlägigen Ermittlung sämtlicher potentieller Bauflächen im Untersuchungsgebiet.

Flächenschlüssel  
nach Nettobaufläche

1 WE (2,1 EW)	= 65 rrf
1 AP (Büro)	= 30 m"
1 AP (Universität)	= 60 m"
1 AP (Handel)	= 70 rrf
1 AP (Gewerbe)	= 100 m"

Über die Festlegung von Gebäudegrössen und der Anzahl der Geschosse wurde die mögliche Bruttogeschossfläche ermittelt, durch Abzug von 25 % von der Bruttogeschossfläche wurde die Nettonutzfläche errechnet.

Diese Pauschalrechnung wurde nicht zuletzt im Blick auf die beabsichtigte Mischung von Wohnen und Arbeiten generell eingesetzt. Bei rein gewerblicher Nutzung ist in der Regel von einer Nettobaufläche von 80 bis 85 % der Bruttogeschossfläche auszugehen.

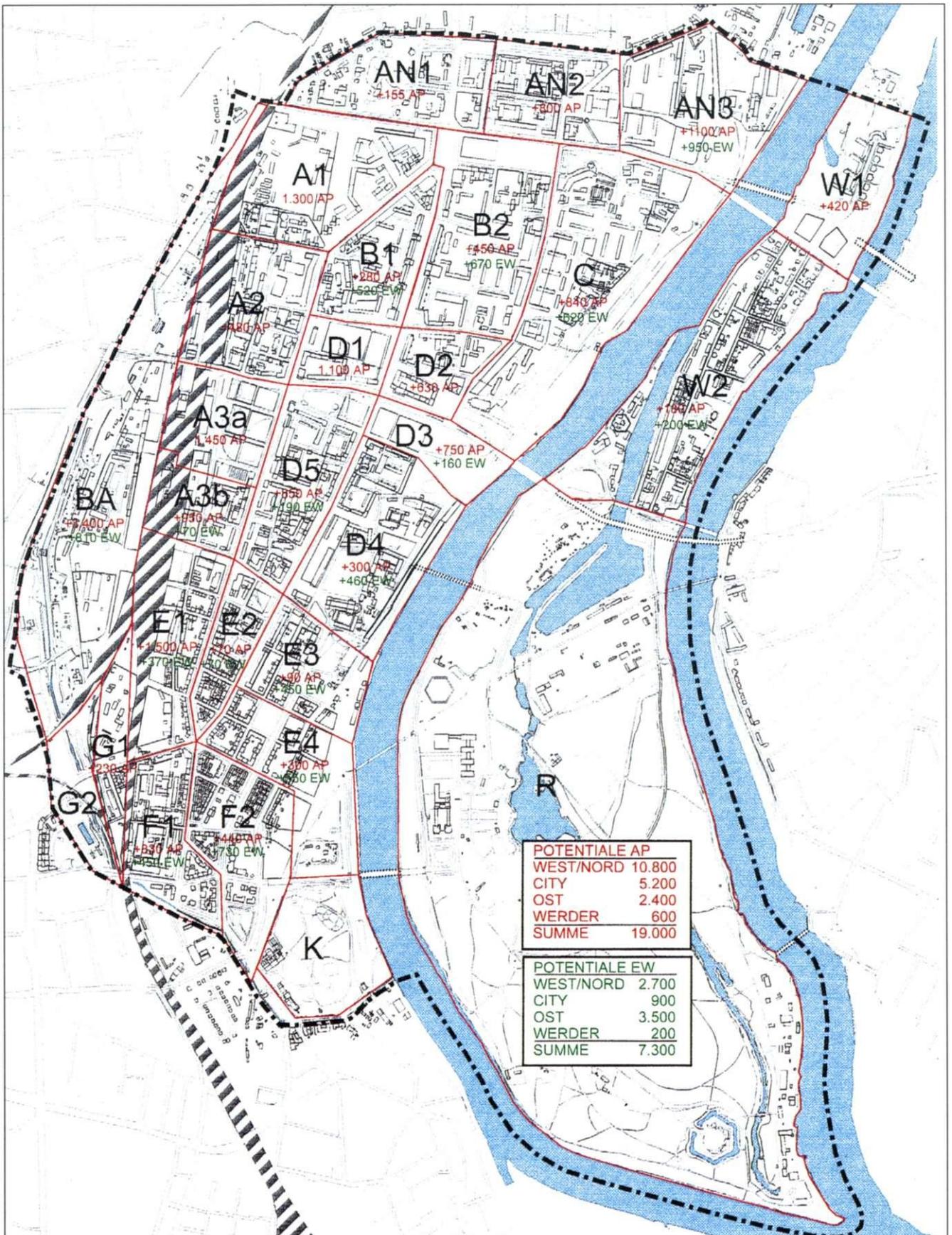
Auf Basis der pauschal ermittelten Nettonutzflächen konnte unter Verwendung des nebenstehenden Flächenschlüssels das Nutzungspotential für die statistischen Bezirke geschätzt werden. Die ermittelten Werte geben einen Überblick über Grösse und räumliche Verteilung von Nutzungspotentialen in der Magdeburger Innenstadt.

Eine wertende Einschätzung zur langfristigen Sicherung und zur schrittweisen Erschliessung dieser Potentiale erfolgt in den Kapiteln „Konzentration der Wohnstandorte“ und „Konzentration der Arbeitsplatzstandorte“ auf den nachfolgenden Seiten.

Da für die Innenstadt kein Datenmaterial zur Anzahl bestehender Arbeitsplätze existiert, musste auf Angaben zum Bestand an Arbeitsplätzen leider verzichtet werden.



Abb. 4: Nutzungspotentiale in der Magdeburger Innenstadt



### 8.3. Konzentration der Arbeitsplatzstandorte

Über die in Ziff. 2.2. durchgeführte Berechnung von Nutzungspotentialen in der Magdeburger Innenstadt wird erkennbar, dass im Untersuchungsgebiet erhebliche Flächenreserven für zusätzliche Arbeitsplätze bestehen. Der Schwerpunkt der Potentiale liegt mit über 10.800 Arbeitsplätzen im Westen und Norden der Innenstadt. Vorteilhaft ist, dass in diesem Bereich sämtliche Flächen hervorragend über die Verkehrsträger Bahn, Magdeburger Ring und Walter-Rathenau-Strasse an das überregionale Verkehrsnetz angeschlossen sind.

Etwa ein Drittel der möglichen Flächen für Arbeitsplätze im Bereich Nord/West können relativ kurzfristig an den Standorten „Bahnhofsvorplatz“ (1) und „Südliche Bahnhofstrasse“ (2) entstehen, da in diesem Bereich auf die vorhandene Infrastruktur aufgebaut werden kann. Zusammen mit der Schaffung der erforderlichen Stellplatzanlagen ergibt sich durch die Entwicklung dieser Bereiche eine Stärkung der zentralen Funktionen der Innenstadt.

Im Rahmen des angestrebten Ausbaus der Otto-von-Guericke-Universität ist mittelfristig eine Neuordnung und Bebauung des „Schroteplatzes“ (3) und eine Intensivierung der Nutzungen auf dem Campus der Otto-von-Guericke-Universität (4) zu erwarten. Mit ca. 2.500 bis 3.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen werden diese Bauvorhaben speziell den nördlichen Teil der Innenstadt beleben und die City-Funktionen des Nordabschnitts Breiter Weg stützen.

Im Bereich „Sternstrasse“ (5) wäre im Rahmen der behutsamen Stadterneuerung langfristig eine Verlagerung der städtischen Dienste in das „Gleisdreieck“ (6) denkbar. Eine Fussgängeranbindung in Form einer Brücke über die Bahngleise wäre wünschenswert.

Hierdurch Nesse sich ein Potential von ca. 800 hochwertigen Dienstleistungsarbeitsplätzen in unmittelbarer Nähe vom Hasselbachplatz neu erschliessen. Dies könnte den bestehenden Umwandlungsdruck von Wohnraum hin zur rein gewerblichen Nutzung erheblich entschärfen.

Das Gebiet „Maybachstrasse“ besitzt mit ca. 3.500 möglichen Arbeitsplätzen das grösste Entwicklungspotential innerhalb der Magdeburger Innenstadt. Um die Nachfrage in anderen Teilen der Innenstadt nicht zu gefährden, sollte eine Erschliessung dieser Flächen zunächst vermieden werden. Als kurzfristige Massnahme wird jedoch eine Flächensicherung dringend empfohlen.<sup>38</sup>

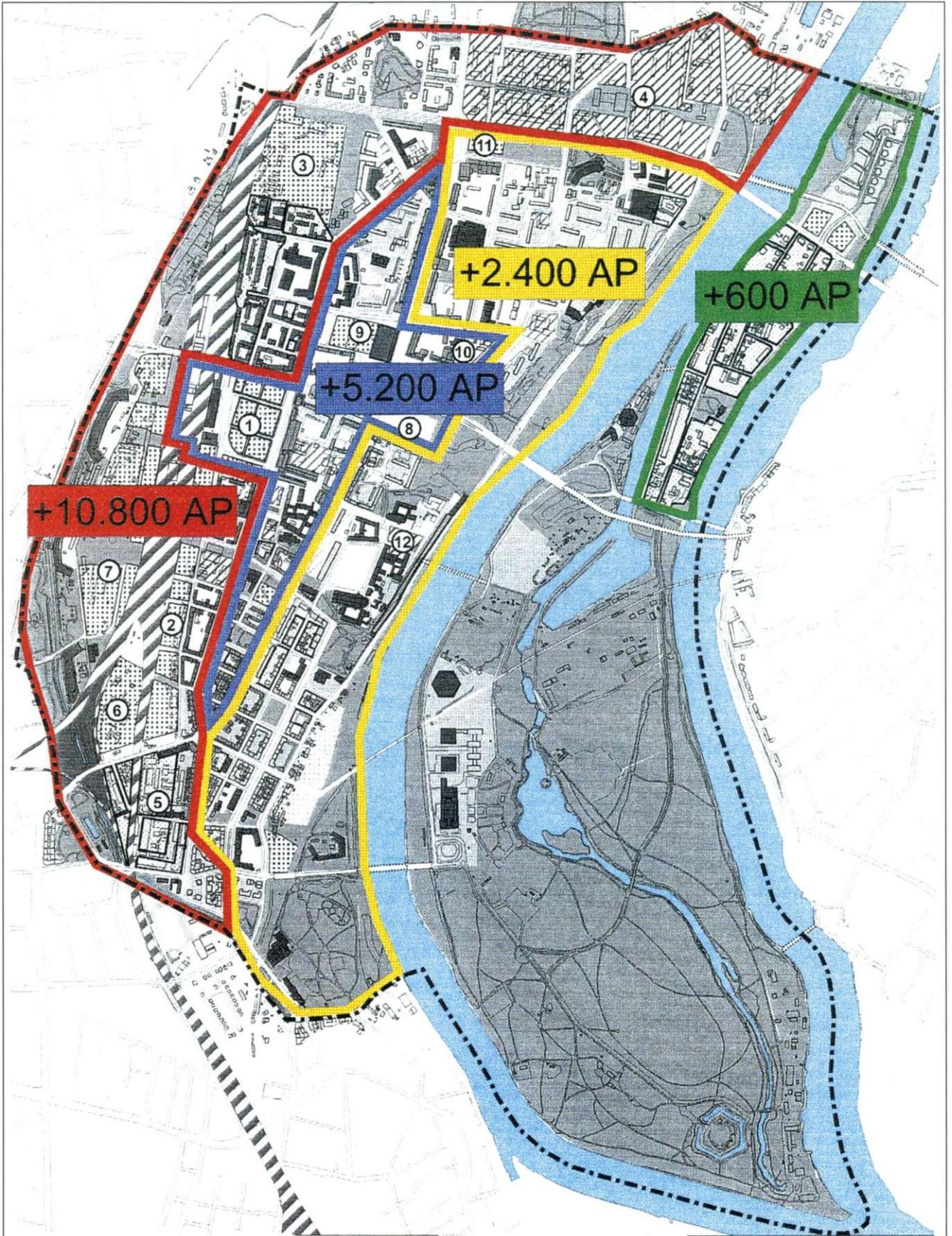
Im Bereich Mitte ergibt sich der ermittelte Arbeitsplatzzuwachs im Wesentlichen aus der Neubebauung der Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee (8), der Münzstrasse (9) und der Flächen nördlich des Rathauses (10). Die beiden ersten Bereiche werden sich voraussichtlich schwerpunktmässig auf Handelseinrichtungen konzentrieren und somit die Zentrumsfunktionen der City unterstützen. Der Bereich nördlich des Rathauses eignet sich eher zur Ansiedlung kommunaler Verwaltungseinrichtungen.

Im Vergleich zu den Bereichen Nord/West und Mitte ergeben sich für den Bereich Ost trotz der Grösse des Gebietes relativ wenig zusätzliche Arbeitsplätze. Bedeutende Einzelprojekte lassen sich am Universitätsplatz (11) und am Gouvernementsberg (12) verwirklichen. Um die Wohnnutzung im Bereich Ost nicht zu sehr zu beeinträchtigen und um eine verstärkte Verkehrsbelastung zu vermeiden, sollte eine Zunahme von Arbeitsplätzen im Bereich Ost nur vorsichtig erfolgen. Das Gleiche gilt für den Bereich Werder.

38 Anm.: Die Bahngrundstücke waren bisher nur im Weststreifen und auch da nur begrenzt Bauland, waren ursprünglich Ackerland, später Befestigung und sind seit ca. 1870 weitestgehend Verkehrsflächen.



Plan Potential Arbeitsplätze



#### 8.4. Konzentration der Wohnstandorte

Der Erhalt von Wohnungen in der Innenstadt ist ein wichtiger Faktor zur Sicherung der Zentralität in der City. Wie in anderen Städten bereits vielfach geschehen, besteht jedoch auch in Magdeburg die Gefahr, dass innerstädtischer Wohnraum schrittweise durch ertragsstärkere gewerbliche Nutzungen verdrängt wird und dass die für die Innenstadt bedeutsame Zahl der Einwohner abnimmt.

Der Wohnflächenverbrauch (qm/Einwohner) wird auf Dauer zunehmen. Auch das führt zu einer Abnahme der Einwohnerzahl. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, sollen bestehende Wohnungen gesichert, modernisiert und als sozial- und preisgebundener Bestand weitergeführt werden. Zugleich ist der Wohnungsneubau in der Innenstadt zu fördern. Für die Sicherung und den schrittweisen Ausbau des Wohnungsangebotes in der Magdeburger Innenstadt sind folgende Massnahmen von besonderer Bedeutung:

- bestehender Wohnraum wird erhalten (z.B. Förderung von Erneuerungsmassnahmen, Zweckentfremdung von Wohnraum nur bei Schaffung von Ersatzwohnraum in unmittelbarer Nachbarschaft);
- bestehende Wohnquartiere werden in Zusammenhang mit Wohnumfeldverbesserungen sozialverträglich verdichtet;
- bei Neubauvorhaben in der Innenstadt wird ein Mindest-Wohnflächenanteil zwingend festgelegt (analog zur Stellplatzpflicht);
- neue Wohnbauflächen (z.B. Elbebahnhof) werden nur in Zusammenhang mit städtebaulichen Verträgen, in denen eine zeitliche Realisierungsverpflichtung enthalten ist, an Investoren vergeben.

Unter den vorgenannten Voraussetzungen kann auf Basis des erstellten Nutzungskonzeptes für die Magdeburger Innenstadt ein Potential von über 3.600 zusätzlichen Wohnungen für ca. 7.800 Einwohner erschlossen werden.

Der Schwerpunkt der Entwicklung liegt in den Bereichen Ost und Werder mit zusammen ca. 4.200 zusätzlichen Einwohnern. Relativ kurzfristig könnte im Teilbereich Jakobstrasse (1) durch sozialverträgliche Verdichtung ein Wohnungspotential für ca. 750 Einwohner realisiert werden. Gleichzeitig sollte versucht werden, diesen bedeutenden innerstädtischen Wohnstandort durch geeignete Wohnumfeldmassnahmen qualitativ aufzuwerten.

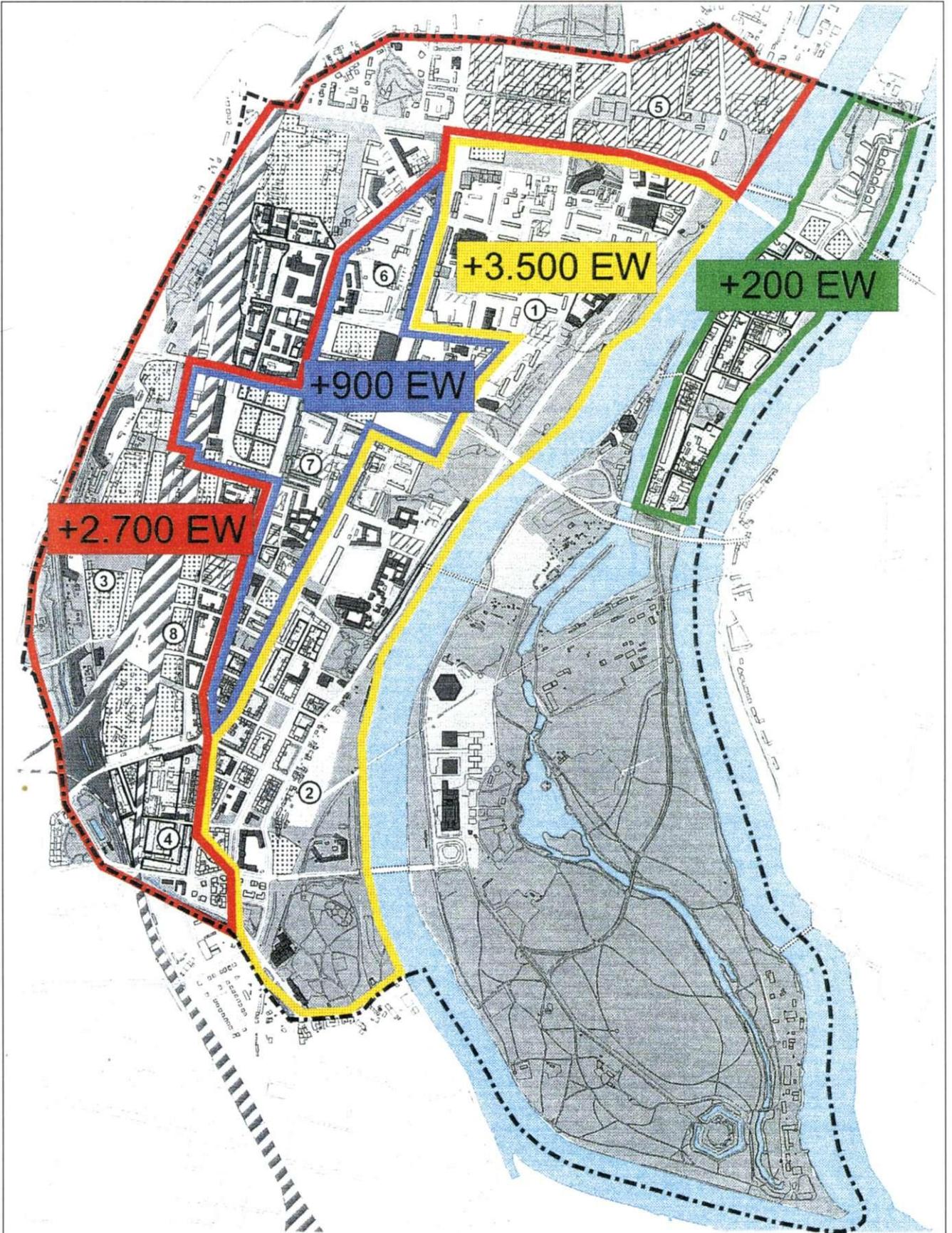
Flächen für besonders qualitätvollen Wohnungsneubau besitzt das Gebiet Elbebahnhof (2). Durch eine schrittweise Entwicklung dieses Gebietes könnte sich die Wohnbevölkerung im südlichen Stadtzentrum um ca. 40 % erhöhen.

Der Einwohnerzuwachs im Bereich Nord/West ergibt sich zum einen durch die möglichen Neubauten an der Maybachstrasse (3) und an der Bahnhofstrasse mit einem Wohnanteil von jeweils 20 %. Weitere Wohnungsbaupotentiale beruhen langfristig auf der vorgeschlagenen Verlagerung der städtischen Dienste in das Gleisdreieck in Verbindung mit der anschliessenden baulichen Umnutzung westlich der Sternstrasse (4) sowie durch bauliche Verdichtung im Wohnheimbereich des Universitätsgeländes (5).

Innerhalb des City-Bandes lassen sich nur in geringem Masse zusätzliche Wohnungspotentiale erschliessen. Hier beschränken sich die Massnahmen auf kleinteilige Ergänzungen in den Gebieten Erzberger Strasse (6) und Otto-von-Guericke-Strasse (7) und auf die Sicherung des Bestandes.



Plan Einwohner



### 8.5. Anforderungen an die Haupteinkaufsbereiche

Die für den Einzelhandel in der Innenstadt entscheidenden Entwicklungen haben in den vergangenen Jahren außerhalb des Zentrums stattgefunden: Elbe Park, Flora Park, Börde-Park. Damit ist Kaufkraft aus der Stadt und besonders aus dem Umland gebunden, Kaufkraft, die für die Struktur des „Marktplatzes Innenstadt“ von grosser Bedeutung gewesen wäre<sup>39</sup>.

Das Konzept geht von dieser Bestandssituation aus und sucht einen gerade in dieser Situation zukunftsweisenden Weg.

#### Das Plankonzept:

1. Typisch für die historische Innenstadt von Magdeburg ist das **Zusammenwirken von Geschichte, Kultur und Erleben**: Die Kirchen und Museen, die Universität und die traditionellen Feste; das Nebeneinander von Markt, Wohnen und Arbeiten (und Regieren!). Der „Marktplatz Innenstadt“ verbindet in einmaliger Kombination ein hochwertiges und breites Warenangebot mit der traditionsreichen kostbaren Umgebung. Das ist „Stadt“ anstelle von Einkaufsparks: „Barock statt Barack“, das sollte auf Dauer jeden Wettbewerb bestehen können.
2. Ein besonderes Warenangebot ist besser marktfähig, wenn es im dichten Zusammenhang mit anderen, auch konkurrierenden Angeboten lokalisiert ist. Ein Vorteil der Supermärkte (im Kleinen) und der Einkaufsparks (im Grossen) ist gerade der dichte Zusammenhang der Angebote, das „Angebot an einem Stück“. Um eine solche Angebotsstruktur in der Innenstadt aufzubauen und, wo schon vorhanden, zu stärken, ist in einer ersten Entwicklungsphase eine Konzentration der Bemühungen auf **SCHWERPUNKTE** erforderlich.

Diese Schwerpunkte sollen möglichst einen erkennbaren Charakter und ein besonderes Standortprofil haben bzw. schrittweise ein solches entwickeln.<sup>40</sup>

3. Erreichbarkeit ist eine der wesentlichen Voraussetzungen für die Wahrnehmung der Angebote durch den Kunden. Die Einkaufsgewohnheiten der Menschen haben sich - mit zunehmender Freizeit und mit zunehmender Motorisierung - erheblich verändert. Sie werden sich mit zunehmendem Wohlstand weiter verändern: Für den „Erlebniseinkauf“ ist z.Zt. der PKW wichtig. Die Einkaufsparks bauen voll auf das „Einkaufen mit dem PKW“. Dies war schon bei der Standortwahl bestimmend und wird über grosse PKW-Abstellflächen mit kostenloser Benutzung in krasser Weise sichtbar.

Für die Erreichbarkeit der Einkaufsschwerpunkte in der Innenstadt ist ein hierfür geeignetes Verkehrskonzept erforderlich.

#### Phase 1:

In dieser Phase erhält der innerstädtische Einzelhandel verstärkte Möglichkeiten, sich zu konsolidieren und in der schwierigen neuen Situation seinen Platz, seinen Standard und sein Profil zu finden. Hierzu gehört:

- gute Auto-Erreichbarkeit der Innenstadt auch über provisorische Parkplätze, z.B. auf noch nicht in Anspruch genommenen Bauflächen (Anmietung über Ladeninhaber oder durch die Stadt), günstigste Parkplatzbenutzungsgebühr für Kurzparker (90-120 min);
- Stärkung und Ausbau des ÖPNV durch Beschleunigungsprogramm im Netz ausserhalb des zentralen Zielraumes, ggf. Angebot von park-and-ride Plätzen an wichtigen Haltestellen an der Peripherie, ggf. Angebot von Gepäckaufbewahrung im Zielraum;
- Modifizierung der Stellplatz-Forderungen bei grösseren innerstädtischen Vorhaben - durch befristete Auflagen: Schaffung von provisorischen Stellplätzen auf Zeit, Sicherung der Ablösebeträge für den Verkehrsausbau (ruhender Verkehr, ÖPNV), massive Beschränkung von Dauerparkplätzen im Baugenehmigungsverfahren (auch bei öffentlichen Bauten der Stadt, des Landes und des Bundes);
- im Rahmen der Verkehrslenkung sind die Dauerparkplätze für Beschäftigte einzuschränken. Für Anwohner sind zeitlich befristete Privilegierungen (18 Uhr bis 7 Uhr) denkbar;
- sorgfältige Beobachtung der grossen Einkaufsparks, Schutz der belästigten bzw. belasteten Nachbarschaft durch restriktive verkehrslenkende Massnahmen.

39 Anm.: Vergleiche dazu Beiträge des Gutachters seit 1990/91 zu Arbeiten für die Bundesregierung, für die Länder Brandenburg/Berlin, für Dresden; nicht zuletzt Referat (und Veröffentlichungen der Magdeburgische Gesellschaft von 1990, Heft 2): Magdeburg Gedanken zur Stadtentwicklung, 10.12.1990)

40 Anm.: Solch Profil kann von der Planung allerdings bestenfalls angeregt werden, es ist Ergebnis der Bemühung der Anbieter - des Marktes - selbst.

**Phase 2:**

Nach Abschluss der ersten „Ausbaustufe“, wenn Breiter Weg Nordabschnitt, Bahnhofsvorplatz und die Baufelder an der Ernst Reuter-Allee sich in der Innenstadt stabilisiert haben und wenn zwischen Rathaus und Dom, Elbegrünzug und Museen ein angemessener „Erlebnisstandard“ erreicht ist, wenn auch das ÖPNV-Angebot eine entsprechende Qualität erreicht hat:<sup>41</sup>

- dann ist Zeit, die Erlebnisqualität der Innenstadt, durch weitestgehende Verkehrsberuhigung, durch weitere Restriktionen des individuellen Pkw-Verkehrs schrittweise zu erhöhen.

**Einzelhandelsschwerpunkte**

Schwerpunkt ist der **Bahnhofsvorplatz als „lebendiger Verkehrsknoten“**. Der Bahnhof erzeugt gute Standortqualität für regionale und überregionale Angebote:

- der Plan des Investors, hier ein Grosskino einzurichten, ist zu fördern. Zu fördern sind auch weitere Hotelnutzungen und ein breites Angebot von Gastronomiebetrieben;
- für den Fussgänger-Verkehr sind attraktive Verbindungen zu den Baufeldern an der Ernst-Reuter-Allee und zur Leiterstrasse zu sichern, dazu auf dem Vorplatz selbst übersichtliche Stadt- und Wege-Information, Veranstaltungshinweise, Stadtwerbung;
- für die Leiterstrasse ist an der Otto-von-Guericke-Strasse statt der vorhandenen „Höhlen und Grotten“ ein einladender, moderner Eingang zu der zu verdichtenden Verkaufspassage in Richtung Breiter Weg schaffen. Für die Himmelreichstrasse ist eine solche Verbindung ebenfalls anzustreben;
- alle Halte-, Aus- und Umsteigepunkte der Strassenbahn sollten an einer Stelle zusammengefasst werden. Dann ist auch die S-Bahn optimal einbezogen. Die Fusswege zwischen Bahnhof und Haltestelle lassen sich ggf. überglasten. Hierdurch wird zugleich eine einladende Führung und auch ein Wetterschutz für die Fussgänger erzielt. Die geringfügige Verlängerung der Wege ist weniger wichtig als die Zusammenfassung aller Haltepunkte. Diese Haltestelle muss besondere Qualität bieten und ausserdem darf vorläufig die gute Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto unter dem Ausbau nicht leiden;

<sup>41</sup> Anm.: Im Zusammenhang mit einem regionalen „park and ride“-System (Aufgabe für Land, Stadt und Bahn).

<sup>42</sup> Anm.: zahlreiche Beispiele in anderen Städten wie Mannheim, Karlsruhe, Freiburg.

- als Signal für die Gestaltqualität der ganzen Stadt ist die Schönheit des Platzraumes, sind Raumkanten, Bäume, Kunst, Beleuchtung, Architektur und Werbung von grosser Bedeutung.

Schwerpunkt sind **die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee** als der „**kostbare Kern der Stadt**“. Eingebunden zwischen dem Alten Markt, dem Rathaus und der Johannis-Kirche und dem Kloster Unser Lieben Frauen ist dieser Standort für ein ausgesuchtes und „luxuriöses“ Angebot geeignet.

Hier besteht die Möglichkeit, das Warenangebot der Stadt durch Ergänzungen entscheidend aufzuwerten, es als „großstädtisch“ definierbar zu machen.

Schwerpunkt ist der **Breite Weg-Nordabschnitt: der „Einkaufsboulevard“**. Dieses Gebiet steht gleichfalls in Verbindung zum Alten Markt, Rathaus und Johannis-Kirche, aber auch zum Wallonerberg. Bedeutend sind das Theater am Nordende der Strasse und die anschliessende Universität.

Städtebauliche Aufgabe ist die Weiterentwicklung der ersten, zu ihrer Zeit beispielhaften Fussgänger-Einkaufstrasse der DDR zu einem modernen „Boulevard“. Durch die vorgeschlagene Wohnflächenverdichtungen insbesondere östlich des Breiten Weges und durch die Erhöhung der Studenten- und Arbeitsplatzzahlen der Universität wird sich die Nachfrage in diesem Abschnitt der Stadt langfristig spürbar erhöhen können.

Der Strassenraum soll, unter Beachtung der historischen Baustruktur, von ca. 40 m auf ca. 24 m verschmälert werden. Die vorhandenen Läden können dabei funktionsgerecht, teilweise zweigeschossig, so umgebaut werden, dass sie grössere Tiefe bekommen und mehr Ladengeschäfte mit abwechslungsreich schmalen und auch in der Flucht bewegte Fronten entstehen:

- Voraussetzung für den schmaleren Strassenraum ist, dass die Strassenbahn im zentralen Zielraum ihres Netzes zwischen Theater und Leiterstrasse eine Langsamfahrstrecke erhält, ohne Abgrenzung zwischen Bahnkörper und Fussgängerbereich.<sup>42</sup>
- Gleichzeitig sollte die erwogene Strassenbahntrasse über das Krökentor aufgegeben, um Haltestellen am Universitätsplatz und am Hochhaus Kultusministerium mit Wegeverbindung zur Jakobstrasse sowie an den Baufeldern an der Ernst-Reuter-Allee zu ermöglichen und um die Umsteigevorgänge zu erleichtern. Die Lage der Haltestellen in diesem Teil der Stadt muss dabei im Zusammenhang gesehen werden, dies gilt insbesondere für die Bedienung der Universität mit dem ÖPNV

Der Strassenraum wird räumlich in fünf Abschnitte mit eigenem Charakter unterteilt (von Süden):

- Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee/Karstadt/Verbindung zum Alten Markt, Julius-Bremer-Strasse;
- Ratswaage-Platz, mit der Kreuzung Julius-Bremer-Strasse mit Verbindung zum Krankenhaus;
- Hochhaus Kultusministerium mit neuer Strassenbahnhaltestelle. Wichtig ist die Verbindung von hier zum Stadtraum Jakobstrasse;<sup>43</sup>
- Krökentor mit Verbindungen zum Schroteplatz und zum Wallonerberg sowie zum Wohngebiet Jakobstrasse/Gustav-Adolf-Strasse;
- Theater mit einem eigenen Vorplatz und mit dem anschliessenden Universitätsplatz als krönendem Abschluss des Boulevards. Die beabsichtigte Verkehrsführung könnte hier einen erheblichen Gestaltungsspielraum öffnen.

## HAUPTGESCHÄFTSBEREICHE



Hauptgeschäftsbereich  
I. Ordnung



Hauptgeschäftsbereich  
II. Ordnung



Kultur- und  
Regierungsgebäude



Universitätsbereich



Zentrenrelevante  
Parkhäuser

Schwerpunkt ist schliesslich **der Hasselbachplatz - ein Quartier mit Charakter und Geschichte**, das sich mit seiner Gründerzeitarchitektur bereits zu einem lebendigen Zentrum mit eigenem Gesicht entwickelt hat. Im Hinblick auf die grossen Zerstörungen alter Bausubstanz in der Innenstadt hat dieses Quartier besondere, auch funktionale Bedeutung.

Hier gilt es den Parzellen-Maßstab zu erhalten, das Wohnen zu sichern und die Vielfalt des gastronomischen Angebotes zu fördern.

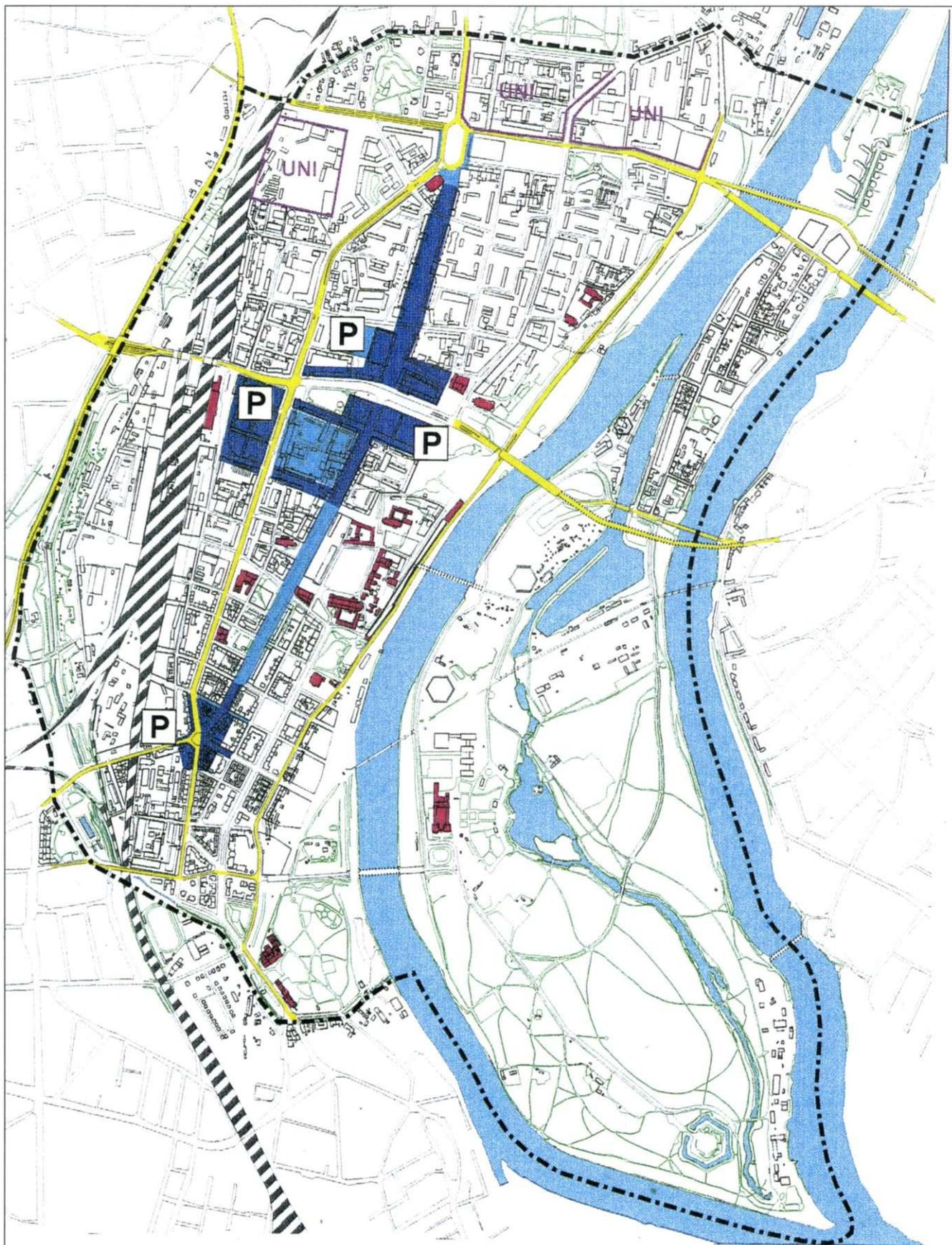
Dem dient einerseits die Verkehrsberuhigung im Südteil des Breiten Weges, andererseits ein provisorisches Parkplatzangebot an der Bahnhofstrasse/Hallische Strasse mit guter Wegweisung für KFZ und Fussgänger.

Durch die Entwicklung der Flächen des Elbebahnhofs im Einzugsbereich des Hasselbachplatzes wird langfristig eine erhebliche Erhöhung der Bevölkerungszahl erfolgen.

<sup>43</sup> Anm.: Das Kultusministerium sollte die Gelegenheit nutzen, diesen Raum durch Darstellung von Aktionen aus dem Lande zu bereichern.



Plan Hauptgeschäftsbereiche



## 8.6. Universitätsentwicklung

Eine Universität ist als Standortfaktor für jede Stadt von grosser Bedeutung - in besonderer Weise gilt das für Magdeburg:

- die Otto-von-Guericke-Universität ist eine traditionell dicht an der Wirtschaft arbeitende Einrichtung. Die universitäre Ausbildung in Forschung und Lehre verbindet, die Perspektiven der Forschung mit den Aufgaben aus der aktuellen Praxis.
- der Standort der Universität in der Innenstadt hat für Beschäftigte und Studierende hohe Attraktivität. Die Innenstadt ihrerseits profitiert durch die Studentenschaft, den Lehrbetrieb und durch Sonderveranstaltungen der Universität.

Die Entwicklung der Otto-von-Guericke-Universität und ihre Integration in die Innenstadt von Magdeburg war Gegenstand eines internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerbes.

Dieser Wettbewerb wurde Ende November 1994 entschieden.<sup>44</sup> An dem Wettbewerb hatten sich 30 Stadtplanungs- und Architekturbüros beteiligt, neun davon aus dem europäischen Ausland, vier aus Magdeburg. Die Arbeiten, insbesondere des ersten Preisträgers, sind mit den erforderlichen Änderungen in das Innenstadt-Konzept übernommen.

Übernommen wurden insbesondere:

- die straffe Gliederung der Baufelder sowohl nördlich wie südlich der Walther-Rathenau-Strasse;
- die funktional, städtebaulich-strukturell und ökologisch sehr einleuchtende Grünverbindung vom Geschwister-Scholl-Park über den Schroteplatz in Richtung auf die Erzberger Strasse bzw. Otto-von-Guericke-Strasse;
- die bauliche Fassung des Universitätsplatzes auch an dessen Ostseite.

Aus anderen Entwürfen wurden übernommen:

- die Lage des grossen Parkhauses im Westen des Plangebietes: Es sollte nicht Strassen parallel, sondern parallel zum Bahnkörper angeordnet werden;
- eine Betonung der geplanten Verknüpfungspunkte von S-Bahn und Strassenbahn am Kreuzungspunkt Bahn/Walther-Rathenau-Strasse. Hier sollte aus funktionalen Gründen eine Kerngebietenutzung mit unterlagerten Bahnhofs-bezogenen Läden für den täglichen Bedarf möglich werden;
- eine deutliche Hervorhebung der West-Ost-Grün Verbindung zur Elbe über die Mensa hinaus, dort ergänzt durch ein historisch bedingtes Verbindungsstück nach Südosten (ehemalige Ludolfstrasse), durch den Wohnbereich bis zum deutlich erweiterten Elbufergrün;

- eine angemessene Aufwertung des Strassenzuges der Walther-Rathenau-Strasse durch einen wirksamen Grünstreifen am Schroteplatz, eine Parkanlage nördlich der Listemannstrasse sowie durch eine Rücknahme der Bebauung am Brückenkopf der Elbbrücken bzw. eine entsprechende Fortführung der Grünflächen am Elbeufer in Abweichung von bisherigen Planungsabsichten.<sup>45</sup>

Die Integration der Universität in die Innenstadt erfolgt durch die Einrichtung von öffentlichen Wegeverbindungen durch das Gelände der Universität und ihre einladende Gestaltung sowie durch funktionale Verflechtungen auf dem Gelände der Universität wie in den angrenzenden Stadtquartieren:

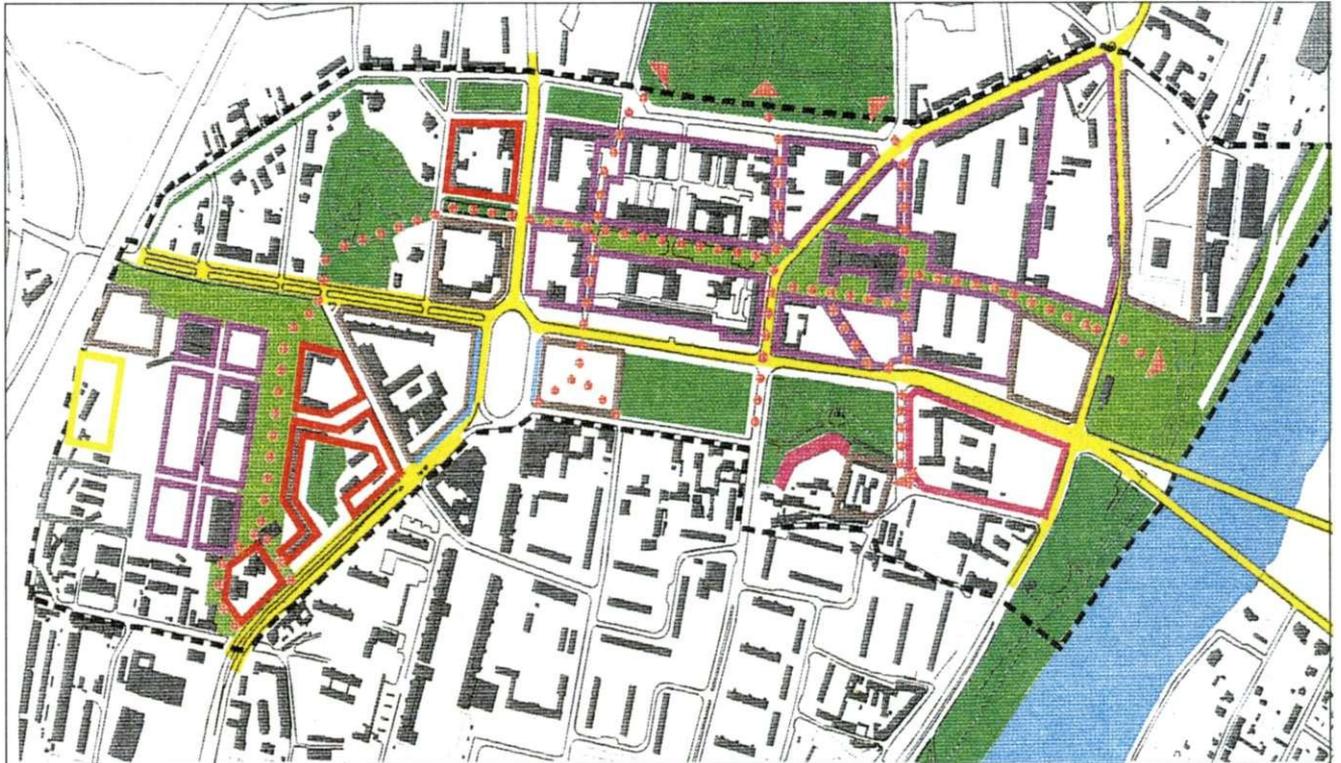
- für das Gelände der Universität bedeutet dies, dass Dienstleistungsbetriebe unterzubringen sind, die (nicht zuletzt im Blick auf ihre unterschiedliche Frequentierung während der Semester und zwischen den Semestern) generelle Angebote vorhalten, dass Lehrveranstaltungen öffentlich zugänglich sind und dass die Bürger auch studienbegleitende Aktivitäten innerhalb des Universitätsgeländes nutzen können. Hieraus ergibt sich, dass im gesamten Gebiet eine Durchlässigkeit für Fussgänger vorauszusetzen ist;
- in der Stadt bedeutet es, dass bei Neubauten und Verdichtungen in den Räumen Gustav-Adolf-Strasse und Erzberger Strasse nach Möglichkeit Universitäts-ergänzende Nutzungen und gegebenenfalls studentisches Wohnen in die Bauprogramme aufgenommen werden;
- ausserhalb der städtebaulichen Planung schliesslich bedeutet es ausserdem, dass Stadt und Universität sich gegenseitig partizipatorisch an den für beide wichtigen Entwicklungsprozessen beteiligen und zur Beteiligung einladen.

44 Anm.: Einen ersten Preis erhielt das Büro Hufnagel, Pütz + Rafaellan, Berlin 1994

45 vgl. Aufstellungsbeschluss „Askanischer Platz“ Nr. 251 -1



Plan Universitätsentwicklung



### UNIVERSITÄTSENTWICKLUNG

	Universitätserweiterungs- und Verdichtungsflächen öffentliche Nutzung		Parkhausstandort
	Kerngebiet		öffentliche Grünfläche Bestand
	Mischgebiet		öffentliche Grünfläche geplante Erweiterung
	Allgemeines Wohngebiet		Wichtige Fußwegeverbindung
	Ladennutzung im EG		Hauptverkehrsstraße

## 9. GRÜN- UND FREIFLÄCHENKONZEPT - VERNETZUNGEN UND WEGE

### 9.1. Grün- und Freiflächen

Die Grün- und Freiflächenstruktur mit den Glacisanlagen um die Innenstadt und mit dem Freiraum der Elbe und dem Elbufer sowie dem Rotehorn Park bestimmen das Gesicht der Innenstadt - da muss nicht neu geplant sondern das Vorhandene geschützt und ergänzt, hergerichtet und aktiviert werden.

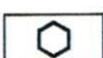
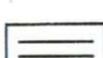
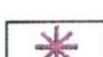
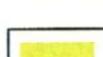
Grünflächen und Grünzüge verführen dazu, nach durchgehenden Wegen zu suchen und u.U. nach ihrer Notwendigkeit zu fragen. Nicht diese Wegebeziehungen allein aber sind das Wichtige, sondern jede dieser Teilflächen sollte ihr eigenes Gewicht, ihre besondere Funktion besitzen und so ihre Berechtigung sowohl aus dem Gesamtzusammenhang als auch durch sich selbst finden.

#### Die Glacisanlagen

Das Potential der Glacisanlagen wird als städtischer Freiraum sicher erst mittelfristig neue Form finden können. Ziel der Entwicklung ist:

- ein Kleingarten-Park, der auch öffentlich nutzbare Bereiche und Fusswege beinhaltet. Bei Aufgabe der Kleingartennutzung wäre die Entwicklung eines Stadtparks mit denkmalpflegerischem Merkmalcharakter möglich. (Ersatzflächen an einem anderen Standort müssten angeboten werden);
- die Freilegung und Sicherung der erhaltenen Festungsanlagen - sowohl der Bauten wie der teilweise verwüsteten Boden-Ausbildungen, Gräben und Wälle - und deren Erschliessung für die Öffentlichkeit,
- eine überwiegend kulturell bestimmte Nutzung der alten Gebäude, Kasematten und Kavaliers. Teilweise und in Grenzen ist eine kleingewerbliche Nutzung denkbar. Der einmalige Charakter der Wallanlagen und ein hohes Mass an Öffentlichkeit müssen dabei jedoch gesichert bleiben;
- eine langfristige Sicherung der Struktur, in der ein Verkauf von Flächenteilen oder eine Vergabe von Erbbaurechten ausgeschlossen werden;<sup>46</sup>
- eine Erweiterung der Glacisanlagen in das Entwicklungsgebiet ostwärts der Maybachstrasse, um die dort langfristig geplanten Arbeitsplatzstandorte mit einem begrenzten Wohnanteil durch Freiflächen zu ergänzen und um Sichtbezüge zu jenseits der Bahn gelegenen Innenstadtquartieren zu ermöglichen.

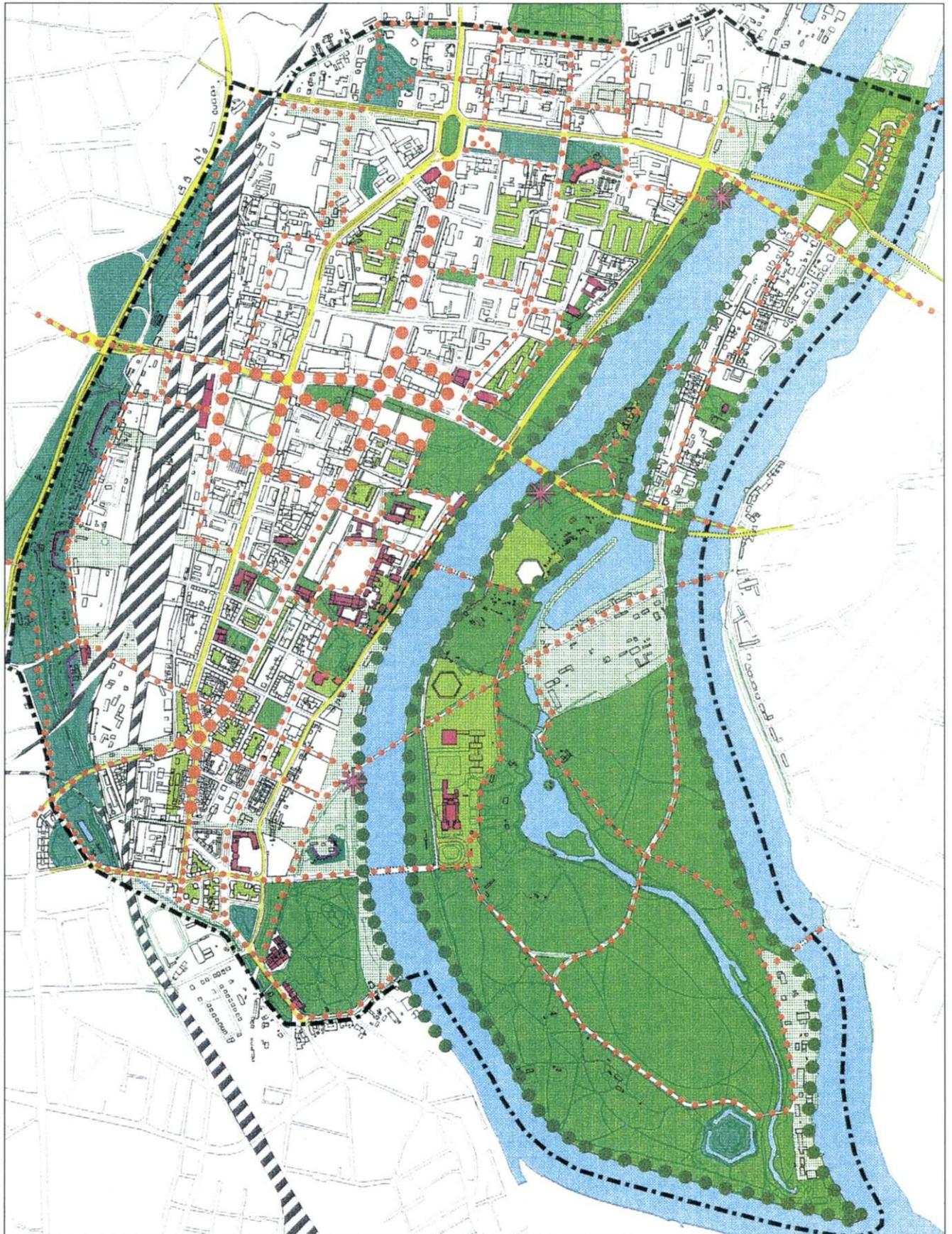
## GRÜN- UND FREIFLÄCHENKONZEPT

	Untersuchungsgebiet
	Sicherung und Verbesserung der vorhandenen öffentlichen Grünflächen (einschl. Kleingärten und Sportanlagen)
	Gründominierte Bauflächen
	Sicherung und Aufwertung der historischen Wallanlagen
	Neuzuentwickelnde Grün- und Erholungsbereiche/Sportflächen
	Kavalier mit öffentlich wirksamer Nutzung
	Solitärbebauung im Elbuferbereich
	Wasserflächen
	Bauliche Entwicklungsbereiche
	Stadtbild prägende Gebäude
	Verlängerung Fürstenwall
	Dominante Blickpunkte, Merkzeichen
	Zentrale Einkaufsbereiche
	Hauptfußwegeverbindungen
	öffentlich zugängliche Uferbereiche
	Hauptverkehrsstraßen
	Vorgesehene Brücke
	Bahngelände

46 Anm.: Das gilt im Ganzen auch für die anderen Festungsbauten - etwa am Kavalier Scharnhorst, an der Gustav-Adolf-Strasse und Hohe Pforte.



Plan Grün- und Freiflächen



## 9.2. Vernetzungen und Wege

Die im Nutzungskonzept und im Grün- und Freiflächenkonzept dargestellten Achsen und die erwähnten Sprossen werden durch die dargestellten Wege sichtbar gemacht. Dieses Wegesystem verknüpft City-Band und Wohn-Band miteinander. Das Vernetzungssystem erfordert einen sorgfältigen Ausbau, der für den Benutzer der Stadt erkennbar ist in Form von:

- Wegeföhrung und Pflasterung,
- Fahrbahnverengung und Überwegen,
- Vorrangzonen für Fussgänger,
- Lage und Gestaltung von Haltestellen der Strassenbahn und der Taxistände,
- Bepflanzung und Beleuchtung.

Ein durchgängiges Fuss- und Radwegenetz ist im Grün- und Freiflächenplan dargestellt.

## 10. GESTALTUNGSKONZEPT

Das Bild der Stadt ist in unserer Gesellschaft nicht statisch, nicht Kunstwerk im klassischen Sinne, sondern es ist ein Gebilde, das sich durch die in der Stadt Handelnden täglich verändert und neu darstellt. Der Handelnde ist einerseits in diesen Gestaltungs-Prozess aktiv einbezogen, er ist andererseits der Öffentlichkeit gegenüber auch verantwortlich. Die individuelle Freiheit der Handelnden wird in den Rahmen der städtischen Gesellschaft eingebunden.

Das öffentliche Handeln setzt die Rahmenbedingungen, die der Einzelne als Bauherr oder Planender verantwortlich ausfüllt. Gefordert werden von dem Gestaltenden nicht Einheitlichkeit und vorgeschriebene Details, sondern Qualität und Einfögung und auch die Bereitschaft zur ggf. öffentlichen Diskussion.

Gestaltung ist nicht abstrakt und isoliert. Ziel von Gestaltung in der Stadt sind Schönheit und Funktionieren - und das heisst: „hier bin ich gern, hierher möchte ich zurückkommen, hieran werde ich mich lange erinnern.“ Die Verbundenheit von Gestalt und Gebrauch, von Gestaltung und Nutzung wird deutlich.

Denjenigen, die behaupten (und sich dadurch zu entschuldigen versuchen), dass durch Forderungen nach Gestaltqualität ungewollte Mehraufwendungen entstehen, muss entgegnet werden, dass Gestalt für das einzelne Objekt und dass Gestalt und Schönheit auch im grösseren städtischen Ensemble selbstverständlich

sind und dass sie überdies zu den relevanten weichen Standortfaktoren gehören.

Auch insoweit ist der Gestaltende der Gesamtstadt gegenüber verantwortlich und Rechenschaft schuldig. Da zurecht die Freiheit der Gestaltung für Bauherren und Architekten sehr weit ausgelegt wird, ist das beste Mittel zum Finden einer angemessenen Gestalt das konkurrierende Verfahren (Gutachterverfahren, Wettbewerbe).

Während im Bauwettbewerb für ein aktuelles Programm eine optimale Lösung gesucht wird, hat der städtebauliche Wettbewerb eine andere Bedeutung: mit diesem werden Ideen und Argumente gesammelt, die in den fachlichen Abwägungsprozess und in die öffentliche Diskussion eingebracht werden können. Der spätere Bebauungsplan wird sich immer an den Wettbewerbsergebnissen messen lassen müssen. Er wird sie jedoch nur in seltenen Fällen als Ergebnis übernehmen können.

### 10.1. Elemente des Gestaltungskonzeptes

#### 10.1.1. Objekte

Objekt von Gestaltung und Subjekt des Stadterlebens ist der öffentliche Raum, sind Strassen, Brücken und Plätze, ist alles, was die öffentliche Hand gestaltet, das heisst:

- die Oberfläche/Pflasterung, die Bepflanzung, die Beleuchtung und die Möblierung von Plätzen, Wegen und Freiflächen;
- Ruhepunkte, auch Werbung und Information;
- technische und funktionale Infrastruktur (Gegenstände und Einbauten der Ver- und Entsorgung);
- dazu gehört Kunst (gegenständlich und als Programm: „Kunst im öffentlichen Raum“).

Objekt von Gestaltung und Subjekt des Raumerlebens sind die Baukörper in der Stadt bzw. für die Stadt; das betrifft dann z.B.:

- den Hauptelebnisbereich des Fussgängers, d.h. die Fassade in Maßstab, Gliederung, Material und Profil sowie die Nutzungsstruktur der Erdgeschosszone;
- die Art der Werbeschilder, die Integration des Gebäudes in den Strassenraum;
- sowie die künstlerische Leistung, die Ausstrahlung des Werkes.

## Das Elbufer

Das Elbufer ist für die Stadt Magdeburg Identifikationsmerkmal: Magdeburg Stadt an der Elbe. Unterschiedlich präsentieren sich die grossen Elbe-Städte am Strom: In Dresden dominiert die steinerne und vom Barock geprägte Fassade einer königlichen Repräsentanz. Hamburg zeigt sich als Kaufmannstadt am Nordufer mit der Speicherstadt, mit St. Pauli, Altona und den Villengebieten bis Blankenese, am Südufer mit Hafennutzungen. In Magdeburg bietet sich die Chance, eine moderne Stadt aus dem Zusammenspiel von Geschichte und Kultur, City, Wohnen und dem alles unterlagernd zusammenfassenden grünen Ufer der Elbe herauszuarbeiten. Notwendig ist, dass alle Planungen und Massnahmen in diesem Raum auf dieses Ziel hin abgestimmt werden.

Das Elbufer wird ergänzt:

- nach Norden über den Askanischen Platz hinaus, um die Stadträume Universität und Alte Neustadt so eng wie möglich an den Grün- und Freiraum Elbufer zu binden,
- nach Süden, um insbesondere das dicht besiedelte Buckau in diese Struktur mit einzubeziehen.

Das Elbufer hat eine integrative Funktion, es verbindet Innenstadt und Elbraum. Bedeutsam sind hier die West-Ost-Verbindungen mit ihrem Verlauf:

- innerhalb des Universitätsgeländes, vom Geschwister Scholl Park zur Elbe,<sup>47</sup>
- entlang der Walther-Rathenau-Strasse (mit Geschwister-Scholl-Park und Schroteplatz) zum Wallonerberg,
- an der Ernst-Reuter-Allee,
- an der Leiterstrasse Richtung Domplatz und Kloster,
- an der Danzstrasse Richtung Fürstenwall,
- vom Hasselbachplatz über die Liebigstrasse
- und vom Buckauer Tor zur Elbe und über die Sternbrücke in den Rotehorn-Park.

47 Anm.: Die genaue Abgrenzung bzw. Überlappung der Grünflächen an der Elbe und der denkmalgeschützten Flächen des Industriegebietes Rothensee ist in einer Einzeluntersuchung abzuklären.

Diese „Sprossen“ verbinden die Stadt mit der Elbe und sind so ein unverzichtbares Freiraumelement.

Der vergrösserte ELBUFER-BEREICH muss trotz der den Parkcharakter beeinträchtigenden Ufer-Strasse mit der Stadt gestalterisch und funktional verbunden werden. Eine Tunnellösung wie z.B. in Düsseldorf ist sicher unrealistisch. Ziel muss es sein, die Strasse durch ihren Ausbau im Detail zu integrieren.

Das Elbufer wird im Laufe der Zeit seine funktionale Bedeutung als Kultur- und Freizeitraum nicht nur für die City, sondern für die Gesamtstadt und für die Region gewinnen.

Das Elbufer hat durch die Gründominanz auch am gegenüberliegenden Ufer des **Rotehorn-Parks** seinen stadtbildenden Charakter. Dieser „grüne Charakter“ wird durch die Grün- und Wege-Gestaltungen der Uferbereiche auf dem Werder, an der Zollelbe und an der Alten Elbe gestärkt. Zusätzliche Brücken für Fussgänger und Radfahrer über die Strom-, Zoll- und Alte-Elbe können die Anbindung der Innenstadt und der östlich der Elbe liegenden Stadtteile verbessern.

Der Rotehorn-Park bietet nördlich der Eisenbahnlinie die Möglichkeit, das Sport- und Freizeitangebot zu erweitern. Kulturelle bzw. nicht kommerzielle Nutzungen mit öffentlichkeitswirksamem Charakter könnten im Bereich des Kleinen Werders als Solitäre mit hohem gestalterischem Niveau entstehen.

Der denkmalgeschützte Rotehorn-Park soll weiterhin als zentraler Erholungs- und Naturraum geschützt werden. Die historische Befestigungsanlage im Süden kann als Anziehungspunkt in die Parkgestaltung integriert werden.

Der Ausbau gewerblicher Nutzungen im gesamten Bereich soll nicht verfolgt werden.

### Realisierung des Grünkonzeptes

Die Verwirklichung des Grünkonzeptes ist weitgehend eine Frage der in diesem Sektor eingesetzten Haushaltsmittel der Stadt, d.h. der Prioritäten des Rates der Stadt. Im Vordergrund des Mitteleinsatzes sollte die Sicherung erforderlicher Grün- und Freiflächen stehen. Das gilt insbesondere für die kleinen innerstädtischen Flächen in dem „Sprossen“-System der West-Ost-Verbindungen.

Im Rahmen von Städtebaulichen Verträgen kann bei grösseren Bauinvestitionen auch privates Kapital gewonnen und eingesetzt werden, da das angestrebte Gesamtsystem der Grünflächen einen Beitrag zur Aufwertung von Grundstücken leistet und Ausgleichsfunktionen im Sinne des Naturschutzes übernimmt.

Bei Bauvorhaben des Landes (Universität, Schroteplatz, Staatsarchiv) und bei Bauprojekten des Bundes (OFD, Wasser- und Schifffahrts-Direktion und Wasserstrassenneubauamt) sollte die Ergänzung der städtischen Grünflächen von diesen getragen werden.

### 10.1.2. Methoden

Eine Möglichkeit ist, relevante öffentliche Vorhaben in Arbeitskreisen unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange gemeinsam abzustimmen. Diese Verfahren sind üblich bei der Terminabstimmung von erforderlichen Massnahmen im Strassenraum. Sie sollten aber auch gestalterische Aussagen mit einbeziehen, etwa Besonderheiten der Beleuchtung, Bepflanzung und Möblierung.

Auch über den öffentlichen Hochbau sollte in solchen Abstimmungsverfahren gesprochen werden.

Für private Vorhaben gilt es, eine Regelung zu finden, die der Freiheit des Bauherrn und des Architekten im Rahmen der Gesamtplanung Spielraum gibt.

Im Normalfall reichen die Inhalte des § 34 (1) BauGB („...das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden.“) oder die Festsetzungen des Bebauungsplans.

Im wichtigen Einzelfall kann durch eine Gestaltungssatzung über das übliche „Verunstaltungsverbot“ hinausgegangen werden (Ausschluss von Materialien und Formen, Vorgabe von Materialien und Formen bis zur genauen Festsetzung der Umrisse der Baukörper). Auch Vorschriften für die Werbung - wo und wo nicht, wie an der Fassade, auf dem Haus, ob/wie weit in den Strassenraum ragend, Formen der Leuchtwerbung - sind Bestandteile einer aktiven Stadtgestaltung. Im bedeutenden Einzelfall kann ein geplantes Vorhaben vor der Genehmigung als Lattengerüst visualisiert werden.

Empfohlen wird beim Verkauf von städtischen Baugrundstücken und bei städtebaulichen Verträgen, eine Verpflichtung zur Durchführung von Bauwettbewerben bzw. Gutachterverfahren zu vereinbaren.<sup>48</sup>

Für die Umgebung von Baudenkmalern sind durch das Denkmalschutzgesetz Sicherungen rechtlich verankert, nicht zuletzt durch die Beteiligung des Denkmalpflegers an allen Planungen und am Genehmigungsverfahren.

48 Anm.: Programm und Entscheidung selbstverständlich unter Beteiligung der Stadt.

49 Anm.: Bei der Baugenehmigung handelt es sich um die Anwendung von Bau- und Planungsrecht; die Baugenehmigung ist daher Sache der Exekutive!

### 10.1.3. Baukunstbeirat

Um mehr Öffentlichkeit in das Baugeschehen zu bringen und um für die Exekutive den Rat freischaffender Fachleute zu gewinnen, sollte beim zuständigen Baudezernat die Einrichtung des Baukunstbeirates beibehalten werden.<sup>49</sup> Dem Beirat sollten mit „der Bitte um empfehlende Stellungnahme“ vorgelegt werden:

- Ratsvorlagen für geplante Gestaltungsvorschriften o.ä.,
- Bebauungsplanentwürfe und Vorhaben in ausgewählten Teilräumen der Stadt.

Tagt ein solcher Beirat öffentlich, so wird dadurch, im Rahmen des hier Möglichen, Partizipation erreicht.

### 10.1.4. Sensible Bereiche: Die Gesamtstadt und ihre Silhouette, die Höhenkante.

Der Dom ist - von weither sichtbar - (insbesondere von den alten Zufahrtsstrassen aus) das Zeichen der Stadt. Diese Solitär-Funktion muss der Dom behalten. An allen Plätzen der Stadt ist bei höheren Bauten daher zu prüfen, ob die Sicht auf den Dom beeinträchtigt wird. Die Elb-Silhouette Magdeburgs hat mit dem Wiederaufbau ein neues Gesicht erhalten. Die heutige Stadtansicht zeigt:

- die Elbe - das Grün - die City.

Diese Silhouette wird sich von dem neuen Wohngebiet südlich des Elbebahnhofs bis über den Askanischen Platz hinaus erweitern. Alle Bebauungen an diesem Stadtrand, besonders an der Höhenkante zur Elbe hin, werden als „sensible Bereiche mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung“ bezeichnet.

### 10.1.5. Bereiche mit besonderen Gestaltungsanforderungen

Als „Gebiete mit besonderen Anforderungen an die Gestaltung“ sind einige Teilräume besonders hervorgehoben:

#### Dominante Kulturdenkmale

Die Kulturdenkmale und die hervorgehobenen stadt-bildprägenden Gebäude stehen unter Denkmalschutz. Die bedeutenden Kultur- und Baudenkmale fordern Behutsamkeit auch bei Gestaltungen in der Umgebung: kein historisierender Kitsch sondern achtungsvolle Zurückhaltung sind geboten.

Viele Kirchen (z.B.: das Kloster!) waren ursprünglich dicht eingebaut - eine moderne, den Maßstab steigernde Umbauung darf nicht ausgeschlossen werden. Im Regelfall ist im „Strahlungsbereich“ von Baudenkmalern die Zulässigkeit von Werbung, insbesondere die Leuchtreklame einzuschränken.

### Hochhäuser

In den 20er Jahren ist als erstes Hochhaus der Stadt das Verlagsgebäude in der Bahnhofstrasse entstanden. Beim Wiederaufbau sind an städtebaulich relevanten Punkten weitere Hochhäuser als Dominanten errichtet worden, welche die heutige Stadtsilhouette prägen. Auf Grund dieser Erfahrungen sollte eine Hochhausbebauung im innerstädtischen Bereich ausgeschlossen werden. Eine begrenzt hohe Bebauung könnte am westlichen Stadteingang der Walther-Rathenau-Strasse und am Stadteingang Damaschkeplatz im Zusammenhang mit dem Entwicklungsgebiet Maybachstrasse geprüft werden.

### „Stadtzeichen“ an der Elbe (Merkzeichen)

Drei Orte in der Stadt, auf einer Achse liegend, definieren durch ihre Lage die Stadt ganz einmalig:

- der westliche Brückenkopf der Elb-Brücken am Askanischen Platz,
- der östliche Brückenkopf der Strombrücke auf dem Werder und
- das Gebiet am westlichen Brückenkopf der Hubbrücke, gegenüber der Stadthalle.

Diese drei Orte liegen in ungefähr gleichem Abstand auf einer sie verbindenden Linie. Diese Achse überspannt in achtungsvoller Entfernung vom Dom zweimal die Elbe. Als Zeichen für die Verflechtung der modernen Stadt mit dem Elbe-Strom kennzeichnet sie die einmalige topographische Situation - Merkzeichen für die Integration von Geschichte, Natur, Moderne und Zukunft.<sup>50</sup>

50 Anm.: Natürlich hat der Gutachter auch eine Idee dazu - undiskutiert bislang und nicht zur konkreteren Vorstellung verdichtet: „mit bewegtem Licht leuchtend verbunden, selbst lebendig leuchtend, in ziemlicher Höhe weithin sichtbar: ein mobiles Formenspiel der drei klassischen Grundformen Pyramide - Kugel - Würfel (vielleicht als banale Interpretation oder Erinnerung: der gotische Bogen, das Gewölbe des Doms, daneben die zwei Halbkugeln Otto von Guericks und schliesslich im Kubus die Klarheit der Formensprache der bedeutenden Anlagen des Sozial-Wohnungsbaus der Taut-Zeit).

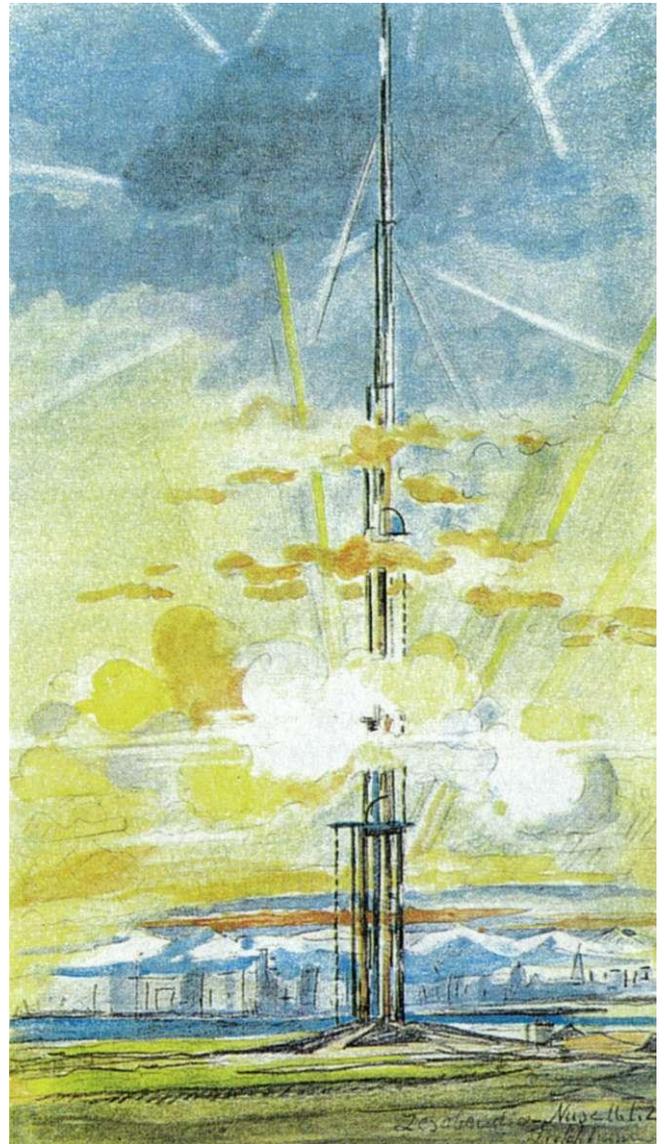


Abb. 5: Max Taut's Vision von 1922, entstanden ohne Bezug auf einen konkreten Ort, soll hier als Symbol für die gedachten STADTZEICHEN gelten<sup>50</sup>

### Konzept „nächtliche City“

In diesem Zusammenhang empfiehlt der Gutachter ein Gestaltungskonzept für die „Stadt bei Nacht“, für die „Leuchtende Stadt“ zu entwickeln, welches von der Elbkante ausgehend den Universitätsplatz, den Alten Markt, die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee, den Breiten Weg, den Hauptbahnhof sowie vielleicht das Glacis miteinbezieht und auch den Domplatz und den Haselbachplatz umfasst, sie miteinander und mit der Elbe verbindet.<sup>52</sup>

## Strassen und Platzräume mit hohen Gestaltungsansprüchen

- Die Walter-Rathenau-Strasse als wichtige Zufahrtsstrasse zur Innenstadt und Hauptverkehrsstrasse sollte ihren Charakter als grosszügig gestalteter Verkehrsraum finden. Im westlichen Abschnitt kann sich der Strassenraum durch eine anspruchsvolle Bebauung am künftigen S-Bahnhof und über eine grosszügige Grünfläche südlich der Walter-Rathenau-Strasse zur Universität am Schroteplatz öffnen. Die Fuss- und Radwege sollen hier nicht am Fahrbahnrand sondern im Grünstreifen geführt werden.

Im weiteren Verlauf Richtung Elbe ist die Grünfläche vor dem Festungswerk Mark nördlich der Listemann Strasse möglichst dicht an den Universitätsplatz herangeführt.

Mit der Bebauung am nördlichen Strassenrand der Walther-Rathenau-Strasse wird ein eindrucksvoller Strassen- und Stadtraum gebildet, der die Nachteile der hohen Verkehrsbelastung auffängt.

- Breiter Weg Nordabschnitt:

Das Nordende des Breiten Weges mit dem Stadtraum am Theater ist als Stadteingang von Norden und zugleich als Abschluss des Breiten Weges besonders zu gestalten. Der Theaterplatz sollte mit der im Westen und Osten des Universitätsplatzes vorgesehene Bebauung räumlich gefasst werden.

Vor dem Hochhaus Kultusministerium entsteht mit der neuen Strassenbahnhaltestelle und öffentlichen Nutzungsangeboten im Hochhaus Kultusministerium ein neuer kommunikativer Stadtplatz.

Der Ratswaage-Platz mit der Kreuzung Julius-Bremer-Strasse kann als Platzraum mit kleinteiligen Ladenfronten ggf. unter vorgezogenen Arkaden räumlich gefasst werden.

Der Bereich vor Karstadt bis zum Alten Markt hin gewinnt durch eine Verengung der westlichen Öffnung des Alten Marktes ein neues Gesicht. Das gilt insbesondere, wenn es gelingt, die Strassenbahn-Haltestelle nach Süden zu verschieben.

Insgesamt verändert sich der Nordabschnitt Breiter Weg auf ein Profil von 24 m Breite. Vielfältig gestaltete Strassenfronten entstehen vor den Sockelzonen der vorhandenen Bauten.

- Für den Bereich Ernst-Reuter-Allee ist wichtig, dass die grosse Grünfläche im Osten dieses Platzraumes als sichtbare und funktional wirksame Verbindung zu den Grünflächen am Elbufer erhalten bleibt.

- Für den Bahnhofsvorplatz wird angestrebt, in seinem zentralen Bereich einen verkehrsberuhigten Platzraum einzuordnen. Der nördliche Teil des Bahnhofsvorplatzes wird als Verkehrsraum überwiegend dem ÖPNV dienen (Taxen, Strassenbahn-Haltestelle in Verbindung zu einer Haltestelle in der Ernst-Reuter-Allee), während der südliche Abschnitt dem Individualverkehr vorbehalten bleibt.

- Für das Kloster Unser Lieben Frauen ist zu prüfen, ob im Hinblick auf die Situation vor der Zerstörung eine gewisse stadträumliche Verdichtung mit kleinteiligem Wohnungsneubau zur Maßstabssteigerung möglich ist.

- Am Domplatz wird zu gegebener Zeit und unter Beachtung des Wettbewerbs Kaiserpfalz 1996 diese in die Gestaltung mit einbezogen. Für die Gestaltung der Westwand des Platzes besteht kurzfristig kein Handlungsbedarf, da das Wohngebäude ohne übertriebenen Aufwand platzverträglich gestaltet werden kann.

Der Platz muß wieder in das innerstädtische Leben einbezogen werden. Innerstädtisches Leben kann auch gefördert werden, indem in den Bauten der Landesregierung für die Öffentlichkeit attraktive Nutzungen angeboten werden (z.B. Naturkunde Museum).

- Der südliche Teil des Breiten Weges ist für die Strassenbahn und zwischen Leiterstrasse und Einsteinstrasse auch für den lokalen Erschliessungs- und Kundenverkehr offen. Er soll einen stärkeren alleeartigen Charakter erhalten und verbindet mit einer lebendigen Gestaltung die zentralen Bereiche der Stadt mit dem Hasselbachplatz.

- Die Hegelstrasse ist als denkmalgeschütztes Ensemble Dokument wilhelminischer Architektur und Stadtplanung und touristischer Anziehungspunkt.

- Der Hasselbach-Platz ist letzter zusammenhängend erhaltener Teil der Stadterweiterung des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Bei seiner Neugestaltung ist zwischen ökonomisch-funktionalen und historisch-gestalterischen Aspekten ein beider Seiten dienender Konsens zu finden.

## Hohe Ansprüche an die Fassadengestaltung

Auch private Bauherren sollten ermuntert werden, ihre Projekte in konkurrierenden Verfahren planerisch vorzubereiten. Für die öffentliche Hand gilt das generell - wobei auch für Strassenbaumassnahmen Gestaltungspläne aufgestellt werden (Pflasterung, Beleuchtung, Möblierung).<sup>51</sup>

Einzelne besonders wichtige Fassaden sind im Plan gekennzeichnet.

Für die Werbung an Gebäuden können Vorschriften beschlossen werden. Diese machen Aussagen zu:

- Zonen mit bewegtem Licht oder stehender Beleuchtung;<sup>52</sup>
- Zonen mit farbiger oder mit einfarbiger (weisser) Werbung;
- Zonen mit Einschränkungen des Ortes der Werbung an der Fassade z.B.: nur bis zur Brüstungshöhe des ersten Obergeschosses, nur innerhalb der Firstlinie, die Silhouette nicht verändernd, nicht über den First ragend o.ä..

### Verlängerung Fürstenwall

Der Fürstenwall zwischen dem Stadttor an der alten Dombauhütte bis in den Raum im Osten des Klosters ist das steinerne Stück Innenstadt an der Elbe. Es ist sowohl historisch wie stadtstrukturell bedeutend. Dies gilt auch im Bezug auf die ganz anders strukturierten nördlichen und südlichen Grün- und Freiräume an der Elbuferpromenade, am alten Elbebahnhof, am Kavaliere Scharnhorst und im Bereich des Klosterberggartens. Die hochliegende „Bürgerpromenade“ sollte in Höhenlage Anschluss an den Ostrand der Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee finden. Mit einer Fussgängerbrücke zum anderen Elbufer kann dieser Bereich weiter aufgewertet werden.

### Kavaliere, Festungsanlagen

Die Festungsanlagen haben für die Stadt hohen Image- und Denkmalwert. Nach den Kenntnissen des Gutachters gibt es in Deutschland keine Stadt, in der in solchem Umfang Befestigungsanlagen aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erhalten sind. Hingewiesen sei auf die Bauwerke im Bereich Glacisanlagen Kavaliere IV, Kavaliere V und Ravelin II, Kavaliere VI, auf die Defensionskaserne Mark an der Hohenpforte, auf den Kavaliere I an der Sternbrücke und schliesslich auf das Fort XII im südlichen Bereich des Rotehorn-Parks.

Diese Anlagen, die in solider Bauweise errichtet worden sind, weisen einen unterschiedlichen Erhaltungszustand auf. Teilweise sind durch Aufgrabungen (Kleingärten) oder durch Baumwurzeln die der Deckenisolierung dienenden Lehmschichten beschädigt.

Generell ist im Blick auf die unterschiedlichen Raumangebote der Bauwerke eine öffentliche bzw. halböffentliche Nutzung Ziel.

Dies könnten Freizeitnutzungen und Kultureinrichtungen wie z.B. Ateliers, Kunsthandwerksbetriebe, Musik, Übungs- und Vorführungsräume oder Ausstellungsräume sein. Gegebenenfalls kämen sie auch als Archive oder für Dauerausstellungen in Frage.

Wenn zur Zeit für die rasche Instandsetzung Mittel nicht zur Verfügung stehen sollten Teilprivatisierungen dennoch ausgeschlossen werden. Im Vordergrund muss die Sicherung der Baustruktur stehen bis mittelfristig eine Lösung gefunden wird.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Universität könnte die Kaserne Mark restauriert werden. Mit der Entwicklung von Bauflächen am Elbebahnhof sollte das Kavaliere I (Scharnhorst) einer Nutzung zugeführt werden. Die Glacisanlagen im Westen können unter Umständen erst mit der Bebauung des Entwicklungsgebietes auf dem Bahngelände ostwärts der Maybachstrasse einer langfristigen Nutzung zugeführt werden.

### Wallanlagen

Aus Sicht der Denkmalpflege befinden sich die Wallanlagen in nicht besonders gutem Zustand. So sind die Gräben verunreinigt und die öffentliche Zugänglichkeit ist nur begrenzt gegeben. Ziel ist mit den Kleingärtnern eine Lösung zu finden, nach der die Benutzung zum Dauerwohnen und die weitere Schädigung der unterliegenden Bauteile durch Zerstörung der schützenden Lehmschicht durch Grabungen oder durch Bäume ausgeschlossen und auf mittlere Sicht eine Veränderung in Richtung Kleingarten-Park erreicht wird.

Die Umwandlung der Anlage in einen Stadtpark würde die Bereitstellung von Ersatzgärten voraussetzen.

51 aus: Max Taut, 1884-1967, Zeichnungen, Bauten, Hrsg.: Akademie der Künste, Berlin 1984, S. 27

52 Im Auftrage der Stadtverwaltung Magdeburg - Tiefbauamt - wurde inzwischen erstellt: „Beleuchtungskonzept Elbufer Magdeburg“, April 1996, Verf.: Prof. Christian Farenholtz in Zusammenarbeit mit d\*Ing Planung, Hamburg

**West-Ost-Sprossen**

Die West-Ost-Sprossen vernetzen die Innenstadt. An historischen, funktionalen oder gestalterisch hervorgehobenen Orten in der Stadt werden Wegeverbindungen zwischen dem Elbufer im Osten und der Bahn im Westen aufgezeigt:

- Die Mittelachse der Universität erschliesst den verkehrsberuhigten Universitäts-Kampus vom Geschwister-Scholl-Park bis zur Elbe.
- Der Verbindungsweg Virchowstrasse - Hochhaus des Kultusministeriums - Wallonerberg bietet den Bewohnern der anliegenden Wohngebiete einerseits eine Verbindung zu den Haupteinkaufsbereichen am Breiten Weg und zu der dort beabsichtigten Strassenbahn-Haltestelle, andererseits zu den kulturell und für die Freizeit wichtigen Grün- und Freiflächen an der Elbe. Diese Verbindung bietet gleichzeitig einen der stadträumlich zu akzentuierenden Gestaltungsansätze für den Breiten Weg.

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Breiten Weges Nordabschnitt sollte für diese Verbindung durch Wettbewerb oder Gutachten eine Lösung gefunden werden.

- Die Danzstrasse verbindet den Entwicklungsbereich westlich der Bahnhofstrasse mit der Otto-von-Guericke-Strasse über den Breiten Weg mit dem Bereich am Dom und am Fürstenwall. Sie liegt auf der Trasse der alten Stadtmauer und kennzeichnet so in ihrem mittleren und östlichen Teil die Grenze der Stadt bis 1871.

Das Kulturhistorische Museum, am Knickpunkt dieser letztlich gar nicht so alten Stadtbegrenzung gelegen, bietet mit seinem Freiraum Möglichkeiten, den historischen Stadtgrundriss deutlich zu machen. So kann ohne übertriebenen Aufwand Geschichte erkennbar gemacht werden und zugleich die moderne Stadt (Bahnhofstrasse/Otto-von-Guericke-Strasse/Breiter Weg) mit der historischen Stadt (Stadtmauer, Dom und Fürstenwall) verknüpft werden.

Die „Sprossen“ im Stadtraum Hasselbachplatz führen den Rastergrundriss der wilhelminischen Stadterweiterung bis in die Neubauf Flächen am Elbebahnhof und bis in den grossen Landschaftsraum an der Elbe weiter. Die Sprosse „Buckauer Tor“ kennzeichnet gleichzeitig die Grenze der erweiterten neuen Festungsanlagen von 1871.

**GESTALTUNGSKONZEPT**

Besondere Gestaltungsbereiche



Dominante Kulturdenkmale



Weitere stadtbildprägende Gebäude



Hochhäuser



"Stadtzeichen"-Merkzeichen



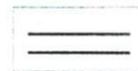
Straßen und Platzräume mit hohen Gestaltungsansprüchen (überregional bedeutsam)



Straßen und Platzräume mit hohen Gestaltungsansprüchen



Hohe Ansprüche an die Fassadengestaltung



Verlängerung Fürstenwall



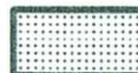
Kavaliers



Wallanlage



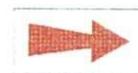
West-Ost-"Sprossen"



Elbufer mit differenzierter Funktionsausprägung



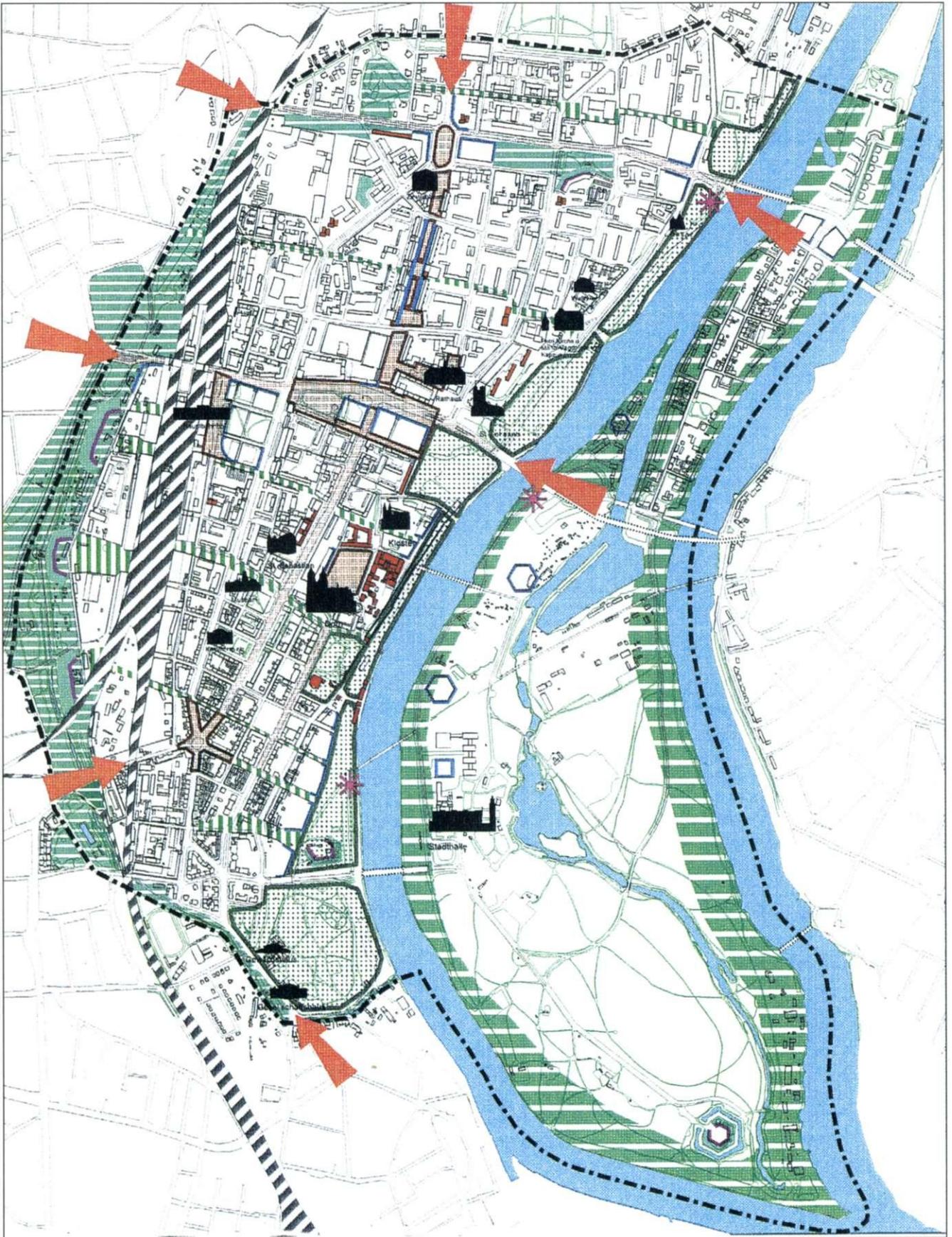
Rote Horn Park und Werder



Stadteingänge akzentuieren



Plan Gestaltungskonzept



## Elbufer

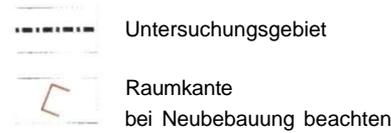
Das Elbufer gibt der Stadt und dem Stadtbild den besonderen und einmaligen Charakter. Es bietet die Chance, das Zusammenspiel von moderner Stadt und lebendigem Freizeitgeschehen in einem kulturell und landschaftlich hochwertig geprägten Raum zu thematisieren. Das Zusammenspiel moderner Cityfunktionen mit Freizeit- und Kulturangeboten, wird als eine der hervorragenden Möglichkeiten gesehen, der Innenstadt ihre zeitgemässe Funktion zu sichern und damit ihrer tatsächlichen Bedeutung gerecht zu werden.

Für die einzelnen Teilbereiche der Parkanlagen an beiden Ufern der Elbe müssen daher im Laufe der Zeit klare Funktionen definiert werden, die für die Ausgestaltung dieser Flächen Kriterien bieten. Nachstehend sind solche Hinweise vorskizziert. Die eigentliche Planung ist zu gegebener Zeit analysierend vorzubereiten und zu konkretisieren:

- Parkanlage im Norden des Brückenkopfes Nordbrücke: Haupteinzugsbereich ist die Universität. Die funktionale Anknüpfung nach Westen geschieht über das Universitätsgelände, nach Norden führt sie indirekt weiter über den Nordpark. Ein neuartiger „technischer Garten“ (in Analogie zum allbekannteren „botanischen Garten“) könnten den Universitätsstandort thematisieren und der neuzuschaffenden Parkanlage ein eigenes Profil geben.
- Parkanlage zwischen Walloner Berg und Askanischem Platz: Haupteinzugsbereiche sind die Citywohngebiete und die Universität. Die funktionale Anknüpfung verläuft über das Ensemble Wallonerberg, die Lukasklause und das „Stadtzeichen“ am Brückenkopf Nordbrücke. Der Bereich beinhaltet zusätzlich den Anleger der Weissen Flotte. Ein Erholungsraum mit kulturellen Angeboten und ggf. „technischer Kultur“ (s. dazu auch die Anmerkung zur nördlich gelegenen Fläche: „technischer Garten“) könnten den Bereich charakterisieren.
- Parkanlagen beiderseits des Brückenkopfes der Strombrücke: Haupteinzugsbereich sind die City und die Citywohngebiete. Die funktionale Anknüpfung verläuft über die Freiflächen an der Ernst-Reuter-Allee und an dem Elbufer. Dieser Erholungsraum kann als Spannungsraum zwischen Elbe und Stadt, ggf. mit einer teilweise hohen Verdichtung an lebendigen Freizeitangeboten seine Funktionsausprägung erhalten. Er darf nicht verkleinert werden. Die Raumbegrenzung am ehemaligen Bauarbeiterhotel, weiter an der Ostbegrenzung der Neubauten an der Ernst-Reuter-Allee sowie an der Hartstrasse ist höchst bedeutend. Sie muss mit Sorgfalt ausgebildet werden. Wichtig

## GESTALTUNGSKONZEPT

Raumkanten



ist auch die Gestaltung der Tiefgarageneinfahrt unter die Neubebauung an der Ernst-Reuter-Allee.

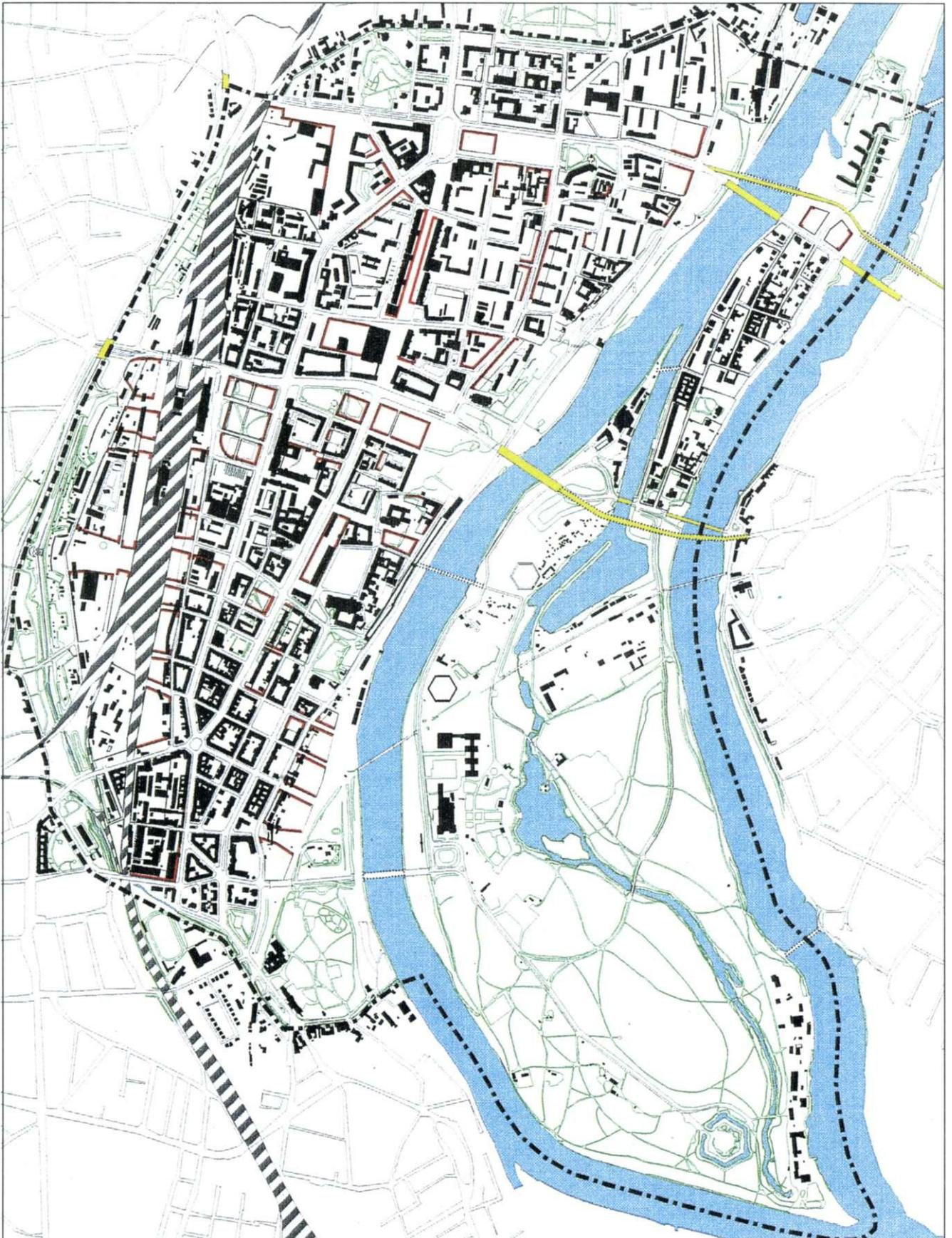
- Fürstenwall: Haupteinzugsbereich sind die City und das Regierungsviertel am Domplatz. Die funktionale Anknüpfung verläuft über das Museum Kloster Unser Lieben Frauen, den geplanten Landtag und den Park am Palais in der Hegelstrasse. Die Verlängerung der Bürgerpromenade mit Plastiken im Freien kann den Charakter des Fürstenwalls weiterführen.
- Elbebahnhof: Haupteinzugsbereich ist der Bereich Hasselbachplatz. Die vorhandenen und neuen Wohngebiete und Dienstleistungsstandorte sowie die Schule an der Harnackstrasse können über diesen neu zu gestaltenden Bereich funktional mit dem Kavalier Scharnhorst, dem Brückenkopf Hubbrücke, dem vorgeschlagenen „Merkzeichen“ und dem anderen Elbufer mit dem Funkhaus des Mitteldeutschen Rundfunks und der Stadthalle verknüpft werden.

Die Ausgestaltung der Parkanlage soll kulturelle und technische Informationen über den ersten Bahnhof in Magdeburg (Möglichkeit zur Darstellung der Geschichte der Bahnausbau in der Mitte des 19. Jahrhunderts) und Angebote zur Selbstbetätigung beinhalten.

- Klosterberggarten: Haupteinzugsbereich sind die Wohngebiete im südlichen Stadtzentrum und Bukkau. Die funktionale Anknüpfung zu diesen Stadtteilen und nach Norden muss gesichert und verbessert werden. Die Gewächshäuser stellen im Parkbereich einen Anziehungspunkt dar. Die denkmalgeschützte Parkanlage kann ihren Charakter als Erholungsraum mit besonderen botanischen Angeboten stärken.



Plan Gestaltung Raumkanten



## Rotehorn-Park und Werder

Entsprechend den Hinweisen für das Westufer der Elbe sind im Rahmen der städtischen Grün- und Freiflächenplanung für das Ostufer funktionale Bereiche - hier im Blick auf die Grösse der Flächen allerdings mit grösserer Offenheit - zu definieren. Für den nördlichen und mittleren Teil des Parks ist dabei von den dort untergebrachten Hauptfunktionsträgern wie Stadthalle, Hypar-schale, Funkhaus, Wasser- und Schifffahrsdirektion auszugehen. Der Rotehorn-Park ist der grosse, für viele Freizeitaktivitäten offene städtische Erholungspark. Die Uferstreifen des Werder werden soweit möglich zugänglich gemacht und sollen mit Baumreihen akzentuiert werden. Die gewerbliche Nutzung im Südteil des Parks ist zu begrenzen, nicht zuletzt um den Kraftfahrzeugverkehr im Park möglichst weitgehend zu reduzieren.

Für die Bewohner im Osten der Stadt wird durch die Fussgängerbrücke Wasserfall in Höhe des Wehres der Park erschlossen.

## Stadteingänge

Die Geschichte der Stadt hat dazu geführt, dass sich Magdeburg in Nord-Südrichtung entwickelt hat. Auch heute noch beschränken die Barrieren Elbe und Bahn die Zugangsmöglichkeiten in die Stadt, was zu den beklagten Schwierigkeiten der Verkehrsentwicklung führt.

Den Hauptzugängen der Innenstadt kommt daher besondere Bedeutung zu:

- Der Nordzugang Gareis-Strasse findet von der Denhardtstrasse über die Dominante Universitätshochhaus mit den Stadtplätzen Universitätsplatz und Theaterplatz seine repräsentative Fassung. Wichtig für diesen Stadteingang ist eine anspruchsvolle Bebauung an der Ostseite des Platzes.
- Die Walther-Rathenau-Strasse (West) führt den Hauptverkehr von Westen an die Innenstadt heran. Nachdem die Nordseite des Strassenraumes bis zum Geschwister Scholl Park bebaut ist, kommt es für die Gestaltung dieses Stadteinganges besonders auf die Gestaltung des vorgeschlagenen Dienstleistungsensembles an der Bahnbrücke bzw. am künftigen S-Bahnhof an.
- Der Brückenkopf Nordbrücke bietet am Askanischen Platz mit den öffentlichen Bauten der Arbeitsverwaltung im Süden und der Universität im Norden sowie den vorgeschlagenen Grünflächen mit „Stadtzeichen“ an der Elbe hervorragende Voraussetzungen für die Gestaltung als repräsentativer Stadteingang.

- Der Stadtzugang Damaschkeplatz wird mit den vorgeschlagenen Bauten im Nordabschnitt Maybachstrasse und nach Unterquerung der Bahnbrücken mit Blick auf den Bahnhofsvorplatz und auf dessen Bebauung gestaltet.
- An der Strombrücke öffnet sich das Panorama der klassischen und nun auch der modernen Stadtsilhouette. Alles kommt darauf an, für die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee einen angemessenen Abschluss und für das Baufeld südlich des Rathauses eine entsprechende Lösung durchzusetzen. Am östlichen Elbufer ist das Bauvorhaben des Bundes von ähnlicher Bedeutung. Das für diesen Standort wichtige „Stadtzeichen“ sei gleichfalls erwähnt.
- Der Stadteingang Hallesche Strasse führt durch die hier wenig gestalteten Südtile des Glacis unter der Bahnbrücke zum Eingangsraum Hasselbachplatz. Die Südseite zwischen der Brücke und dem Hasselbachplatz ist repräsentativ bebaut. Im Norden wird die Strasse durch eine eindrucksvolle Mauer begrenzt. Diese Mauer sollte bis zur bestehenden Randbebauung des Platzes an der Bahnhofstrasse erhalten bleiben und durch eine schmale Grünfläche aufgewertet werden. Eine repräsentative Neubebauung für Wohnen und Dienstleistung öffnet den Stadtraum dann in zeitgemässer Form.
- Die Schönebecker Strasse ist der formal am wenigsten ausgebildete Bereich der sieben Stadteingänge. Erfindet sein typisches Gesicht im Osten am Klosterberggarten mit dem Gesellschaftshaus von Schinkel und den anschliessenden Grünflächen, im Westen mit den Anlagen am Kultur- und Kongresshaus an der Erich-Weinert-Strasse. Eigentlicher Stadteingang ist dann auch hier der Hasselbachplatz. Diesen Stadteingang gilt es aufzuwerten. Es gilt besonders, die Verbindungen zum Landschaftsraum Elbe sowohl am Klosterberggarten, als auch an der Sternstrasse und an der „Sprosse“ Am Buckauer Tor sichtbar und erlebbar zu machen.

Für alle genannten Fälle sollten Gestaltungskonzepte eingefordert werden. Es werden Detailkonzepte bei aktuellen Projekten zu erstellen und bei privaten wie insbesondere bei öffentlichen Vorhaben durchzusetzen sein, um die Gestaltungschance der Stadt zu nutzen.

53 Anm.: Das Haus Poststrasse/Ecke Kreuzgangstrasse von 1506 war bis zur Zerstörung im zweiten Weltkrieg das einzige Fachwerkhaus aus der Zeit vor 1631.

## 10.2. Exkurs: Magdeburger Architektur

Immer wieder wird die Frage nach der Architekturtradition der Stadt Magdeburg gestellt.

Viele Bürger suchen in ihrer Stadt Identifikationspunkte, Orte und Häuser, die ihnen so vertraut sind, dass sie sich wie auch immer sie aussehen an sie, an ein Stück Heimat erinnern können: Vielleicht ist das dann ein Stück Magdeburg, ein Stück Heimat?

Gibt es eine Magdeburger Architektur?

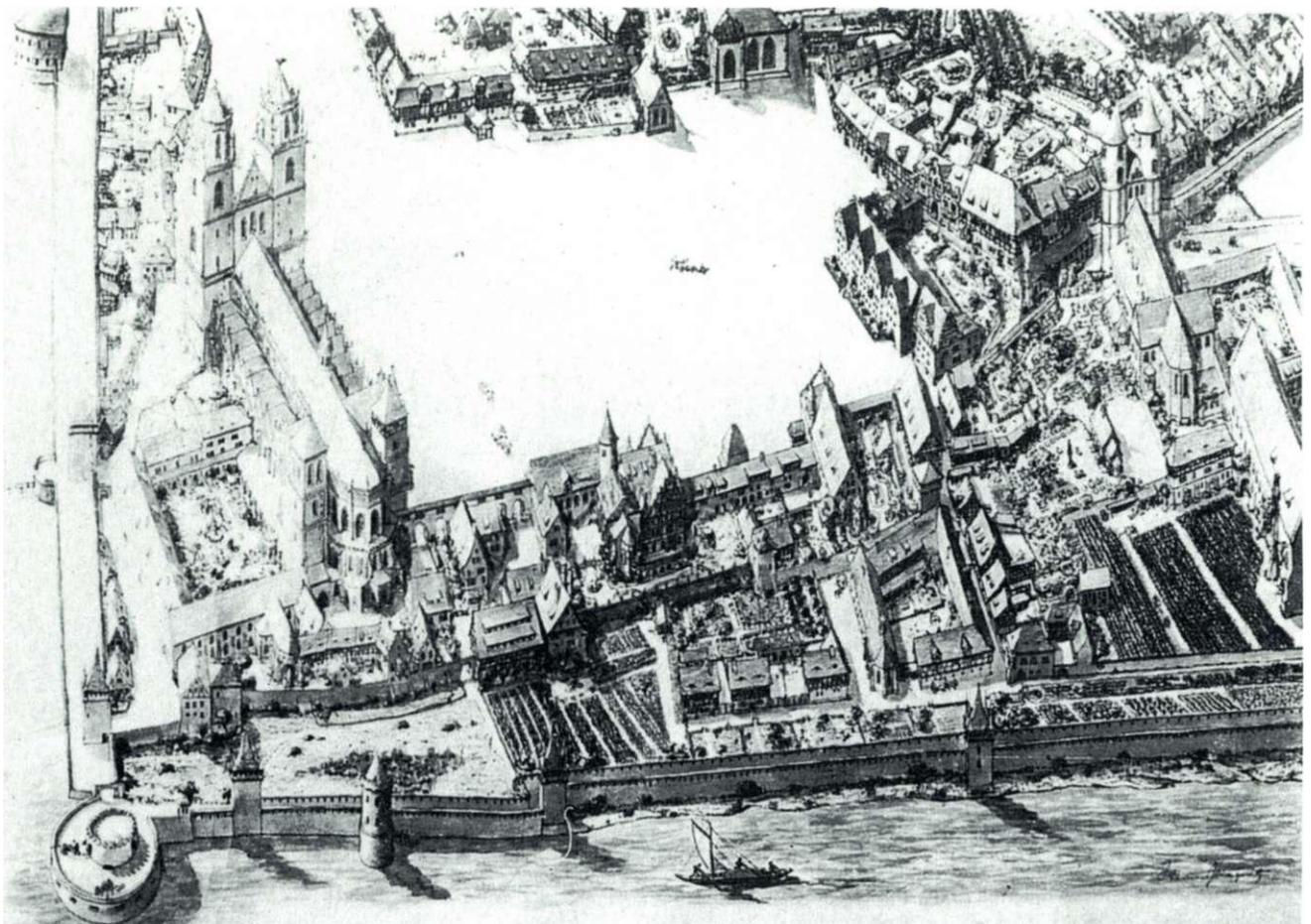
Die bedeutenden Architekturen der ROMANIK mit dem Kloster Unser Lieben Frauen und dem Domkreuzgang und der GOTIK mit dem Dom waren zu ihrer Zeit Solitäre mit nach heutigen Begriffen nationalem und internationalem Rang. Ortstypische, städtisch-bürgerliche Architektur ist aus jener Zeit nicht erhalten.<sup>53</sup>

Der Breite Weg aus der Zeit nach der Zerstörung von 1631 galt als eine der schönsten Barockstrassen Deutschlands. BAROCK, das ist sonst kennzeichnend für Dresden und für Süddeutschland. Aber ist Barock typisch „magdeburgisch“?

Für den KLASSIZISMUS (der typisch für Berlin ist) hat Magdeburg wenige Zeugnisse, bedeutend sind die beiden Bürger-Gesellschafts-Häuser im Herrenkrug und im Klosterberggarten. Architektur von national höchstem Anspruch - aber „magdeburgisch“?

1871, mit dem Beginn des KAISERREICHS begann nach dem Erwerb der aufgelassenen Festungsanlagen durch die Stadt der Aufbau der südlichen Innenstadt zwischen Dom und Hasselbachplatz sowie an der südlichen Otto-von-Guericke-Strasse.

Abb. 6: Domplatz um 1600, Rekonstruktionsversuch von Werner Priegnitz, aus: *Magdeburg so wie es war*



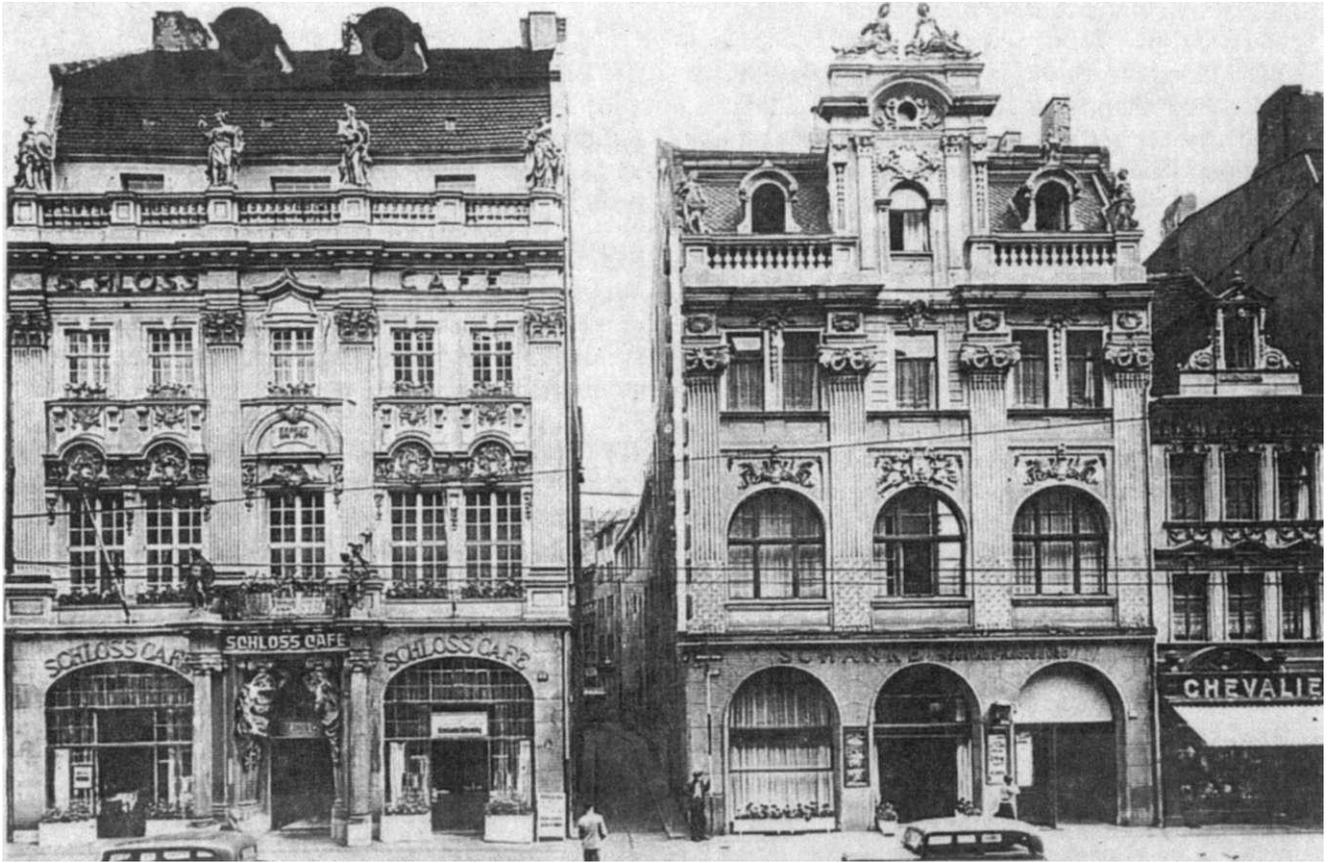


Abb. 7: Barockfassaden, Breiter Weg 29/30, Photo von 1937, aus Magdeburg so wie es war.

Abb. 8: Gesellschaftshaus im Herrenkrug von Karl Friedrich Schinkel, aus: Geschichte der Stadt Magdeburg

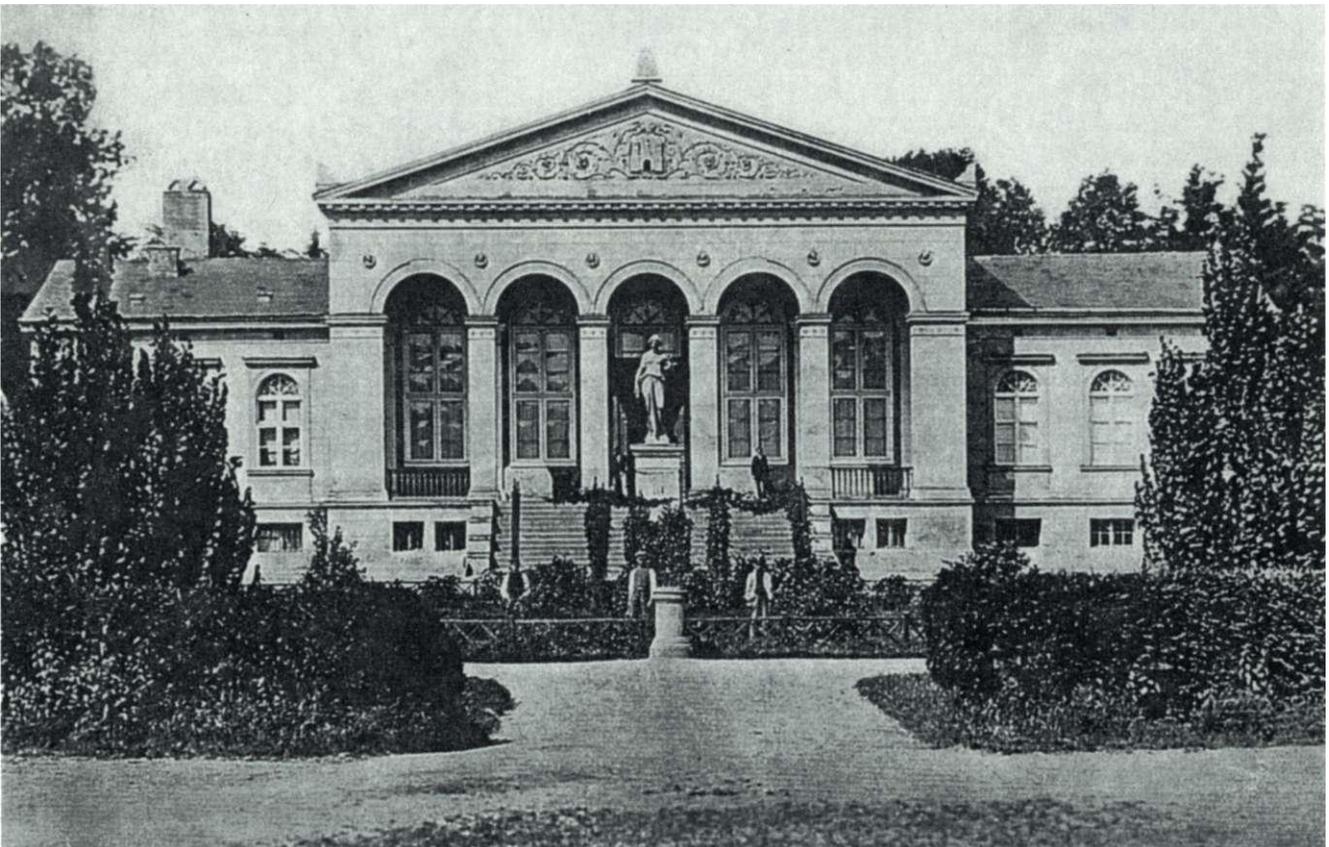






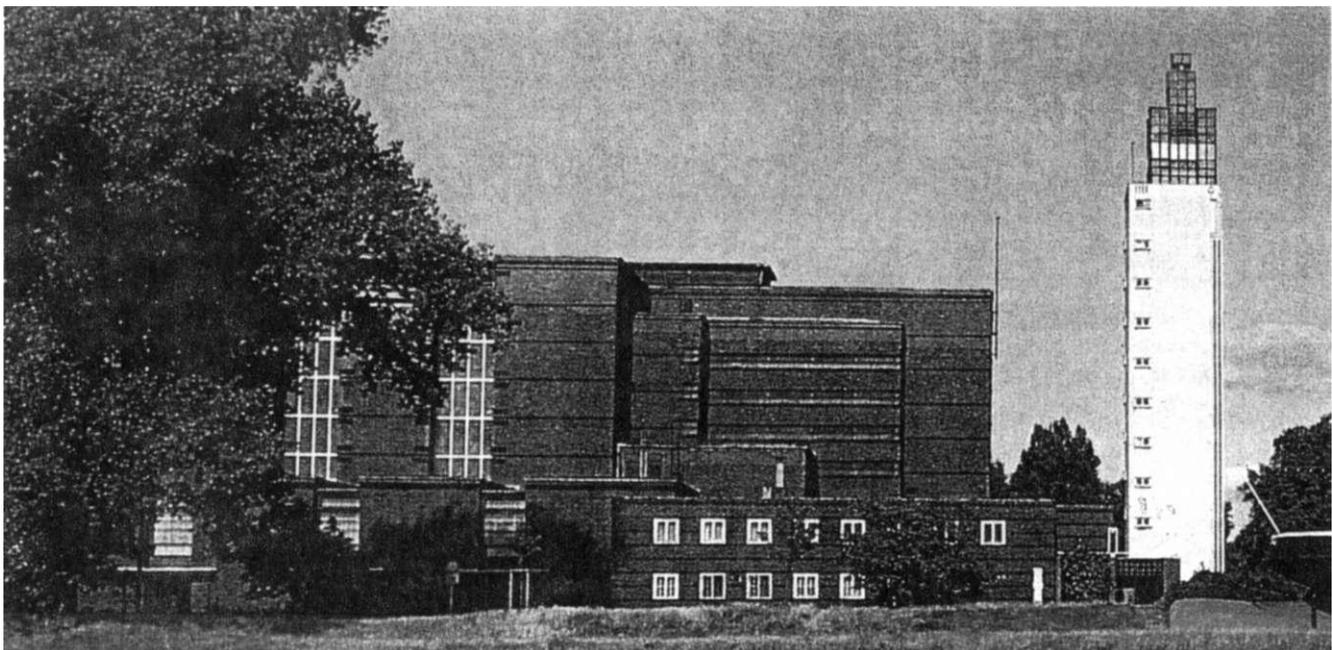
Abb. 11: Zentraltheater am Kaiser Wilhelm Platz, wie es 1905-1907 erbaut wurde, aus Magdeburg in alten Ansichtskarten

56 in: Magdeburger Volksmund: „Architektur is jefrome Musik, in Machteburch tauts...“

57 In: Magdeburg - wie wir es planen und bauen", Oberbürgermeister Herzig, Magdeburg 1969.

58 In: STÄDTEBAU, Bauakademie der DDR, Berlin 1979, S. 24

Abb. 12: Stadthalle mit Aussichtsturm im Rotehorn-Park, aus: Entdecken und Erinnern



Das Zentraltheater ist Zeugnis für die Architektur des JUGENDSTILS. Nach der Fertigstellung im Jahre 1907 hat es durch mehrfache Umnutzung und Zerstörung, Wiederaufbau, erneute Zerstörung und erneuten Wiederaufbau seinen ursprünglichen Charakter verloren.

In der MODERNE prägen Bruno Taut und Johannes Göderitz als Stadtbauräte das Magdeburg der 20er Jahre. Erkennbar wird diese Epoche im Siedlungsbau an der Peripherie und bei öffentlichen Bauten wie Schlachthof, Schulen und Stadthalle, sowie bei einigen Kaufhäusern und Gewerkschaftsgebäuden in der Innenstadt. Das neue Bauen ist die grosse Ermutigung. Bruno Taut predigt und praktiziert „Farbe in der Stadt“.<sup>56</sup> Das Bauen im Stile einer modernen Internationalität verschafft der Stadt auch über die Landesgrenzen hinaus Bedeutung und Ansehen. Aber „magdeburgisch“ ist dieser Baustil dennoch nicht!

In der NAZIZEIT entstanden in der Innenstadt nur wenige Bauten. Erwähnt sei das Arbeitsamt mit seiner eher volkstümlichen Kleinstadtarchitektur. Naziarchitektur heisst eigentlich: totaler Bruch mit der Geschichte, mit der Vergangenheit. Nicht Säulen kennzeichnen die nationalsozialistische Stadt, sondern nationalsozialistischer Städtebau: das ist die zerstörte Stadt.

In der Zeit NACH 1945 bemühten sich die Verantwortlichen in der Stadt unter den Kriterien jener Zeit für die DDR Vorbildliches zu schaffen. „Wir, die Gestalter des entwickelten gesellschaftlichen Systems des Sozialismus, sind dazu berufen, das Antlitz einer der bedeutendsten Großstädte der DDR entsprechend unserer sozialistischen Lebensauffassung neu zu gestalten.“<sup>57</sup> Der Breite Weg Nordabschnitt war die erste innerstädtische Fußgängerzone in Ostdeutschland. „...Dabei gilt es, das charakteristische Antlitz einer jeden Stadt zu erhalten und in Verbindung damit das Typische und Eigenständige sozialistischer Stadtentwicklung immer deutlicher ablesbar zu machen...“<sup>58</sup> Auch hier ist der Denkmalschutz berechtigt - aber „magdeburgisch“ ist auch diese Bauform nicht!

HEUTE stehen in der Innenstadt von Magdeburg nebeneinander Kloster und Dom, Barock (am Breiten Weg), Neugotik (die Post), Eklektizismus (zwischen Dom und Hasselbachplatz), Moderne (Kaufhäuser, das Gewerkschaftshaus) und die unterschiedlichen Zeugnisse des Aufbaus nach 1945 bis hin zu den Bauten der letzten fünf Jahre.

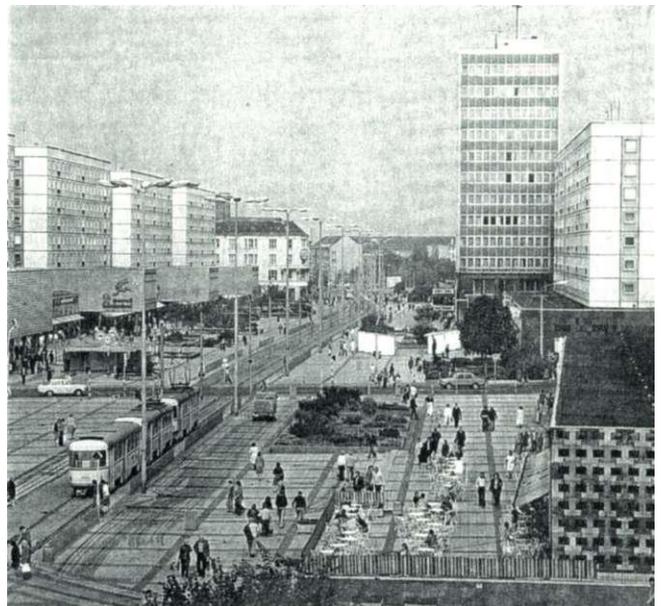
Ein Gemeinsames verbindet all diese verschiedenen Gesichter des Bauens in der Stadt: das ist der hohe Anspruch - das offenbar ist „magdeburgisch“!

Darum: wer gedankenlos, wer gleichgültig in der Stadt bauen will, der baut gegen diese Stadt.



Abb. 13: Goldschmiedebrücke mit Ruine der ehemaligen Heiligengeistkirche, aus: das zerstörte Magdeburg 1945-1948

Abb. 14: Breiter Weg Nordabschnitt mit dem „Haus des Lehrers“, aus: Fussgängerbereiche in Stadtzentren



## 11. STÄDTEBAULICHER DENKMAL-SCHUTZ

Grundlage des Denkmalschutzes in Magdeburg und damit auch Grundlage des Entwicklungskonzeptes ist das Denkmalschutzgesetz von Sachsen-Anhalt (21.10.1991).<sup>59</sup>

Der Bezug auf den städtebaulichen Denkmalschutz im Entwicklungskonzept Innenstadt wird durch Darlegungen zu drei Bereichen deutlich:

- historischer Stadtgrundriss und heutige Stadt;
- weitere Kulturdenkmale - Städtebaulicher Denkmalschutz;
- Hinweise zum Verfahren im Handlungsfeld Denkmalschutz.

### 11.1. Historischer Stadtgrundriss und heutige Stadt

Die historische Entwicklung des Stadtgrundrisses erfolgte in mehreren Phasen hauptsächlich in Nord-Süd-Richtung.

Die erste Hauptphase bis 1250 umfasst die Stadtentwicklung zwischen dem Dom mit der Danzstrasse im Süden und der Grenze der Bürgerstadt nördlich der Julius-Bremer-Strasse.

In der nächsten Phase im 13. Jahrhundert erweitert sich die Stadt nach Norden und findet für Jahrhunderte ihre Grenze im Zuge Krökentor - Hohe Pforte. Die alte Stadtmauer verlief etwa vom Fischerufer entlang der rückwärtigen Grenze der Grundstücke an der Kleinen Schulstrasse über die Hohe Pforte zum Tränsberg.

Für beide Phasen sind Mauerzüge durch Grabungen belegt und teilweise erhalten. Die Mauerzüge, zu denen selbstverständlich auch der Mauerzug ostwärts der Otto-von-Guericke-Strasse und die Zone am Elbufer gehören, sind bei allen Vorhaben, insbesondere bei Fundierungsarbeiten, zu beachten.

Für die **südliche Altstadt (Domstadt)** um den Dom und das Kloster Unser Lieben Frauen ist festzuhalten:

- Die Abgrenzung der Domstadt nach Osten zur offenen Elbaue ist in ihrer Linienführung bekannt. Alte Substanzen sind, wenn auch stark überformt, in Teilen noch vorhanden. Der Zug der alten Mauer sollte bei möglichen Bebauungen unterhalb des Klosters

<sup>59</sup> siehe: „Exkurs: Denkmalschutz“ in: Entwicklungskonzept Innenstadt, Teil I, Bestandsanalyse, Prof. Farenholtz, D\*Ing Planung, Hamburg, 1994

## STADTGRUNDRISSSE

Historische und heutige Stadt

	Untersuchungsgebiet
	Stadtmauerverlauf im Mittelalter
	Stadtmauer nachgewiesen
	Festungsanlagen um 1850
	Haupttore und Stadteingänge um 1850
	Festungsanlagen um 1880
	Haupttore und Stadteingänge um 1880
	Kavaliere und Forts
	Stadtbildprägende Gebäude Mitte des 19. Jahrhunderts
	Historische Bauflucht "Breiter Weg" Ende 19. Jahrhundert

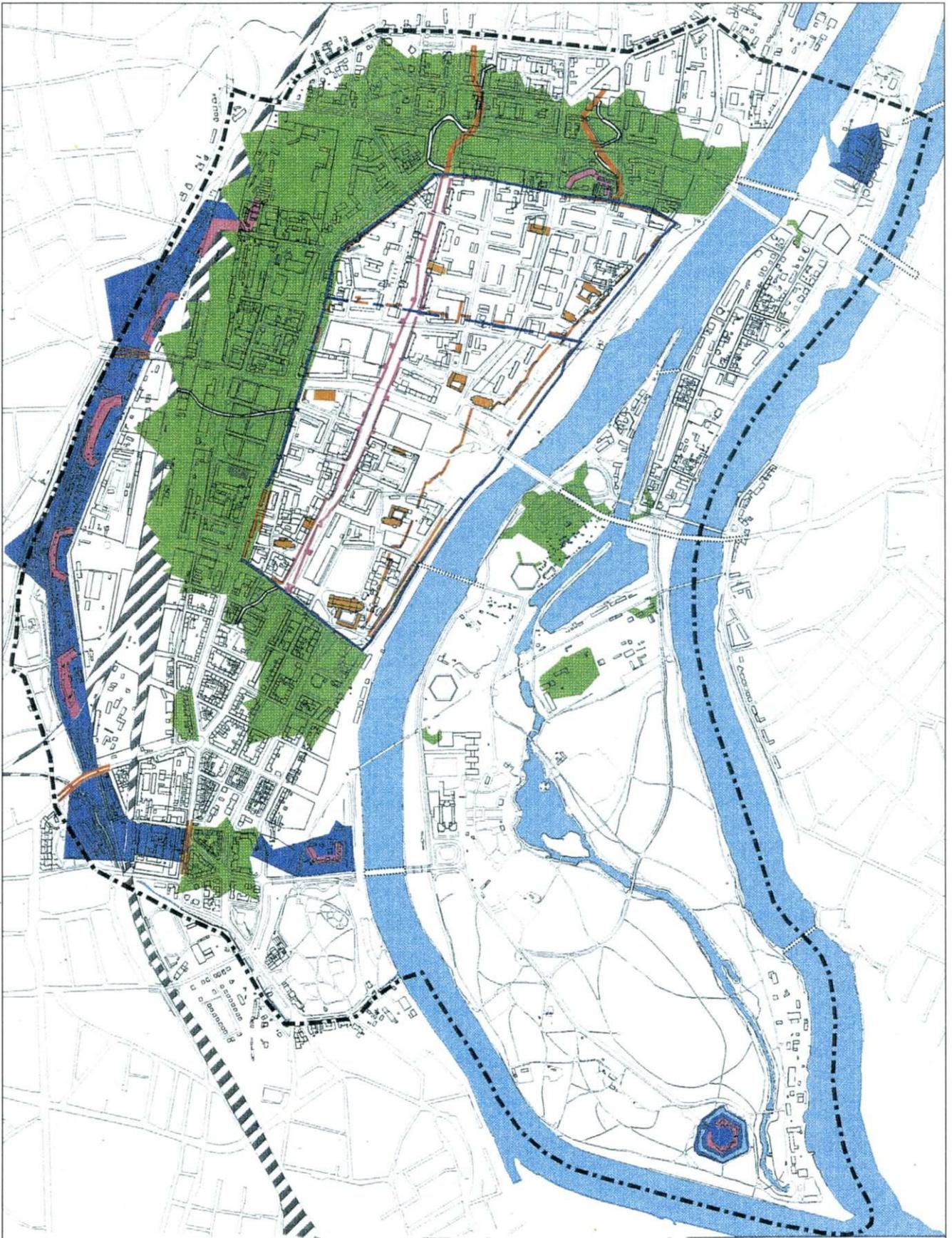
wiederaufgenommen werden. Die südliche Begrenzung der Domstadt war für Jahrhunderte Stadtgrenze und soll deutlich gemacht werden.

Die im Konzept vorgeschlagene „West-Ost-Sprosse“ des Grün- und Wege-Systems vom Museum zur Elbe über die Danzstrasse kann das leisten und so die ehemalige Stadtgrenze sichtbar machen bzw. erklären. Dieser „Stadt-Schnitt“ zeigt dann zugleich das Wachstum der Stadt im 19. Jahrhundert, auch nach Westen. Das Museum bietet sich für diese Information als Kristallisationspunkt an.

- Das Kloster Unser Lieben Frauen war im Gegensatz zum Dom immer eng und kleinmaßstäblich eingebaut. Aus diesem historischen Kontext heraus schlägt das Entwicklungskonzept hier Verdichtungen vor. Es sollte zu gegebener Zeit mit Stadtplanern, Architekten und Denkmalschutzbeauftragten sowie mit den Bewohnern der umliegenden Häuser ein Plan entwickelt werden, der folgende Aussagen enthält:



Plan Stadtgrundrisse



- ob und wie die räumliche Situation verbessert werden kann;
- wie ggf. neue Wohnungen mit zwei bis maximal drei Geschossen in diesem kostbaren Raum eingefügt und gestaltet werden können;
- wie der dabei unvermeidliche Verlust an Grün- und Freiflächen ausgeglichen werden kann.

Für die **Siedlungszelle am Alten Markt** gab die Entdeckung der Buttergasse entscheidende Hinweise auf mögliche archäologische Kulturdenkmale im südlichen Teil des nördlichen Breiten Weges.

Für den **mittleren und den nördlichen Teil der Innenstadt** sind mehrere Strukturen besonders beachtlich:

- der Breite Weg selbst: er war früher eine Strasse mit bewegtem Profil, mit Engstellen und Kurven;
- ein kostbares Ensemble, das bei Massnahmen in diesem Gebiet behutsam und kleinmaßstäblich ergänzt werden könnte, ist der Bereich um die wallonisch reformierte Kirche;

Die Stadterweiterung des 19. Jahrhunderts begann mit dem Verkauf von Teilen der Stadtbefestigung zum Bau der Eisenbahn und des Hauptbahnhofes um 1870, entscheidend war die Erweiterung der Innenstadt nach Süden bis zum Buckauer Tor und nach Westen bis an die Bahn. Im Zusammenhang damit hielt es die preussische Regierung für geboten als Ersatz für die aufgegebenen Festungsanlagen neue ausgedehnte Wälle, Gräben, Kavalier und Forts zu bauen.

Die mit dem Konzept vorgeschlagene „West-Ost-Sprosse“ des Grün- und Wege-Systems weist auf die südliche Grenze der Stadterweiterung von 1871 im Zuge Buckauer Tor/Geisslerstrasse in Richtung Kavalier Scharnhorst hin. Der typische Stadtgrundriss für die Stadterweiterung war ein Blockraster mit hoher und dichter Bebauung.

Die Festungsanlagen im Norden der Stadt sind bruchstückhaft erhalten. An der heute noch vorhandenen Festungsanlage Kaserne Mark war eines der wichtigen nördlichen Ausfallstore in Richtung Neue Neustadt. Im Norden schloss sich die ausgedehnte Festungsanlage an und erst ab Höhe Nordpark begann am Hohenstaufering die bürgerliche Bebauung der Neustadt. Die nördliche Befestigungsanlage wurde erst um die Jahrhundertwende aufgegeben. Die aufgelassenen Flächen wurden in die Stadterweiterung einbezogen. Auch hier bestimmt ein Blockraster mit dichten Bebauung den Stadtgrundriss.

Die **Westseite der Innenstadt** hat ihre entscheidende Veränderung nach der Auflassung der Festungsanlagen nach 1871 erfahren.

Es ist kaum vorstellbar, dass die Stadt vor wenig mehr als 100 Jahren ihre Grenze östlich des Strassenzuges Erzbergerstrasse Otto-von-Guericke-Strasse hatte und sich westlich davon in einer Breite von teilweise über 500 Meter Festungswerke erstreckten, die also ausgehnter als die Innenstadt selbst waren.

Nach 1871 wurden die Flächen dieser Festungsanlagen zum Baugebiet an der Otto-von-Guericke-Strasse. Der Hauptbahnhof mit den ausgedehnten Bahnanlagen, das Stadttheater, das Museum und die heutigen Kammerspiele entstanden auf diesen Flächen.

Die verbliebenen Glacis-Anlagen wurden später durch den Bau des Magdeburger Ringes weiter reduziert. Sie sind dennoch immer noch eindrucksvoll, stadtbildprägend und grossartig.

Insbesondere in den Bereichen, in denen die alten Stadtmauern lagen, sollte bei Aufgrabungen immer geprüft werden, ob trotz der mehrfachen Überformung noch weitere Fundamente vorhanden oder nachweisbar sind.

## 11.2. Weitere Kulturdenkmale - städtebaulicher Denkmalschutz

Magdeburg war bis ins 19. Jahrhundert Festungsstadt. Die erhaltenen Festungsanlagen sind als Kulturdenkmale geschützt.

Die Aufteilung der aufgelassenen Festungsanlagen Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhunderts vollzog sich in klaren Vermessungsrastern mit den Ring- und Platzformen wilhelminischer Stadterweiterung (Hasselbachplatz, Universitätsplatz, Kaiser-Otto-Ring und Pfälzer Platz).

Die Ansätze dieses Stadtgrundrisses sind als Zeugnisse der Bau- und Stadtgeschichte denkmalschutzwürdig. Sie sollten insoweit bei der weiteren Planung beachtet werden.

Stadtbaugeschichtlich prägend ist auch der Charakter der Festungsstadt mit ihren weiten Freiräumen.

So ist die Walther-Rathenau-Strasse etwa vor 100 Jahren unter technisch schwierigen Umständen im alten Wallgelände gegründet und gebaut worden. Wie die Glacis-Anlagen im Westen der Stadt dokumentiert der weite Strassenraum dieser Strasse den Festungscharakter Magdeburgs.

Die Festungsbauwerke an der Hohen Pforte, die Freifläche an der Listemannstrasse, die Anlagen an der Erzbergerstrasse, am Krökentor und im Geschwister-Scholl-Park sind Reste der historischen Substanz und zugleich Element der heutigen Stadt.<sup>60</sup>

- Der Strassenraum der Walther-Rathenau-Strasse mit den angrenzenden Freiräumen begleitet und durchschneidet den historischen Festungsgürtel der Stadt. Dieses Strukturelement der Stadt ist zu bewahren und auszubauen - dazu gehört auch die vorgeschlagene Verbindung zwischen Geschwister-Scholl-Park, Krökentor und Erzbergerstrasse (Ergebnis Universitätswettbewerb 1. Preis).
- Der Universitätsplatz wurde nach der Auffassung der Festungsanlagen zu einer repräsentativen Platzanlage mit einem ausgedehnten Oval und dem Kaiser-Wilhelm-Standbild auf der dekorativen Parkanlage. Die Strassenbahn und der wachsende Kfz-Verkehr hatten die Platzwirkung schon vor der Zerstörung der raumbildenden Randbebauung stark entwertet. Der alte Raum ist heute nicht mehr erkennbar: zu breit sind die neuen Strassenprofile der einmündenden Strassen und zu auseinandergerissen die vorhandene Bebauung. Das Theater, die Westecke Gareisstrasse und das Hochhaus an der Ostecke sind Solitäre, so dass der wilhelminische Raum verloren ist.

Aus stadtplanerischer Sicht sollte ein neues Konzept für diesen Platz und für die Ordnung der Verkehrsfunktionen gesucht werden.

Denkbar ist, die Ostseite des Platzes unbebaut zu lassen, so dass die Grünfläche Hohe Pforte Listemannstrasse mit dem Ensemble Universitätshochhaus, Eckbebauung Gareisstrasse und Theater einen kräftigen Abschluss findet und in die Stadt, in den Breiten Weg hineinführt. Denkbar ist aber auch eine kräftige Platzwand an der Ostseite, die dann ihrerseits Gelenk- und Steuerungspunkt werden kann. Hier würde die Universität auch einen Brückenkopf auf der Stadtseite der Walther-Rathenau-Strasse finden können. Auf jeden Fall sollte die Verkehrsführung möglichst grosse Teile des Platzes für Fussgänger öffnen.

60 Anm.: Die genaue Abgrenzung bzw. Überlappung der Grünflächen an der Elbe und der denkmalgeschützten Flächen des Industriegebietes Rothensee ist in einer Einzeluntersuchung abzuklären.

61 Anm.: Für die spätere „Stadterweiterung“ nördlich der alten Stadtmauer am Tränsberg liegen ähnliche Aufteilungspläne vor, die im Konzept z.T. mit der neuen Struktur „Schroteplatz“ (Universitätswettbewerb 1. Preis) aufgenommen wurden.

Die **heutigen Glacisanlagen**, die sich mit ihren alten Anlagen und Bauten vom Kaiser-Otto-Ring bis zum Klosterberggarten erstrecken, sind ein Kulturdenkmal, dessen sichernde Bewahrung und angemessene Entwicklung es zu fordern gilt.

- Das Entwicklungskonzept zeigt für das Entwicklungsgebiet Maybachstrasse auf dem aufzugebenden Bahngelände eine Struktur, mit der dieser Forderung entsprochen werden soll. Dabei wird auch auf Bauten und technische Anlagen (Drehscheiben!), des Bahngeländes, die ihrerseits als Kulturdenkmale zu würdigen sind, Bezug genommen.

Der Stadtgrundriss und der Aufbau der **südlichen Innenstadt** unterhalb der Danzstrasse (vormals Oranienstrasse) sind wilhelminisch geprägt. Sie unterscheiden sich insoweit kaum von gleichzeitigen Neuerschliessungen in anderen, insbesondere preussischen Städten. Die Planungen zeigen ein klares Raster, Blockstrukturen, hohe Dichten und Vorderfassaden mit applizierten Formelementen verschiedenster Stilepochen.<sup>61</sup>

Dieser Teil der Innenstadt ist zumindest in seiner Struktur weitgehend erhalten geblieben. Diese Struktur sollte als städtebaulich bestimmtes Kulturdenkmal sowohl im Bestand wie für die anschliessenden Neubaufächen festgelegt werden.

Schon vor 1989 sind hier einige Blocks baulich vorbildlich saniert worden. Der Denkmalschutz muss hier darauf zielen den Parzellenschnitt, die Höhe der Bebauung, die Fassaden mit Fensteraufteilung und Details zu sichern bzw. wieder herzustellen. Dies trifft auch für die Erdgeschosszonen zu. Die Werbung ist dem Charakter der Häuser anzupassen.

Der baulichen Entkernung der Hinterhöfe, der Modernisierung der Grundrisse, um „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ zu schaffen, sollte der Denkmalschutz nicht entgegenstehen.<sup>62</sup>

Zwei Entwicklungsbereiche grenzen an die südliche Innenstadt: das Bundesbahngelände westlich der Bahnhofstrasse und die grossen Bahnflächen ostwärts des Schieinufers. Für diese Gebiete sollen Stadtgrundriss und Blockstruktur der südlichen Innenstadt in heutigen Formen aufgegriffen und weitergeführt werden. So wird eine erwünschte Integration des Neuen in die vorhandene Struktur erleichtert: nicht Solitäre, sondern offene Blockstrukturen seien Bausteine der Neuplanung.

62 Anm.: Die parallele Sicherung des sozialen Bestandes „Wohnen“ erfolgt über den B-Plan Z 1 (sie kann im Stadtzentrum nicht gemäss §§ 172 erfolgen).

Auf diese Weise bleiben auch die Sichtgassen von Westen zur Elbe-Niederung erhalten.

Im Bereich Schieinufer muss die sehr lückenhafte Bebauung an der Ostseite des Schieinufers mit in die Entwicklungsmassnahme einbezogen und durch höhere Gewerbeanteile aufgewertet werden.

Aus städtebaulicher Sicht ergeben sich so eine Reihe weiterer schutzwürdiger Kulturdenkmale, insbesondere Baudenkmale (DenkmSchG. § 2 (2) 1.) und Denkmalbereiche (DenkmSchG. § 2 (2) 1.).<sup>63</sup> Es ist zu prüfen, ob die hier vertretene Einschätzung und Bewertung von den zuständigen Behörden geteilt wird.

- Der Breite Weg Nordabschnitt ist nach 1945 als erste Fußgängerzone in der DDR als ein monumentaler Grossraum konzipiert worden. Das Konzept formuliert deshalb das Ziel, den Grossraum in untergeordnete Teilräume mit schmalerem Profil zu gliedern, ohne dabei das schutzwürdige Kulturdenkmal aus der Wiederaufbauzeit zu beeinträchtigen.

Bei der Verschmälerung der Strasse sollte eine lebendige Gliederung der Bebauung mit Vor- und Rücksprüngen sowie mit unterschiedlichen Bauhöhen zugelassen werden;

- der Bereich zwischen der Domstadt und der Stadt am Alten Markt, zugleich Raum für die historisch angestrebte West-Ost-Verbindung ist mit dem Wiederaufbau entstanden. Das war in Verbindung mit der Erschliessung des Elbufers als städtischer Freiraum eine entscheidende Neuformung der Stadt, die bedeutendste seit den Stadterweiterungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Der Zentrale Platz ist nach 1945 als Aufmarschplatz entstanden. Der angestrebte Charakter dieser Bau- und Freiflächen sollte sich schon in den Jahren bis 1989 mehrfach verändern.<sup>64</sup> Seit 1989 sollen hier zentrale City-, Markt- und Kulturfunktionen entstehen.

Jede Aufbauplanung muss die Grossform dieses Strassenraumes als Kulturdenkmal berücksichtigen. Eine zusätzliche Bebauung auf dem Platz muss sich dieser Grossform unterordnen; der angrenzende Freiraum Elbufer ist Kulturdenkmal mit eigenem Wert.

- Die Jakobstrasse war bis zur Zerstörung Ende des 19. Jahrhunderts ein auf das Strassennetz der mittelalterlich-barocken Stadt<sup>65</sup> gelegter wilhelminischer Strassenraum mit hoher, dichter Randbebauung. Dieser Strassenraum hat nach 1945 eine neue Struktur bekommen. Bei der Weiterentwicklung der an sich modern konzipierten Strasse könnte durch zusätzliche Bebauung an den alten Strassenraum erinnert werden.<sup>66</sup>

## STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ



Untersuchungsgebiet



zusätzliches Baudenkmal:  
zulässig sind nicht kommerziell bestimmte Veränderungen zur Weiterentwicklung des Freiraumes



zusätzlicher Denkmalbereich:  
städtbaulicher Charakter muß bei baulicher und funktionaler Weiterentwicklung erkennbar bleiben



Denkmalbereich besonderer Art:  
historische Bezüge sollen sichtbar gemacht bzw. bei Neuentwicklung aufgenommen werden



Historische Stadtbegrenzungen  
bei Ausschachtungen und Tiefbauarbeiten zu beachten

Im Plan „Städtebaulicher Denkmalschutz“ sind von Norden nach Süden dargestellt:

- Die Zonen der alten Stadtmauern, die als Verdachtsgebiete für die Auffindung von Kulturdenkmälern beachtlich sind;
- Bauflächen südlich der Linie Nordpark/Hohenstaufenring: bei der Neuplanung für die Universität sollte das Blockraster des 19. Jahrhunderts gesichert werden, das gilt auch für den Diagonal-Zug der ehemaligen Ludolfstrasse;
- die Walther-Rathenau-Strasse in ihrem ganzen Verlauf vom Askanischen Platz im Osten bis zur Bahnbrücke im Westen: verdeutlicht wird der Festungscharakter der Stadt durch die Festungsbauwerke Hohe Pforte, Kaserne Mark, Geschwister-Scholl-Park, Erzbergerstrasse (Baudenkmal teilweise geschützt), die Freiflächen an der Listemannstrasse bis zum Universitätsplatz, die neue Grünverbindung am Schrotenplatz zur Sicherung der Darstellung des historischen stadträumlichen Zusammenhanges;

63 Anm.: Teilweise sind diese in den einschlägigen (nachrichtlichen) Listen und Verzeichnissen ganz oder in Teilen bereits aufgeführt.

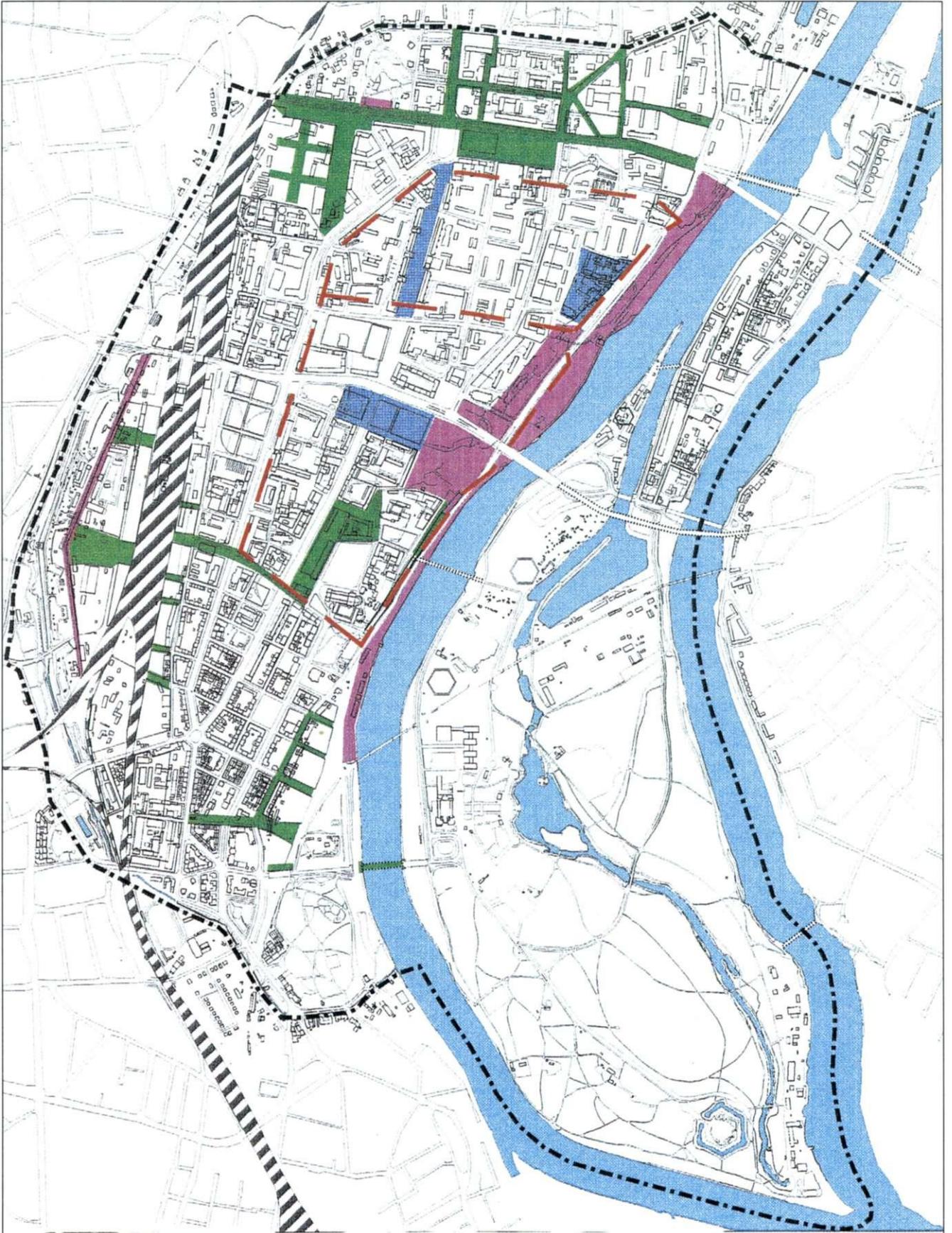
64 vgl.: Entwicklungskonzept Innenstadt, Teil I, Bestandsanalyse, Prof. Farenholtz, D\*Ing Planung, Hamburg, 1994, S. 34 ff.

65 Anm.: Aufbau nach 1631

66 Anm.: Zu berücksichtigen ist dabei, dass Erinnerungen an alte Stadtsituationen vielfach nur mehr literarischen Charakter haben. Die Menschen erleben ein neues Bild der Strasse und der Stadt als ihre Heimat. Ihr Leben ist das „Entscheidende“, nicht eine vergangene Geschichte.



Plan Städtebaulicher Denkmalschutz



- der Breite Weg Nordabschnitt muss auch bei der Weiterentwicklung zu einem modernen Einkaufsboulevard in seiner Grossform als baukünstlerische Leistung der Mitte unseres Jahrhunderts erkennbar bleiben;
- der Raum Wallonerberg (Denkmalbereich) kann durch eine möglichst behutsame Verdichtung mit maßstäblich niedriger kleinteiliger Bebauung entwickelt werden, um die Wirkung dieses historischen Ensembles in der Stadt zu unterstreichen;
- die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee (die Randbebauung ist teilweise als Baudenkmal, der Platz ist teilweise als Bereich geschützt) müssen sich dem von weitgehend bereits als Baudenkmal gesicherten Bauten eingefasstem Grossraum höhenmässig unterordnen. Bei einer Bebauung der Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee muss zudem die Verbindung vom Bahnhof zum Elbufer an der Ernst-Reuter-Allee spürbar bleiben;
- das Elbufer mit der Elbuferpromenade (Baudenkmal) muss als historische Leistung des Wiederaufbaus gesichert werden. Zulässig sind Erweiterungen nach Norden und Süden, zulässig sind nicht-kommerziell bestimmte Veränderungen zur funktionalen Weiterentwicklung dieses City-Freiraumes;
- das Umfeld Kloster Unser Lieben Frauen ist bereits als Denkmalbereich ausgewiesen. Hier ist eine behutsame Verdichtung mit massstäblich niedriger, kleinteiliger Bebauung möglich, um die Wirkung dieses kostbaren Baudenkmal der Romanik hervorzuheben;
- das Umfeld des Fürstenwalls am Dom (Denkmalbereich) muss der historischen Umgebung entsprechend gestaltet werden;
- die Danzstrasse zum Fürstenwall: Hier soll der historische „Stadtschnitt“ nachvollziehbar verdeutlicht werden;
- die Entwicklungsgebiete westlich der Bahnhofstrasse und südlich des Elbebahnhofs: grenzen an die wilhelminische Stadterweiterung von 1871. Für beide Gebiete muss gelten, dass sie das Strassenraster und die Blockstruktur weiterführen. Das gilt insbesondere für die Bebauung der Ostseite des Schieinufers;
- die Glacis-Anlagen: Alle erhaltenen Festungsbauten sowie die erhaltenen Restflächen sind als Baudenkmale bzw. als Denkmalbereiche zu schützen, einschliesslich der Maybachstrasse mit ihrer Baumpflanzung und dem Strassenpflaster (künftig Fuss- und Radweg);

- bei der Entwicklung der Bahnflächen östlich der Maybachstrasse ist die geschützte Struktur weiterzuentwickeln, technische Anlagen der Bahn (z.B. Drehscheiben) sind als Baudenkmale zu schützen.

Zu prüfen ist, ob bei der vorhandenen Bebauung des Bahngeländes Hallenkonstruktionen wertvoll sind, so dass sie erhalten oder als bewegliche Kulturdenkmale wiederverwendet werden können.

### 11.3. Hinweise zum Verfahren im Handlungsfeld Denkmalschutz

Zentrales Instrument der Denkmalpflege sind nach dem Gesetz (§ 8 (2)) die Denkmalpflegepläne. Die Behörde hat durch dieses Instrument die Möglichkeit, für jedes einzelne Denkmal die Modalitäten des Schutzes, der Erhaltung und der Pflege im Einzelnen darzulegen.

Nachdem ein Kulturdenkmal, aus seinem subjektiven Wert heraus geschützt ist, auch wenn es in einer Liste oder im Denkmalpflegeplan nicht aufgeführt wird, sind Listen und Plan ständig fortschreibungsbedürftig.

Da Plan und nachrichtliche Liste im Streitfall keinen eindeutigen Schutz gewährleisten können, ist mit dem Denkmalpflegeplan ein hohes Mass an Objektivität anzustreben. Je klarer der Denkmalpflegeplan für jedes aufgeführte Objekt und für jeden aufgeführten Bereich Ziele und Modalitäten des Denkmalschutzes darstellt, um so besser wird für den Eigentümer, Nutzer, Verfügungsberechtigten bzw. für den an einem Erwerb Interessierten der Wert eines Objektes schätzbar. Um so klarer wird auch das Handeln der Verwaltung - bei der Behandlung etwa von Baugesuchen oder bei der Aufstellung von Bebauungsplänen.<sup>67</sup>

Es erscheint zweckmässig, den Plan „Städtebaulicher Denkmalschutz“ als eigenständiges Planwerk „Denkmalpflegeplan Städtebau“ zu behandeln. Der Plan sollte unter den vorgenannten Kriterien überprüft und ggf. ergänzt werden.

67 Anm.: Ermessens-Spielräume werden eingegrenzt (z.B.: § 10: „das notwendige Mindestmass“ (1), „(wem?) überwiegendes öffentliches Interesse“ (2), „erhebliche Beeinträchtigungen“ (3) usw.).

Die Denkmalpflegepläne sind fortzuschreiben. In ihnen ist auch zu vermerken, wenn ein Objekt - aus was für Gründen auch immer - nicht mehr als Kulturdenkmal geschützt ist.

- Im Rahmen der Aufstellung neuer Bebauungspläne ist der „Denkmalpflegeplan Städtebau“ als Plangrundlage zu beachten;
- bei Arbeiten im Strassen- oder Freiraum der im Denkmalpflegeplan Städtebau bezeichneten Flächen, werden von den bauenden Ämtern (Tiefbau, Gartenbau) mit dem Stadtplanungsamt und der für Denkmalpflege zuständigen Stelle abgestimmt, welche Gestaltungsanforderungen sich aus der Sicht der Denkmalpflege ergeben;

Denkmalpflegepläne geben Ziele und Erfordernisse des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege wieder. Sie erhalten die Bestandsaufnahme und Analyse des Gebietes unter denkmalfachlichen und denkmalschutzrechtlichen Gesichtspunkten und regeln den Umgang mit dem Baudenkmal der verantwortlichen Behörde und sorgen durch die daraus resultierende Transparenz für eine höhere Akzeptanz in der Öffentlichkeit.

Die **Denkmalpflegepläne** dienen den Bürgern der Stadt, die sich für die Geschichte ihrer Stadt interessieren. Sie können an die Geschichte der Stadt heranführen, können informieren und zum Mitwirken bei der Weiterentwicklung der Stadt einladen.

Die **Denkmalpflegepläne** dienen der Information der verschiedenen Stellen der Verwaltung:

- der Stadtplanung bei der Aufstellung und Bearbeitung von Plänen;
- der Bauordnung bei der Behandlung von Bauvoranfragen und Abbruchgesuchen;
- der Liegenschaft (einschliesslich Land, Bund, Bahn, Post, Treuhand LV) bei der Disposition und Bewertung von Immobilien;
- der Wirtschaftsförderung.

Die **Denkmalpflegepläne** dienen zudem den Bildungseinrichtungen sowie der Wissenschaft und Forschung.

## 12. MASSNAHMENKONZEPT

Das INNENSTADTKONZEPT MAGDEBURG zeigt Ziele für eine kurz-, mittel- und langfristige Entwicklung der Landeshauptstadt und gibt dafür einen notwendigerweise generellen und offenen Rahmen.

In den vorangegangenen Kapiteln sind jeweils themenspezifische Hinweise auf mögliche und erforderliche Massnahmen gegeben. Diese werden im Nachstehenden nicht wiederholt.

Die folgenden Vorschläge beziehen sich auf:

- Realisierungsphasen - wesentlichen Inhalten des Konzeptes werden drei Realisierungsphasen zugeordnet;
- Realisierungsformen - hingewiesen wird auf die Eingriffsformen entwicklungspolitischen Handelns;
- spezielle Organisationsformen.

Die Aussagen dieses Abschnittes, zeitliche, konditionierende, fachlich ergänzende und organisatorische sind miteinander verbunden.

### 12.1. Realisierungsphasen

Ein konkreter Zeitplan zur schrittweisen Entwicklung der Innenstadt ist von der Höhe der Haushaltsmittel abhängig. Zusätzliche Realisierungschancen können sich durch die Initiative Privater ergeben.

Ein Entwicklungskonzept ist (wie die Bauleitplanung insgesamt) primär Angebotsplanung. Wie bereits erwähnt: nichts passiert „von allein“, nicht das Planen entwickelt die Stadt, sondern das Handeln der Bürger.

Die Zuordnung zu Realisierungsphasen zeigt jedoch, dass es z.B. nicht ratsam ist, für die grossen Entwicklungsflächen an der Maybachstrasse oder am Elbebahnhof die Entwicklungspotentiale und auch die investiven Möglichkeiten der Stadt durch Vorwegentscheidungen und Entscheidungen über Teilflächen zu zersplittern. Eine Entwicklung dieser Flächen ist erst sinnvoll, wenn die Potentiale des eigentlichen Kernbereiches der Stadt ausgeschöpft sind.<sup>68</sup>

68 Anm.: Die Immobilienbranche geht davon aus, dass in der Stadt Leipzig (etwa doppelte Einwohnerzahl, u.a. wegen der Messe hohes Ansiedlungsinteresse für Gewerbe mittelfristig 100.000 bis max. 120.000 qm Gewerbeflächen jährlich marktfähig sind). Das Konzept für Magdeburg zeigt ein Potential von über einer halben Million qm neuer gewerblich nutzbarer Geschossflächen. Der Vergleich verdeutlicht die Langfristigkeit der Ansätze des Konzeptes.

Private Kapitalhalter oder Anlagevermittler werden dennoch versuchen, sich in langfristig angelegten Flächen eine Mitsprache oder Teilhabe zu sichern. Dem öffentlichen Interesse stehen derartige Vorwegmassnahmen und Vorwegbindungen entgegen.

Im beigefügten Plan sind die grösseren zusammenhängenden Bereiche Phasen zugeordnet. Insbesondere gilt das für Stadterneuerungsmassnahmen z.B. im Raum Hasselbachplatz und auf dem Werder.

### Erste Realisierungsphase

Die erste Realisierungsphase bezeichnet die bereits angelaufenen Vorhaben, deren Weiterführung zu FÖRDERN UND STEUERN ist. Bei der nachstehenden Auflistung sind - unabhängig davon, ob bereits im Sinne der Empfehlung gearbeitet wird oder nicht - Konsequenzen der jeweiligen Massnahmen aufgeführt.

- Der Nordbrückenweg: Erforderlich ist hier die Klärung der Ausbildung der Brückenköpfe aus künstlerisch-gestalterischer Sicht auch hinsichtlich der Weiterführung der Elbuferpromenade nach Norden (zumindest durch Sichern der Flächen). Das gilt besonders, wenn der Knoten Askanischer Platz zweigeschossig ausgebaut werden soll. Vorrangig sind hier stadtgestalterische Aspekte. Erforderlich ist aus verkehrlicher Sicht die Prüfung, welche investiven und welche verkehrlenkenden Massnahmen erfolgen müssen, wenn dieser Brückenweg mit seiner erhöhten Kapazität fertiggestellt ist (insbesondere im Raum Walther-Rathenau-Strasse, aber z.B. auch im Bereich der Baufelder an der Ernst Reuter Allee).

- Der Breite Weg (Nordabschnitt) gehört zu den dringlichsten Vorhaben in der Innenstadt. Beteiligte sind dabei neben der Stadt selbst die Eigentümer und die Mieter der anliegenden Gebäude.

Der geplante Umbau des Strassenraumes setzt die einvernehmliche Planung mit den Verkehrsbetrieben über die Trasse Krökentor, die Lage der Haltestellen und den Betrieb als Langsamfahrstrecke voraus. Gut wäre eine Klärung der Lage und Gestaltung des Fussweges als Ost-Westsporre Virchow-Strasse/Margarethenstrasse in Richtung Jakobstrasse. Zu klären ist auch, wann in welchen Teilbereichen ein Rückbau der Ernst-Reuter-Allee durch Verzicht auf Fahrspuren, Einrichtung von Parkstreifen und Tempobegrenzung erfolgen soll.

- Bahnhofsvorplatz und die Baufelder an der Ernst-Reuter-Allee bieten grosse Verkaufsflächen-Potentiale. Beide Flächen können mit diesem Angebot für die Innenstadt den entscheidenden Attraktivitäts-Sprung auslösen.

### MASSNAHMENKONZEPT



1. Realisierungsstufe



2. Realisierungsstufe



3. Realisierungsstufe



Besondere Massnahmen und Objekte

Einzelmassnahmen und Stadterneuerungsgebiete sind den Realisierungsphasen nicht zugeordnet

Auch hier ist kurzfristig die Klärung der künftigen Lage der Strassenbahn (Trassenführung und Lage der Haltestellen im Bereich Bahnhofsvorplatz/Kölner Platz) erforderlich.

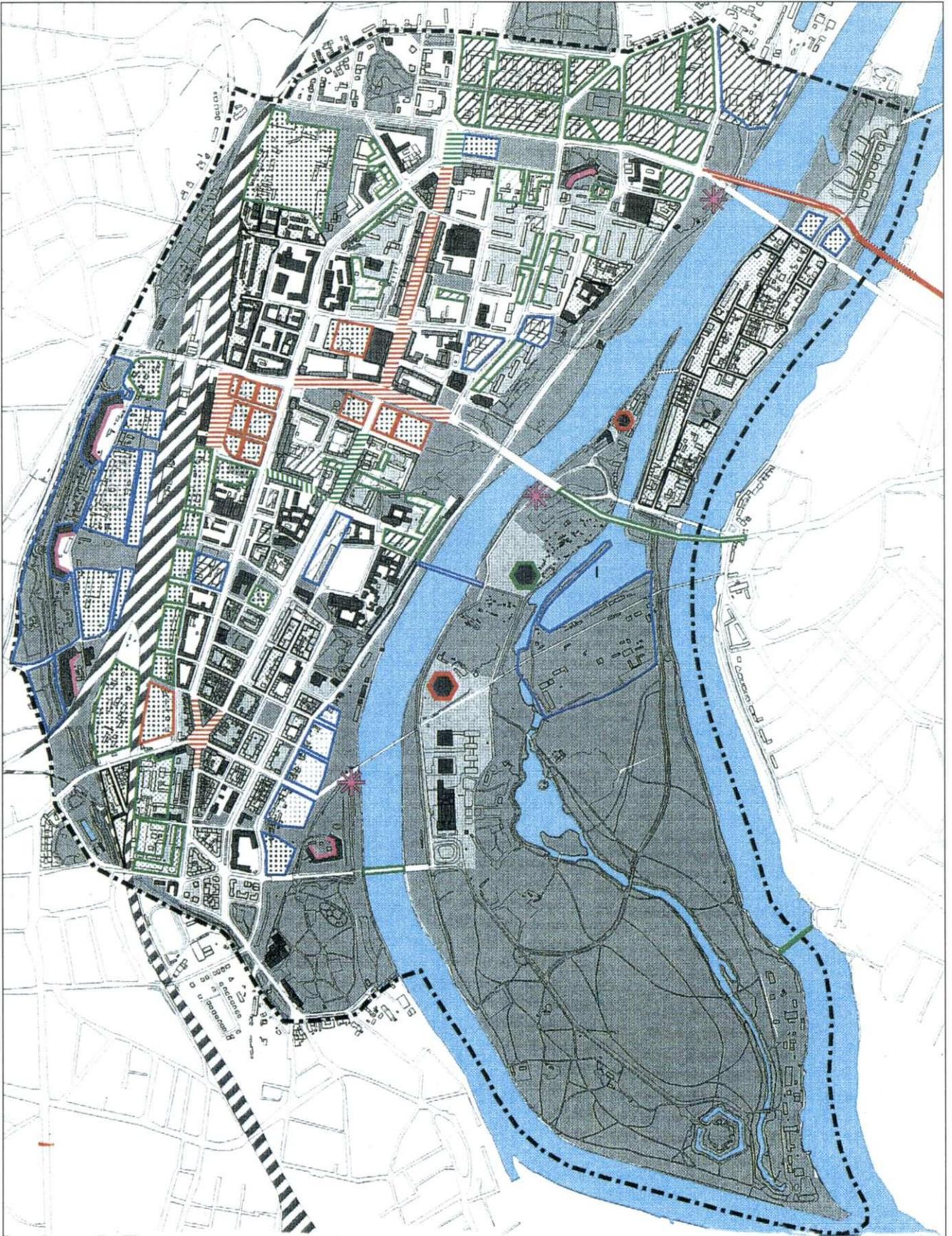
### Zweite Realisierungsphase

Die zweite Realisierungsphase umfasst Vorhaben, die sich unter dem Stichwort SICHERN UND VORBEREITEN von Massnahmen zusammenfassen lassen:

- Der Ausbau des Universitätsbereiches wird vom Land Sachsen-Anhalt betrieben. Erforderlich sind Absprachen über die öffentliche Nutzung und den Eigentumsübergang der Grünverbindungen von der Garisstrasse zur Elbuferpromenade und im Bereich des Schroteplatzes. Während für den West-Ost-Grünzug im Campus die Sicherung der öffentlichen Nutzung ausreichen dürfte, ist für die Grünfläche am Schroteplatz kommunaler Besitz anzustreben.
- Die Massnahmen zur sozialverträglichen Verdichtung im Wohn-Band ostwärts des Breiten Weges sind im Vorangegangenen näher erläutert. Durchführbar sind diese Massnahmen jederzeit, insbesondere wenn Ressourcen für die Partizipationsprozesse und Durchführung zur Verfügung stehen.
- Die Entwicklung an der Westseite der Bahnhofstrasse ist bestimmt durch das künftige Verhalten der Deutschen Bahn AG. Sache der Stadt ist, die erforderlichen Entwidmungen zu erreichen. Den Zeitpunkt der Bebauung dürfte der Markt, d.h. die jeweilige Vermie-



Plan Massnahmenkonzept



tungschance bestimmen. Die Bahn könnte das Interesse haben, den Zeitpunkt der Verwertbarkeit durch Planung grösserer Verkaufsflächen vorzuziehen. Grössere Verkaufsflächen in diesem Teil der Stadt stehen dem Konzept entgegen, da die Stadt versuchen muss, alle derartigen Aktivitäten im City-Band zu konzentrieren.

- Das geplante Parkhaus am Damaschkeplatz steht teilweise auf Flächen der Bahn. Für die Realisierung dieses Vorhabens sollte die Stadt Planverfahren einleiten. Die im Konzept vorgeschlagene Mischnutzung dürfte die Realisierung des Vorhabens erleichtern.

### Dritte Realisierungsphase

Die dritte Realisierungsphase fasst Massnahmen zusammen, für die die Voraussetzungen noch zu klären sind. Die Entwicklung der Maybachstrasse und des Elbebahnhofs sind abhängig von der Nachfrage. Dabei werden für attraktive Wohnungen bessere Vermarktungschancen gesehen als für Büroflächen. Ungeachtet dessen müssen in allen Fällen alle störenden Vorkämpfe vermieden werden, die das spätere Handeln einschränken.

Der dritten Phase zugeordnet sind auch die Bauflächen an der Ostseite des Universitätsplatzes sowie die Fläche zwischen den Verkehrsbändern des Nordbrückenzuges. Diese Flächen sollten zur Bebauung erst freigegeben werden, wenn in der Innenstadt die Auffüllung der Baulücken und der Leerstände absehbar ist.

### 12.2. Realisierungsformen

Im Konzeptplan zur baulichen Nutzung sind als Massnahmebereiche dargestellt:

- Bereiche der behutsamen Stadterneuerung,
- Bereiche einer sozial-verträglichen Verdichtung,
- Bereiche einer grossflächigen Entwicklung.

Erläuterungen zu diesen Massnahmebereichen werden in den betreffenden Kapiteln gegeben.

### 12.3. Denkbare Organisationsformen

Da der Gutachter nicht den Auftrag hat, eine Organisationsanalyse<sup>69</sup>, etwa an Hand von Einzelverfahren zu erstellen, werden nachfolgend einige generelle Hinweise gegeben: das informelle Planinstrument ENTWICKLUNGSKONZEPT erlaubt bzw. fordert den Einsatz auch informeller Strategien bei der Umsetzung der Planung. Die Bedeutung der Magdeburger Innenstadt, die Dring-

lichkeit der Entwicklung und die Struktur der investierenden Partner macht es erforderlich, dass das Entwicklungskonzept nicht nur auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung umgesetzt wird.

Das Gesetz bietet mit dem Vorhaben- und Erschliessungsplan und mit dem Städtebaulichen Vertrag zusätzlich leistungsfähige Instrumente zur Realisierung von Plänen und Vorhaben. Gegen beide Instrumente wird gelegentlich eingewandt, dass sie eine Umgehung der Bürgerbeteiligung möglich machen. Bürgerbeteiligung sollte immer, ob vorgeschrieben oder nicht, praktiziert werden.

Generell gewinnt innerhalb der Stadtentwicklung das Planungsmanagement an Bedeutung - so wie auch in der Wirtschaft die übergreifenden Moderations- und Managementtätigkeiten an Raum gewinnen.

Bekannte und beklagte Schwäche der öffentlichen Verwaltung ist die übliche hierarchische Gliederung der Zuständigkeiten und damit erschwert, dass die jeweilige Unzuständigkeit. Die hierarchische Struktur über die Ebenen eines Amtes oder Ressorts hinweg bzw. über verschiedene Ressorts hinaus, gemeinsame Ziele systematisch verfolgt werden.

In der Wirtschaft geben die Unternehmensleitung bzw. die Kapitaleigner bindende Handlungsrahmen, Projekt- und Unternehmensziele vor.

Geboten ist für die Planungsverwaltung:

- eindeutige Bestimmung der Verantwortlichkeiten der Legislative - sie setzt den Rahmen und gibt die politischen Vorgaben. Die Kriterien ihrer Entscheidungen müssen transparent sein;
- klare Bestimmung der Funktion der Bürgerbeteiligung, insbesondere im Verhältnis zur Legislative;
- eindeutige, öffentlich transparente und eingehaltene Abgrenzung der Verantwortlichkeit der Legislative zur Verantwortlichkeit der Verwaltung (Exekutive);
- klare Bestimmung von Zuständigkeiten in der Verwaltung selbst. So wie der Unternehmer das Produktprojekt verantwortlich einer Person zuweist, sollte der Investor in der Verwaltung einen umfassend zuständigen und mit Handlungsvollmachten versehenen Partner gegenüberstehen.

Hier wirken sich die unterschiedlichen Interessen bzw. Aufgaben von Privaten und Öffentlicher Hand aus: der Private hat das legitime Interesse, den Profit seines Vorhabens zu maximieren, die Öffentliche Hand muss dagegen das öffentliche Interesse, die Sozialverträglichkeit und die Umweltverträglichkeit sichern. Zersplitterte Zuständigkeiten schmälern die Möglichkeit der Verwaltung, ihrem Auftrag gerecht zu werden.

<sup>69</sup> Anm.: Vor Ort möge geprüft werden, ob die nachstehenden Hinweise hilfreich sind, ob sie, in wohl möglich anderer Form, längst praktiziert werden oder ob anderen, als den nachstehend angesprochenen, in der Praxis nachgegangen werden soll.



Umschlag gedruckt auf  
chlorfrei gebleichtem Papier  
Gedruckt auf Recycling-Papier

Impressum:

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Magdeburg  
Büro für Öffentlichkeitsarbeit  
und Protokoll  
39090 Magdeburg

Redaktion:  
Prof. Dr. Chr. Farenholtz  
d\*Ing Planung GbR

Grafik-Design:  
Ateliergeinschaft  
Rudolf Purke / Karl-Heinz Art  
VBK/BBK

Herstellung:  
Magdeburger Druckerei GmbH  
Nachtweide 36-43  
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg

