

## ENTWICKLUNG UND BESCHREIBUNG DES PLANSYSTEMS

Mit dem Einebnen der alten und der Errichtung neuer Festungsanlagen wurde 1869 begonnen. Der neue Gürtel erhielt einen polygonalen Grundriß. Er verlief von der Nordfront über die heutigen Glacisanlagen und erreichte unter Einbeziehung des Sterns weiter südlich als vorher die Elbe. Das Terrain des Zentralbahnhofes und die in Richtung der Hauptausdehnung der Altstadt sich längs der Elbe hinziehende Stadterweiterungsfläche wurde von dem neuen Verteidigungssystem umschlossen. Nur drei Straßentore von 11 m Breite, das Buckauer-, das Sudenburger- und das Ulrichstor, vermittelten den Kontakt mit der Außenwelt. Für den Eisenbahnverkehr waren fünf in den Hauptwall eingeschnittene Tore maßgebend. Die neu angelegte äußere Ringstraße sowie die innere Wallstraße rahmten das militärische Gebiet ein.

Die der Stadt für die Bebauung zur Verfügung stehende Fläche wurde im Norden durch das vom Militär beanspruchte Terrain mit der bereits schon bestehenden Kaserne Ravensberg begrenzt. Im Westen lag das Gelände des Zentralbahnhofes, dessen Grenzlinie von Nord nach Süd führte, wo sie gegenüber der nördlichen Spitze des Militärkirchhofes nach Osten einknickte. Im Süden schloß die vor den Festungswerken entlangführende Wallstraße das Stadterweiterungsgebiet ab. Im Osten sprang das der Magdeburg - Halberstädter Eisenbahngesellschaft gehörende Güterbahnhofsgelände winkelförmig in die Erweiterungsfläche, die sich mit ihrer Ost- und Nordseite an die Altstadt anlegte.

Der Stadterweiterungsplan, dessen erster Entwurf um 1869 für das voraussichtlich zu erhaltende Terrain vorgenommen wurde, unterlag im Zeitraum von 1869 bis 1881 durch sich verändernde Bedingungen und Überlegungen einer ständigen Wandlung.

Der Entwurf von 1869 wurde nicht ausgeführt. Der darauffolgende Plan vom September 1871 ist am 2.5.1872, wie aus der Mitteilung des Ressortministers zu entnehmen ist, genehmigt worden und diente zunächst als Grundlage für die Bebauung des Gebietes. Während der Bebauung änderten sich, wie aus den Grundrissen von 1873 und 1880 ersichtlich ist, die Straßenführungen als auch die Umrißform. Die endgültige Ausformung und bewußte Gestaltung des Plansystems wurde 1880/81 abgeschlossen.

Die Entwürfe von 1869 und 1871 erfolgten von dem Ingenieur Hermann Crubitz, der von 1852 -1871 Stadtbaurat war. Nach Erörterung in der Stadterweiterungskommission wurden sie der Stadtverordnetenversammlung zur Beschlußfassung vorgelegt. Die Genehmigung des bereits erwähnten Planes als auch die der später vorgenommenen Veränderungen erfolgte durch die Fortifikationsbehörde, durch das Ministerium des Innern und schließlich in letzter Instanz durch Wilhelm

I. Wie bei allen preußischen Großstädten behielt sich die Regierung auch in Magdeburg das Recht vor, entsprechend ihren Interessen, allein über den aufgestellten Plan zu entscheiden.

Es ist im folgenden das Ziel, die Beweggründe, die zur Ausformung des Magdeburger Plansystems führten, darzulegen.

Ausgehend von dieser Basis wird die Gestalt des Grundrisses beschrieben und der Versuch zu einer zusammenfassenden Einschätzung der Planung unternommen.

Der mit einem Rechtecknetz überplante Stadterweiterungsentwurf um 1869 wurde von der Stadtverordnetenversammlung zwar hinsichtlich der Größe und rechteckigen Form der Quartiere begrüßt, aber wegen des für die Verkehrsbeziehungen ungünstigen Straßensystems abgelehnt.

Die daraufhin vorgenommenen Veränderungen zeichnen sich im Plan vom September 1871 ab. Gesichtspunkte, die nun die Straßenführung außer den bereits genannten Umfangsgrenzen bestimmten, waren die veränderte Lage des Sudenburger- und Ulrichstores, das neu geschaffene Buckauer Tor, die Richtung des Breiten Weges der Altstadt, der Kontakt zu den Bahnhöfen als auch zum östlichen Teil der Altstadt. Grundelement des Verkehrsgerüsts war der Schnittpunkt im Südwesten, der von den beiden Torstraßen (Stern- und Hallischestraße) und dem von Nord nach Süd verlängerten Breiten Weg gebildet wurde. Diese Lösung ermöglichte einerseits eine gleichwertige Verbindung der Hauptverkehrsader - des Breiten Weges -, mit den industriellen Vorstädten Buckau und Sudenburg und andererseits den Kontakt dieser mit dem schon 1870 begonnenen Bau des Zentralbahnhofes als auch mit dem Güterbahnhof der Halberstädter Eisenbahn.

Diese Idee, die auf Vorschlägen der Festungsbehörde basierte, entfaltete sich im Laufe der Entwicklung des Stadterweiterungsplanes zum strukturbestimmenden System.

Während der Planung dieser Anlage geriet man in große ästhetische Schwierigkeiten. Des funktionellen Vorteils war man sich durchaus bewußt, man bemängelte aber, daß der Breite Weg nicht in gerader Linie - auf die man auch aus ökonomischen Gründen großen Wert legte - zum Schnittpunkt durchgezogen wurde. Das hätte aber zur Folge, daß in diesem Bereich ein unsymmetrisches Planbild entstanden wäre. Die Symmetrie wurde schließlich bevorzugt und zu ihrer Erhaltung der Breite Weg am Quartier abgelenkt. Diesen Knick versuchten die Planenden durch die auf den Breiten Weg im rechten Winkel (spätere Blumenthaistraße) zustoßende Boulevardstraße unmerklich zu machen.



Diese mit der westlichen Grenze der Altstadt parallellaufende und mit Alleen gestaltete Straße (Kaiserstraße), die sich in ihrem südlichen Ende dem Breiten Weg zuwendete, erweiterte sich zu einem mit einer Kirche besetzten Platz, vergabelte sich dann in Richtung auf den Güterbahnhof und nach Nordosten, wo sie in gebrochener Führung wieder auf die Altstadt zulief.

Der auffallende repräsentative Straßenzug wurde, wie H. Grubitz 1871 äußerte „... aus ästhetischen, gesundheitlichen und finanziellen Rücksichten ...“ angelegt. Hohe Bodenpreissteigerungen wurden bei den angrenzenden Baugrundstücken erwartet. Meines Erachtens spielten hier auch wesentliche funktionale Gesichtspunkte eine Rolle. Er erschloß den westlichen Erweiterungsteil, schuf weitere notwendige Verbindungen mit der Altstadt und entlastete den Breiten Weg vom Verkehr.

Die vom ehemals alten zum neuen Ulrichstor gerade durchgezogene Straße (Wilhelmsstraße), deren Anlage vom Militärfiskus vorherbestimmt war und die die Stadt akzeptieren mußte, sollte die Reisenden des Zentralbahnhofes in und aus dem alten sowie neuen Stadtteil geleiten. Der von den Eisenbahngesellschaften erbittert geführte Kampf um deren Durchbruch nach Osten, über die Boulevardstraße durch die Altstadt zum Breiten Weg, stieß auf die ablehnende Haltung der Stadterweiterungskommission. Ausschlaggebend dafür waren ökonomische Gründe. H. Grubitz erklärte 1871 hierzu, daß dieser Durchbruch... den Ankauf mehrerer privater Privatgrundstücke bedingen (würde und) unverhältnismäßige Opfer erheischt...“

Mit Rücksicht auf die Größe der Bebauungsflächen entstand die schmale und unbedeutend erscheinende Bahnhofstraße. Vor dem Zentralbahnhof beginnend zog sie sich nach Süden in Richtung auf die Torstraßen und grenzte das Stadterweiterungsgebiet im Westen ab.

Die von der Stadterweiterungsplanung unabhängig vorherbestimmte Lage des Zentralbahnhofes sowie die dominierenden ökonomischen Gesichtspunkte der Stadterweiterungskommission bei dieser Straßenplanung verhinderten so eine räumlich einprägsame Anbindung des Gebäudes an die Struktur der Hauptstraßen. Wie in Köln, Mainz und Hannover störte die von den privaten Eisenbahngesellschaften bestimmte Anordnung des Bahnhofes das Gefüge der Hauptverkehrsrichtungen. Im Gegensatz zu Magdeburg aber zeigen die Pläne von Mainz und Hannover den Durchbruch einer entsprechenden Verkehrsachse durch die Altstadt. Selten gelang, wie in Dresden, die architektonisch eindrucksvolle Anbindung der Hauptbahnhöfe an die Hauptmagistralen der Städte.

Die Zwischenfläche des Hauptstraßensystems wurde schematisch durch gerade Nebenstraßen, die rechtwinklig zum Hauptsystem verliefen, in Quartiere für die

zu erwartende Bebauung unterteilt. Diese Anordnung sowie die gerade Linienführung der Nebenstraßen ließ die damals erstrebenswerten großflächigen und möglichst rechteckig geformten Quartiere entstehen, die, wie Grubitz äußerte, „... die bestmögliche Ausnutzung als Baustellen ...“ boten.

Die gesamte Anordnung der Nebenstraßen wurde in erster Linie diesem ökonomischen Gesichtspunkt untergeordnet. Funktionale und gestalterische Überlegungen spielten dabei eine unwesentliche Rolle.

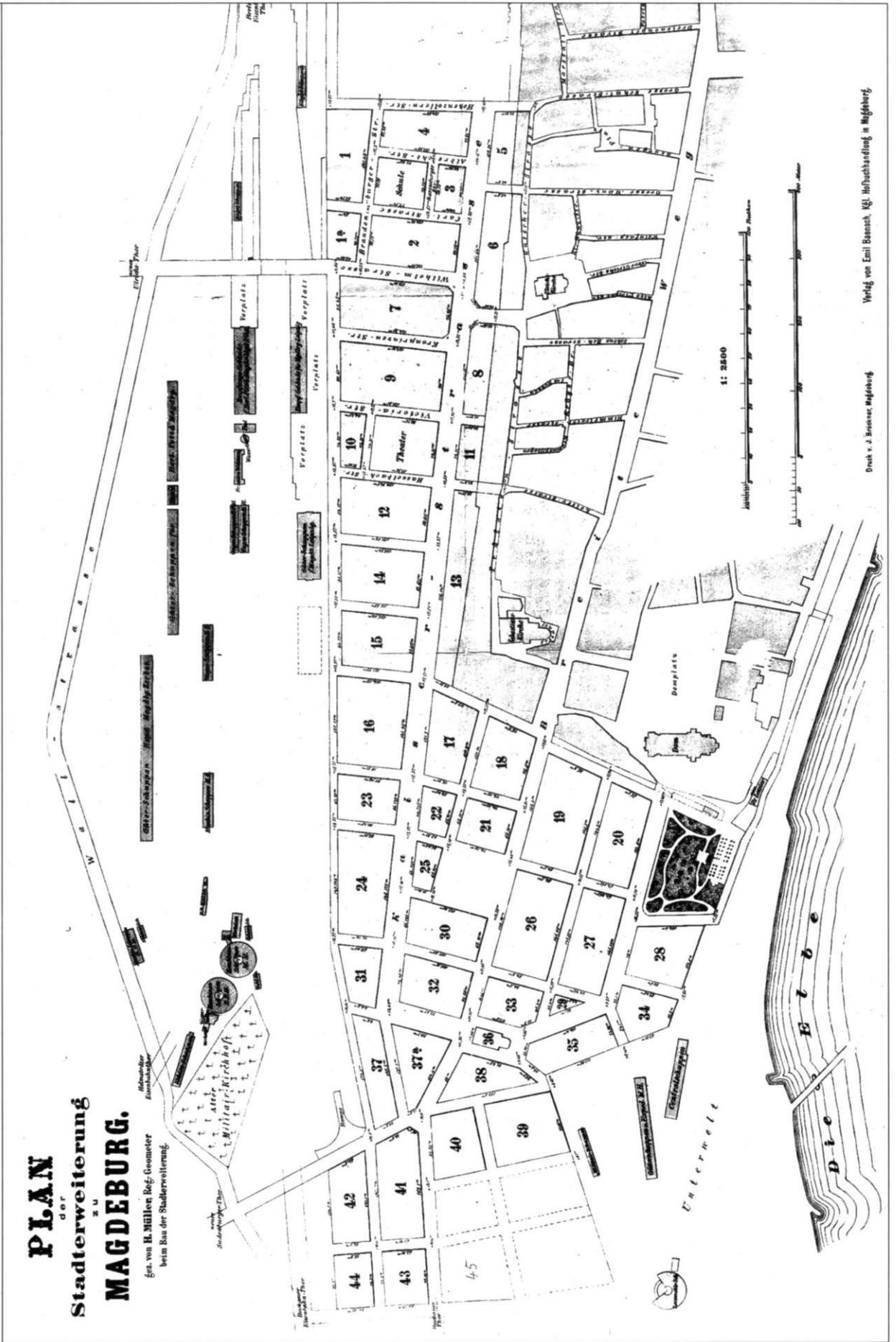
Haupt- und Nebenstraßen wurden entsprechend den Verkehrsbedürfnissen in ihrem Querprofil differenziert. Die Nebenstraßen erhielten aber solch eine Breite, daß die hier zu errichtenden Häuser, wie aus dem Erläuterungsbericht von 1871 hervorgeht, „... dann keinerlei Beschränkungen in Betreff der Höhe (unterliegen), wie solche für schmalere Straßen durch die Bauordnungen vorgeschrieben sind.“

Auch hier kommt zum Ausdruck, wie stark die Planung neben der einseitigen Beschäftigung mit Verkehrsbeziehungen und unter Ignorierung sozialer Gesichtspunkte von ökonomischen Zwängen diktiert wurde.

Die Verbindung des alten mit dem neuen Stadtteil ergab sich nur in 4 Punkten und zwar durch die Verlängerung des Breiten Weges südwärts, durch die Verlängerung der Leiterstraße westwärts, durch das alte Ulrichstor und durch die geplante Verlängerung der Schulstraße westwärts. Der Durchbruch zur großen Münz- und Himmelreichstraße sollte der Privatspekulation überlassen bleiben.

In die planmäßige Grundrißgestaltung des Straßensystems wurde die Anordnung der öffentlichen Gebäude, mit Ausnahme der Kirche als auch die der schmückenden Elemente, wie Brunnen und Denkmäler, nicht mit einbezogen. Vielmehr erhielten die gesellschaftlichen Bauten erst während der Bebauung des Gebietes eine mehr oder minder zufällige, an den Hauptstraßen aufgereichte Lage und bildeten somit ohne weitere axiale Beziehungen weder Ziel- noch Blickpunkte. Eine einprägsame künstlerische Raumform der Hauptstraßen wurde dadurch weitgehend unterbunden. Die Ursache dieses Verhaltens resultierte aus der einseitigen Orientierung auf verkehrliche, hygienische, technische und wirtschaftliche Gesichtspunkte. Dieser Wesenszug, der allgemein für die Stadterweiterungsplanungen der Zeit zutraf, wurde jedoch in Magdeburg so stark betont, daß sich der monoton wirkende Grundriß von dem anderer Städte, wie die vergleichende Betrachtung zeigen wird, abhebt.

Wie wenig gestalterische Absichten die Planenden überhaupt bewegte, kommt in der Ablehnung des in der Stadtverordnetensitzung am 8.12.1870 erfolgten Vorschlages, für die Aufstellung des Projektes eine öffent-



**PLAN**  
der  
**Stadterweiterung**  
zu  
**MAGDEBURG.**

Entw. von H. Müller, Ref. Geometer  
beim Bau der Stadterweiterung.

Magdeburg, Plan der Stadterweiterung (1873, H. Müller)



liche Konkurrenz auszuschreiben, deutlich zum Ausdruck. Oberbürgermeister Hasselbach bemerkte am 14.12.1870 hierzu, „... daß eine öffentliche Konkurrenz-ausschreibung für Bebauungspläne etwas ganz außergewöhnliches und ein derartiger Fall ihm überhaupt noch nicht bekannt sei; es handele sich bei der Aufstellung eines solchen Planes sowohl um technische, als um administrative und finanzielle Fragen, deren Beurteilung doch Sache der zunächst Beteiligten, der städtischen Behörden sei.“

Der zwischen den Quartieren 21 und 30 ausgesparte Platz am Breiten Weg war für den hier erwarteten Wochenmarktverkehr vorgesehen. Das Gebiet der ehemals östlich gelegenen Bastion Cleve sollte parkmäßig ausgestaltet werden, weil sich dieses Terrain durch einen hohen Grundwasserspiegel wenig für die Bebauung eignete.

Bereits am 20.11.1872 kam es zu einer Abänderung des Planes. Das Quartier 37 wurde geteilt und die Kaiserstraße bis zum Schnittpunkt der beiden Torstraßen fortgesetzt. Die hierzu notwendige Abknickung des bisher gerade geführten Straßenzuges am Quartier 37 entsprach der des Breiten Weges in diesem Bereich.

Hauptmotiv dieser Veränderung war das Bestreben, eine bessere Kommunikation zwischen der Kaiserstraße und den zu den Toren führenden Straßen herzustellen. Um möglichst wenig Bauland dabei zu verlieren, wurde die Kaiserstraße nicht in ihrer ganzen Breite durchgezogen.

In diesem Zeitraum erfolgte auch der durch die Magdeburger Bau- und Kreditbank vorgenommene Durchbruch zwischen den Quartieren 5 und 6 von der Kaiserstraße an ostwärts zur Großen Münzstraße und nach 1873, in diesem Plan noch nicht vorhanden, der Durchbruch zwischen den Quartieren 11 und 8 zur Himmelreichstraße. Die zum Dom hin kontakt- und sichtversperrende Bebauung am Nordende des Boulevards (spätere Augustastraße) wurde von 1872 - 1873 auf Kosten der Stadt beseitigt.

Am 25.3.1873 stimmte die Stadterweiterungskommission nach anfänglich heftigen Einwendungen wegen eventuellen Verlustes von Bauland schließlich doch einem Projekt zu, das der Regierungsbaurat Heidmann vor allem im Interesse der Verbindung des alten mit dem neuen Stadtteil im Osten aufgestellt

hatte. Die Quartiere 19, 20, 26, 29, 33 wurden geteilt und eine Querstraße (Bismarckstraße) in Richtung auf das Westportal des Domes angelegt. Die störende Bebauung am Domplatz wurde beseitigt.

Um Straßenland zu sparen und gleichzeitig den Interessen der zukünftigen Grund- und Hausbesitzer entgegenzukommen, wurden unter Beseitigung zweier Nebenstraßen die Quartiere 19 und 20 sowie die Quartiere 26 und 29 zu je einer Bebauungsfläche zusammengefaßt. Es entstanden auf diese Weise die beiderseits der Straße liegenden großflächigen und für die Hinterhausbebauung vielversprechenden Quartiere 19, 26, 20 und 27.

Die planmäßige Vervollständigung des dann tatsächlich ausgeführten Grundrisses erfolgte im wesentlichen von 1875 - 1881.

Am 10.11.1875 erwarb die Stadt das Dreieck - die Unterwelt -, von der Magdeburg-Halberstädter-Eisenbahngesellschaft.

Nach diesem Grunderwerb war es möglich, die Augustastraße in gerader Führung bis zum militärfiskalischen Terrain zu verlängern und den einzelnen Quartieren eine möglichst rechteckige Gestalt zu geben.



Hasselbachplatz um 1890



*AugustasträÙe (HegelsträÙe)*

Die Bauquartiere 40 und 36 grenzten an ein Terrain am Stern - im Plan gestrichelt eingezeichnet - welches sich der Militärfiskus zur Bebauung vorbehalten hatte. Nach längeren Verhandlungen kam es am 20.11.1880 zum Vertrag zwischen dem Fiskus und der Stadt Magdeburg.

Hier wurde beschlossen, diese Fläche gegen die gleich große südwestlich der Quartiere 41 und 43 gelegene auszutauschen. Weiterhin wurde festgelegt, die Wallstraße vom Buckauer Tor bis zum Eisenbahnterrain zu verlängern sowie die Augusta- und Bismarckstraße in jene einmünden zu lassen. Die Wallstraße wurde von der AugustasträÙe bis zum Buckauer Tor für den öffentlichen Verkehr freigegeben, um hier eine rationelle Verbindung der beiden östlich des Stadterweiterungsterrains gelegenen Straßen nach Buckau und zum Friedrich-Wilhelm-Garten zu ermöglichen. Gleichzeitig wurde hiermit der Anschlußpunkt für die schon länger geplante, aber erst 1885 ausgeführte, östlichste Verbindungsstraße (Fürstenuferstraße) von den südlichen Stadtteilen zur Strombrücke geschaffen.

Der Durchbruch von der parkmäßig ausgestatteten Bastion Cleve zum Fürstenwall erfolgte 1881.

Aufgrund des 1877 eröffneten PferdestraÙenbahnbetriebes auf dem Breiten Weg erwies sich die ursprüngliche Breite von 22,60 m als unzulänglich. Auf Anregung der

Stadtverordnetenversammlung wurde am 12. August 1880 beschlossen, den Breiten Weg von der südlichen Grenze der Quartiere 30 und 26 (Moltkestraße) bis zum „Gabelungsplatz“ auf 30,60 m zu verbreitern.

Da diese Veränderung nicht ohne Einfluß auf das Planbild des Verkehrsplatzes blieb, welches nun nicht mehr den damaligen Formvorstellungen entsprach, setzten heftige Diskussionen ein. Um ein „schönes“ symmetrisches Planbild zu erhalten, wurde 1881 nun auch die Kaiserstraße in voller Breite von 33,90 m bis zum Platz durchgezogen. Besonderen Wert legte man darauf, daß die Mittelachse der Straße auf den Mittelpunkt des Platzes gerichtet wurde.

Weiterhin entschloß man sich, zugunsten der Platzgestaltung die ehemalige Funktion der Blumenthaistraße als repräsentative Verbindung zwischen Kaiser- und AugustasträÙe auf die zwischen den Quartieren 40 und 38 liegende Tauenzienstraße zu übertragen. Während die Blumenthaistraße nun zu einer Nebenstraße herabsank, erhielt die vom Platz zur AugustasträÙe führende Tauenzienstraße eine Breite von 26,36 m und war als „Baum- und Promenadenstraße“ gedacht.

Damit war die sternartige Grundrißfigur des Verkehrsknotenpunktes (Hasselbachplatz) mit seinen in das Stadterweiterungsgebiet ausstrahlenden Hauptver-

kehrsadern unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsbeziehungen geschaffen. Auch einen bestimmten Grad an Gestaltungswillen kann man dieser Planform, wie aus vorhergehender Erläuterung zu entnehmen ist, nicht absprechen. Niemals geschah dies jedoch auf Kosten von Bau- oder Straßenland.

Die endgültige Ausformung der Idee der Begrünung des Stadterweiterungsterrains erfolgte ebenfalls im Zeitraum von 1875 - 1881.

Die vom Hasselbachplatz abzweigenden Hauptachsen und der Platz selbst sollten mit Baumbepflanzungen versehen werden, ebenso die Augustastraße, der östliche Teil der Oranienstraße und der nördliche der Bahnhofstraße. Neben hygienischen Gesichtspunkten waren die Planenden vor allem bestrebt, das Hauptstraßensystem auf diese Art und Weise hervorzuheben und aufzuwerten.

Verbunden mit dem Bau der Vereinigten Provinzial-Kunst- und gewerblichen Zeichenschule entstand 1875 im Nordwesten des Gebietes, auf Quartier 1, eine Schmuckanlage. Der für den Wochenmarkt vorgesehene Platz am Breiten Weg wurde im selben Jahr in eine Grünanlage umfunktionierte und die Kaiserstraße erhielt 1881 einen gärtnerisch gestalteten Platz (Heydeckplatz) im Quartier 17.

Zur Verschönerung des sich an den südlichen Dombereich anschließenden Teiles plante man an der Oranien- und Augustastraße Vorgärten.

Wie hieraus ersichtlich ist, wurde die vom Verkehrszentrum abseits liegende Augustastraße von vornherein als bevorzugte Straße vorgesehen.

Um 1881 fand die planmäßige Gestaltung des Erweiterungsgrundrisses ihren Abschluß.

Folgendes Planbild ist entstanden:

Die gesamte Erweiterungsfläche wird im Westen und Süden durch den neuen Festungsgürtel und der mit ihm gleichlaufenden inneren (Wallstraße) und äußeren Ringstraße abgeschlossen. Im Osten bilden die Anlagen des Güterbahnhofes Unterwelt und der Elbestrom die Grenze.

Das Erweiterungsterrain fällt in zwei Teile, - in den den Eisenbahngesellschaften zur Anlage des Zentralbahnhofes gehörenden westlichen

und den sich daran anlegenden unmittelbar für die Stadterweiterung bestimmten Teil, dessen Hauptausdehnung in südwestliche Richtung verläuft.

Die Anordnung des Zentralbahnhofes im Westen bestimmt im Zusammenspiel mit den Güteranlagen im Osten den dreiecksförmigen Umriß der Stadterweiterung. Der Hauptbahnhof hemmt durch die ungünstige Lage die zukünftige Ausdehnung der Stadt nach Westen sowie deren organische Verbindung mit der sich schnell vergrößernden Wilhelmstadt.

Das Stadterweiterungsgebiet wird unmittelbar im Norden und Süden durch die Wallstraße, im Westen durch die Bahnhofstraße und im Osten durch die Fürstenuferstraße umrahmt. Mit seiner Ost- und Nordseite legt sich der von dem alten Stadtteil durch seine formale Klarheit absteckende geometrische Erweiterungsgrundriß an die Altstadt an.

Das gesamte Gelände ist mit einem differenziert gegliederten Straßennetz überplant.



Blumenthaistraße (Einsteinstraße)

Die Grundstruktur dieses Straßensystems besteht aus einem auf den rahmenden Straßen aufbauenden Raster, der von fünf übergeordneten Diagonalachsen gegliedert wird. Funktionaler und perspektivischer Bezugspunkt dieser Hauptstraßenzüge ist der Sternplatz im Südwesten, der als Verkehrsknotenpunkt die notwendige Verbindung zu den nach Buckau und Sudenburg führenden Toren herstellt. Hauptplanform ist somit das durch die Verkehrsbedürfnisse bedingte, das gesamte Erweiterungsgebiet in alle Richtungen durchschneidende und beide Stadtteile in Beziehung zu den südwestlichen Festungstoren setzende Diagonalstraßensystem.

Es wird durch die zum Hasselbachplatz von Nord nach Süd strömende Kaiserstraße und den Breiten Weg, durch die auf den Platz von Ost nach West gerichtete Tauenzienstraße und durch die vom Verkehrszentrum zum Buckauer- und Sudenburger Tor geführte Stern- und Hallischestraße gebildet.

Der Breite Weg durchzieht und verbindet beide Teile der Stadt und ist auch die Hauptachse der Erweiterung. Die Kaiserstraße erschließt das westliche Erweiterungstermin.

Sie beginnt an der Kaserne Ravensberg, verläuft in gerader Linienführung parallel zur Altstadt und knickt, wie der Breite Weg, kurz vor dem Platz ein, um hier, wie alle Diagonalen, mit ihrer Mittelachse den Mittelpunkt des Knotenpunktes zu treffen. In ihrem nördlichen Bereich wird sie rechtwinklig von der Wilhelmstraße geschnitten. Dieser von Ost nach West geradlinig durchgezogene Straßenzug stellt die Verbindung zum neuen Ulrichstor her und dient vor allem gemeinsam mit der unscheinbar von Nord nach Süd verlaufenden Bahnhofstraße dem Bahnhofs-Reiseverkehr. Ist einerseits durch die Bahnhofstraße noch eine funktionale Beziehung des Reiseverkehrs zum neuen Stadtteil und zu den Vorstädten vorhanden, so vermißt man andererseits den notwendigen Durchbruch der Wilhelmstraße durch die Altstadt zum Breiten Weg. Wie bereits dargelegt, verhinderten besonders ökonomische Gesichtspunkte eine dem Zentralbahnhof entsprechende funktionale und gestalterisch einprägsame Anbindung an die Hauptstrukturen der neuen und alten Stadt.

Das östliche Terrain wird durch zwei vom Dombereich zur südlichen Umfassungsstraße geradlinig geführte und parallellaufende Hauptstraßenzüge erschlossen. Die breitere und begrünte Augustastraße im Osten erweist sich, im Gegensatz zur schmucklosen und bedeutend schmaleren Bismarckstraße im Westen, als Hauptachse dieses Teilbereiches. Beide Straßen werden durch die zum Verkehrszentrum laufende Tauenzienstraße im rechten Winkel geschnitten und finden hier ihren Hauptanschluß zu den von ihnen westlich gelegenen Diagonalen.

Die Fürstenuferstraße umfaßt die Stadterweiterung im Osten, mündet in die das Erweiterungsgebiet südlich

abgrenzende Wallstraße ein und schafft die Verbindung des neuen Stadtteils zur Strombrücke und den Kontakt beider Stadtteile zum Buckauer Tor.

Die Zwischenfläche des Hauptstraßensystems ist schematisch durch schmalere und geradlinige Nebenstraßen, die dem System entgegengesetzt von West nach Ost verlaufen, in monumentale Quartiere unterteilt. Durch die diagonal zu diesem Raster verlaufenden Hauptstraßen zeigt auch das Magdeburger Planbild Quartiere von dreieckiger, trapezförmiger und polygonaler Gestalt.

Die Grundrißfigur des Platzes als auch die Führung der von ihm ausstrahlenden Diagonalachsen sowie die gleichförmig reihende Anordnung der Nebenstraßen verleiht dem Plan eine annähernd symmetrische Grundstruktur.

Entsprechend ihrer Funktion weisen die Straßen unterschiedlich breit gestaltete Querprofile auf. Während die rahmenden Straßen und die Nebenstraßen eine durchschnittliche Breite von 15 m besitzen, bewegen sich die Breitenmaße der zu dem Verkehrsknotenpunkt geführten Diagonalen zwischen 22,60 und 33,90 m.

Die den Stadtorganismus optisch zusammenhaltenden Hauptstraßen ziehen sich ohne Unterbrechung durch das Stadterweiterungsgebiet, und an ihren Seiten werden während des Verlaufes der Bebauung die gesellschaftlichen Bauten sowie die Plätze ohne weitere axiale Beziehungen in mechanischer Reihung angeordnet.

Die Grünplätze besitzen durchgehend eine rechteckige Form und sind im Grunde nichts anderes als ausgesparte Quartiere zwischen den künftigen Baublöcken. Sie gruppieren sich in der Nähe der naturarmen Altstadt.

Als ein wesentlicher Bestandteil der Hervorhebung der funktionalen Struktur erweist sich die systematisch durchgeführte alleearartige Begrünung der Hauptstraßenzüge, durch die eine Orientierungsrichtung auf die Schwerpunkte der Anlage gegeben wird.

Die Augusta- und Oranienstraße im Osten sind im Zusammenhang mit dem Dombereich und dem Bestreben, diesen abseits vom Verkehrszentrum liegenden Teil bevorzugt zu gestalten, zusätzlich mit Vorgärten ausgestattet. Das Sterntor und der Dom bilden an den jeweiligen Enden der Augustastraße Ziel- und Blickpunkte.

## EINSCHÄTZUNG DER PLANUNGSTÄTIGKEIT

Wie die gesamte Planungsgeschichte zeigt, war die bürgerliche Bevölkerungsgruppe wenig an einer künstlerischen Komposition der Erweiterung interessiert. Maßgebend war hauptsächlich der Gesichtspunkt der Rentabilität.

Sie vertraten öffentliche Belange nur dann, wenn sie mit ihren eigenen identisch waren. Die den Charakter der Erweiterung prägenden Diagonalstraßen, die entsprechend ihrer verkehrlichen Funktion breit angelegt und durch Alleen hervorgehoben wurden, entsprachen auch ihren ökonomischen Interessen. Durch diese repräsentativen Straßenzüge ließen sich bei den angrenzenden Grundstücken gewaltige Bodenpreissteigerungen erzielen, die aber letztlich von den zukünftigen Einwohnern durch hohe Mieten und minderwertige Wohnverhältnisse bezahlt werden mußten.

Waren die gewachsenen Verkehrsbedürfnisse für die Übernahme des Diagonalstraßensystems in erster Linie ausschlaggebend, so bestimmten vornehmlich ökonomische Gesichtspunkte die Anordnung und Breite der Nebenstraßen. Man muß jedoch feststellen, daß die Planenden nicht die übergroßen Quartierflächen, die für die Berliner Erweiterungen charakteristisch waren, anstrebten. Obwohl die Stadtgemeinde Magdeburgs, wie die aller preußischen Städte, die Kosten des Straßen-

landes zu tragen hatte, kam es hier, verglichen mit dem Berliner „Hobrechtserweiterungsplan“, doch zu einer kleinteiligeren Aufspaltung des Quartiergefüges durch relativ viele Nebenstraßen. Während die Quartierabmessungen Berlins bis zu 200 x 300 m betragen und damit bewußt auf die Durchführung des Mietskasernenprinzips hingearbeitet wurde, lagen die Magdeburger Maße im allgemeinen zwischen 100 x 80 m und 150 x 100 m. Auf diese Art und Weise wurde in Magdeburg eine ausgeprägte Hinterhausbebauung, wie sie für Berlin typisch war, verhindert. Um aber die eigenen Interessen und die der zukünftigen Bauunternehmer zu wahren, wurde die Breite der Nebenstraßen so gewählt, daß eine Beschränkung der Haushöhe, wie sie allgemein für Nebenstraßen zutraf, nicht mehr gegeben war. Dieses Zusammenspiel von Planungs- sowie Baubehörden und Bauunternehmern führte auch in Magdeburg zu der unsozialen und vielgeschossigen Wohnbebauung.

Die Einbeziehung öffentlicher Bauten in das Planbild und damit die bewußte Gestaltung des Straßenraumes mit diesen Mitteln war für die Planenden ein unwesentlicher Punkt und wurde während der Bebauung des Gebietes mehr oder minder dem Zufall überlassen. Die Hauptursache dieses Verhaltens lag darin, daß die Stadt die Kosten des Baulandes und der darauf zu errichten-



Kaiserstraße (Otto-von-Guericke Straße)

den kommunalen Bauten tragen mußte. Da man sich nicht darüber im klaren war, wie sich das Geschäft des „Parzellenverkaufes“ entwickeln und welche Privatgesellschaften sich an der Errichtung gesellschaftlicher Bauten beteiligen würden, wurde weder eine Grundkonzeption für deren notwendigen Bedarf noch für ihre Anordnung erarbeitet. Die dominierenden ökonomischen Gesichtspunkte verhinderten sogar eine dem Zentralbahnhof entsprechende funktionale und gestalterische Anbindung an die Hauptstraßenstruktur des alten und neuen Stadtteils.

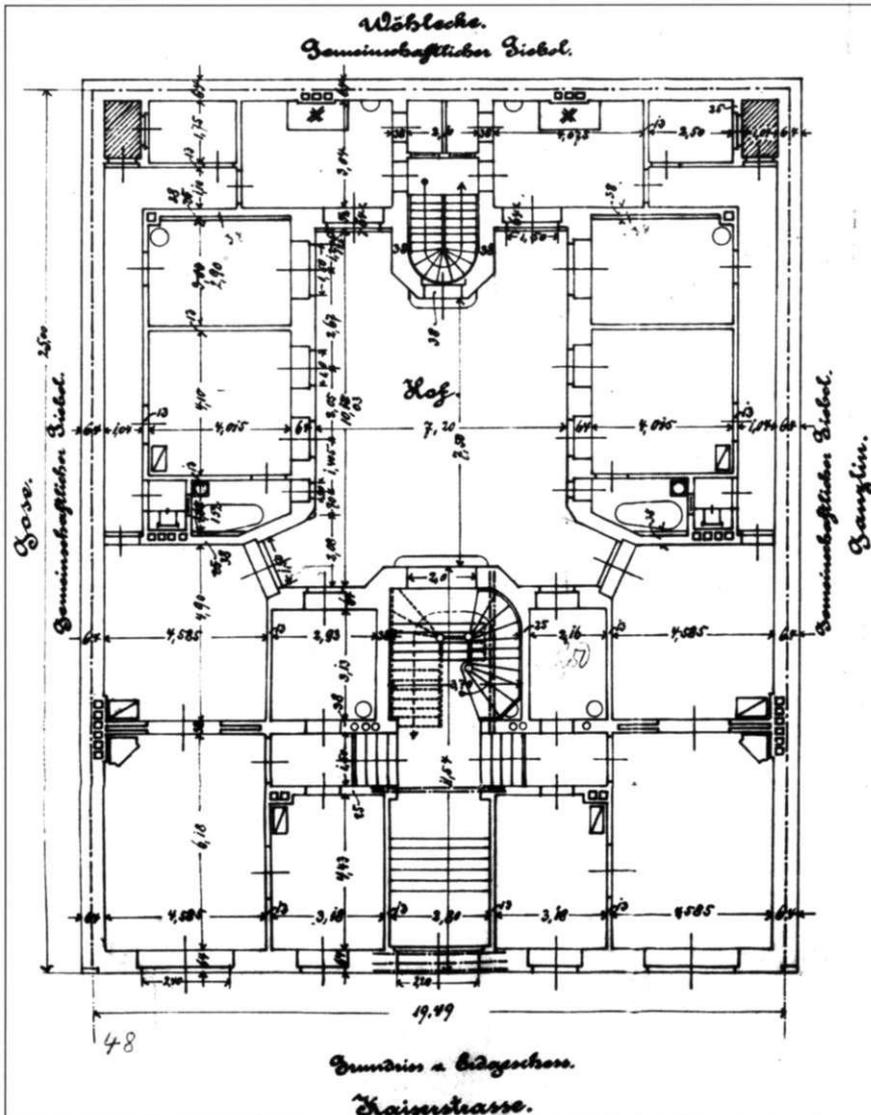
Anerkennenswert aber ist die ausgeprägte Durchgestaltung der Hauptstraßen mit Begrünungen. Sie bildeten einerseits einen Ersatz für ihr Fehlen in der Altstadt und andererseits waren sie ein bewußtes Gestaltungsmittel zur optischen Kennzeichnung der Hauptachsen.

Zusammenfassend ist festzustellen, daß sich die Magdeburger Stadterweiterungsplanung, wie andere dieser

Zeit auch, im wesentlichen auf das Festlegen des Straßennetzes und der Straßenbreite beschränkte. Diese Grundkonzeption bestimmte wiederum die möglichen Grundstückstiefen, die zugelassene Höhe der Bebauung und damit bereits den Charakter des Stadtteils. Die allgemeine Verarmung an künstlerischen Bedürfnissen und Aufgaben im Städtebau erklärt auch den Rückzug des Architekten aus diesem Bereich. An seine Stelle trat, wie das Magdeburger Beispiel zeigt, der Ingenieur als Planverfasser. Er sah seine Aufgabe darin, das zu bebauende Areal durch Rückgriff auf die Regeln vergangener Planungsmuster möglichst rational, das heißt geometrisch aufzuteilen.

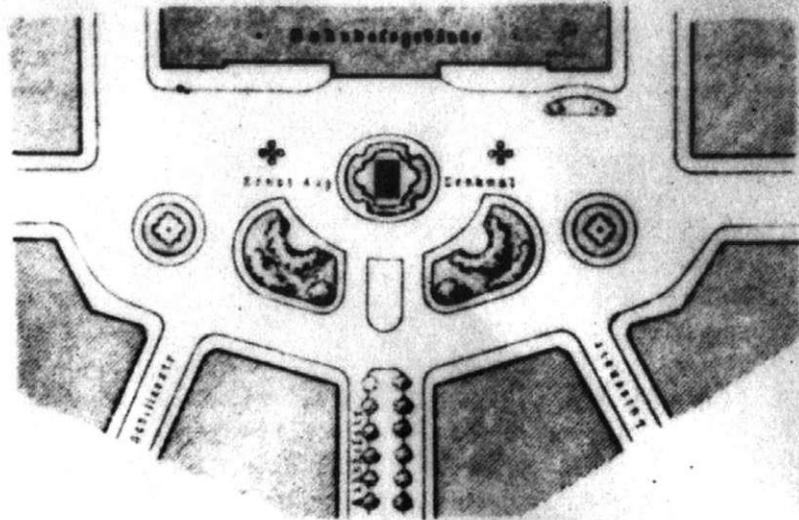
Die Notwendigkeit, eine Verbindung vom alten sowie neuen Stadtteil zum Sudenburger- und Buckauer Tor herzustellen, veranlaßte die Städteplaner, den Grundgedanken der Anlage aus dem Städtebau des Barocks zu übernehmen. In Anlehnung an die barocken Vorbilder wurde das Grundraster mit übergeordneten und zu einem Platz zusammenströmenden Diagonalachsen versehen.

Wie aus der Planungsgeschichte zu entnehmen ist, erwies sich das „geliehene“ historische Gewand als ein geeignetes formales Instrument, um die Verkehrsbeziehungen städtebaulich zentralisieren zu können. Zwar symbolisiert der „Strahlenplatz“ - und hierin vergleichbar mit der Piazza del Popolo - auch eine gewisse Empfangsbereitschaft der Stadt, doch das mit der barockisierenden Formel gegebene gestalterische Versprechen wurde nicht eingelöst.



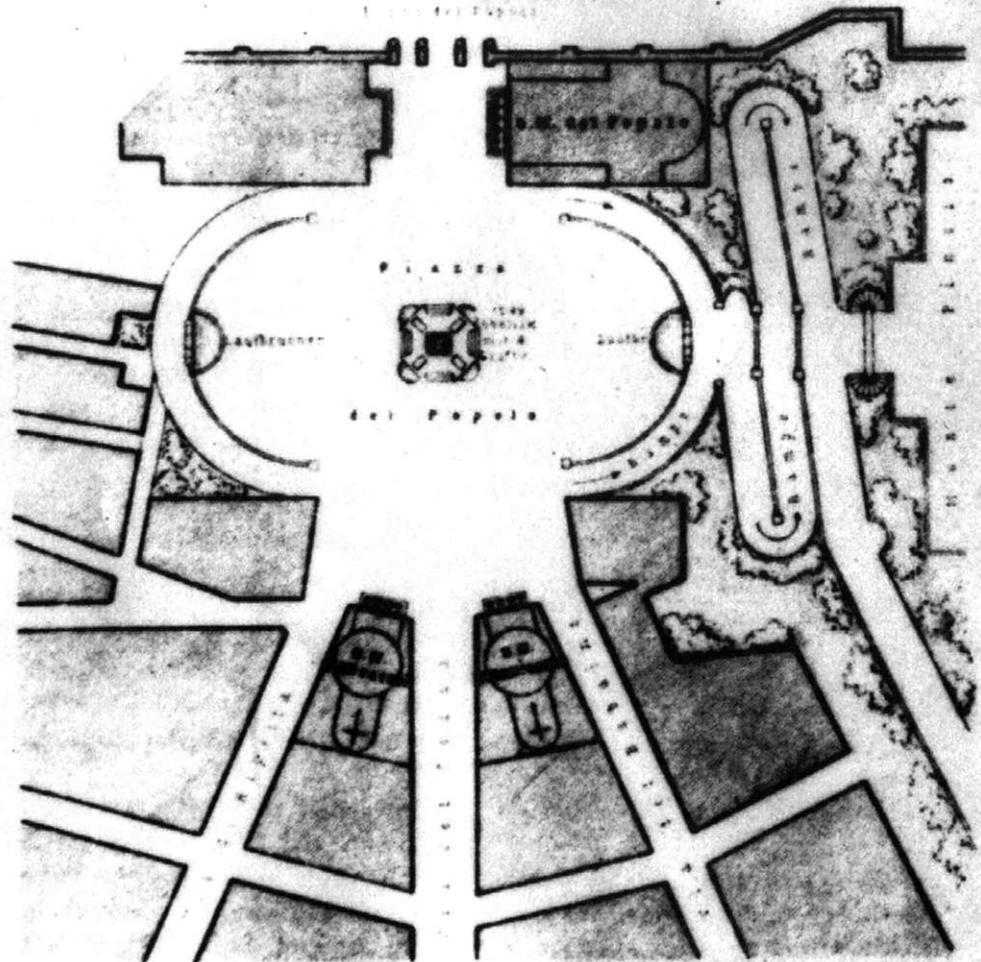
Grundriß einer Parzellenbebauung in der Kaiserstraße

Fig. 366.



Ernst-August-Platz zu Hannover.

Fig. 367.



Piazza del Popolo zu Rom.

1:2500

Verkehrsplätze.

Ernst-August-Platz,  
Hannover, und  
Piazza del Popolo, Rom

## VERGLEICHENDE BETRACHTUNGEN

Stadterweiterungen in Form von Ringen, die sich um die Altstadt legten, war im 19. Jahrhundert ein häufig auftretendes System. Bedingt wurde es im Grunde durch die alten Befestigungen. Sie wurden als Grünanlagen ausgebildet oder mit alleearartigen Ringstraßen versehen. Daran legte sich das neu zu bebauende Terrain an und erhielt eine abschließende und rahmende äußere Ringstraße, die entlang den gegebenenfalls neuen Festungswerken verlief.

Dieses System manifestierte sich in dem für andere Stadterweiterungen zum Leitbild werdenden Umbau von Paris, der unter Leitung von George E. Haußmann von 1852-70 erfolgte.

Eine ähnliche Form der Erweiterung ist aus den Bebauungsplänen von Bremen und Düsseldorf, besonders aber aus der von J. Stübgen geplanten und 1881 durchgeführten Ringbebauung Kölns ersichtlich. Auch der Magdeburger Entwurf von 1869 zeigt mit seiner auf dem alten Hauptwall projektierten Boulevardstraße und der äußeren Ringstraße eine ähnliche Tendenz, die jedoch später wieder verworfen wurde.

Die Ringstraße entsprach den damaligen Vorstellungen großstädtischer Repräsentation und gleichzeitig erhöhte sich ihre Bedeutung für die europäische Bourgeoisie als Mittel zur militärischen Beherrschung der Bevölkerung. Für die Stadterweiterungen war sie ein wichtiges städtebauliches Bindeglied, nahm den Verkehr auf und nicht zuletzt war sie ein öffentlicher Raum der Erholung. Charakteristisch für die Gestaltung dieser Prachtstraßen war ihre ungeheure Breite, die Komposition mit Stern- und anderen Platzformen, die Ausstattung mit allseitig freistehenden Bauten und ihre Begrünungen. Ein bedeutendes Beispiel ist die Wiener Ringstraße, die auf dem Gebiet der inneren Befestigung 1858 bis 1888 entstand.

Der Magdeburger Plan von 1871 zeigt die Verwendung der Idee des Boulevards für das Hauptstraßensystem.

Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts vorgenommenen Stadterweiterungen erfolgten auf der Grundlage des überlieferten, seit Jahrhunderten bewährten Rechteckstraßensystems. Eine Umgestaltung des Rechteckschemas in Richtung auf ein Dreieck- oder Diagonalsystem bewirkt vor allem der in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts immer mehr ins Gewicht fallende Verkehr. Diese Planform verbreitete sich im Zusammenhang mit der raschen Steigerung des Fußgänger- und Nahverkehrs sowie der technischen Revolutionierung des Straßenbaus ab den 70er Jahren sehr schnell.

Eine Anzahl von Knotenpunkten des Verkehrs wurde mittels quer zum Grundraster verlaufender Diagonalstraßen direkt untereinander verbunden. Die dabei gebilde-

ten Plätze erhielten meist eine sternartige Grundrißfigur. So entstand ein Netz von Hauptstraßen, dessen Quartiere eine dreieckige, trapezförmige oder auch polygonale Gestalt bekamen.

Funktionelle Gesichtspunkte führten, wie in Magdeburg, mit Notwendigkeit zu strahlenförmigen Anlagen an Stadttoren, Bahnhofsplätzen und Brückenköpfen.

Bei dem bereits erwähnten Umbau von Paris wurden breite Straßen durch dicht bebaute Innenstadgebiete gebrochen, Boulevards angelegt und in der Gesamtheit ein Verkehrsgerüst geschaffen, dessen Hauptadern in sternförmigen Plätzen zusammenliefen. Radial-, Diagonal- und Ringstraßen, Zusammenfassung derselben in Knotenpunkten, im Blickpunkt angeordnete Plätze und Gebäude als auch die Parkanlagen kann man wohl als die Hauptkennzeichen des Pariser Stadterweiterungsplanes bezeichnen. Das sogenannte „Pariser System“ beeinflusste den europäischen Städtebau bis tief in die 90er Jahre des 19. Jahrhunderts.

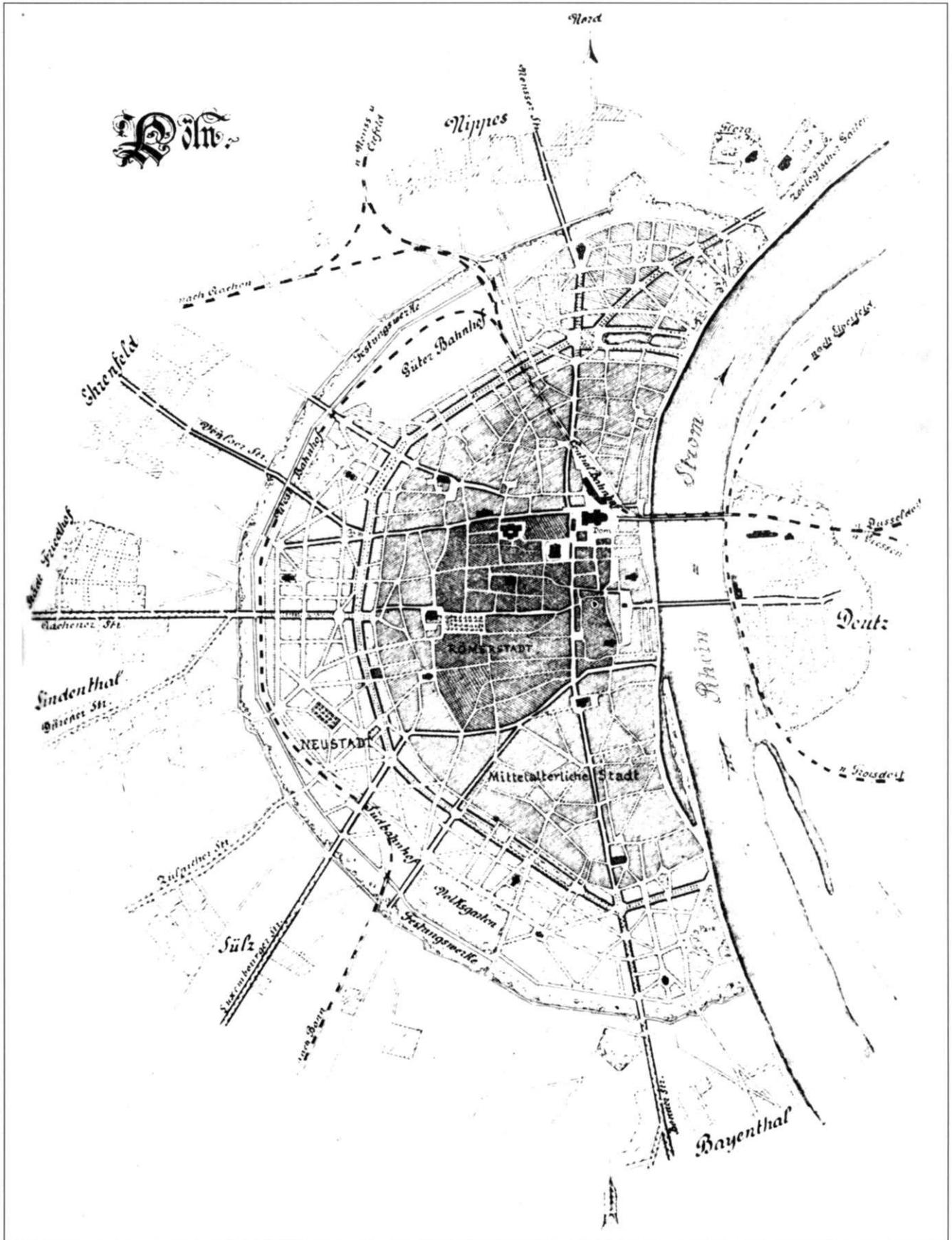
Das französische Beispiel nachahmend wurde nicht nur das Motiv des Boulevards, die Begrünung und die Methode, öffentliche Gebäude, Denkmäler und Brunnen in die Mitte von Plätzen und Straßenachsen zu stellen, übernommen, sondern auch das Diagonalsystem wurde häufig angewendet.

Das von dem Ingenieur R. Baumeister um 1870 entworfene kleine Stadtviertel für Mannheim zeigt ein Rechteckraster, das durch Diagonalstraßen dem Hauptverkehrsstrom angepaßt wurde.

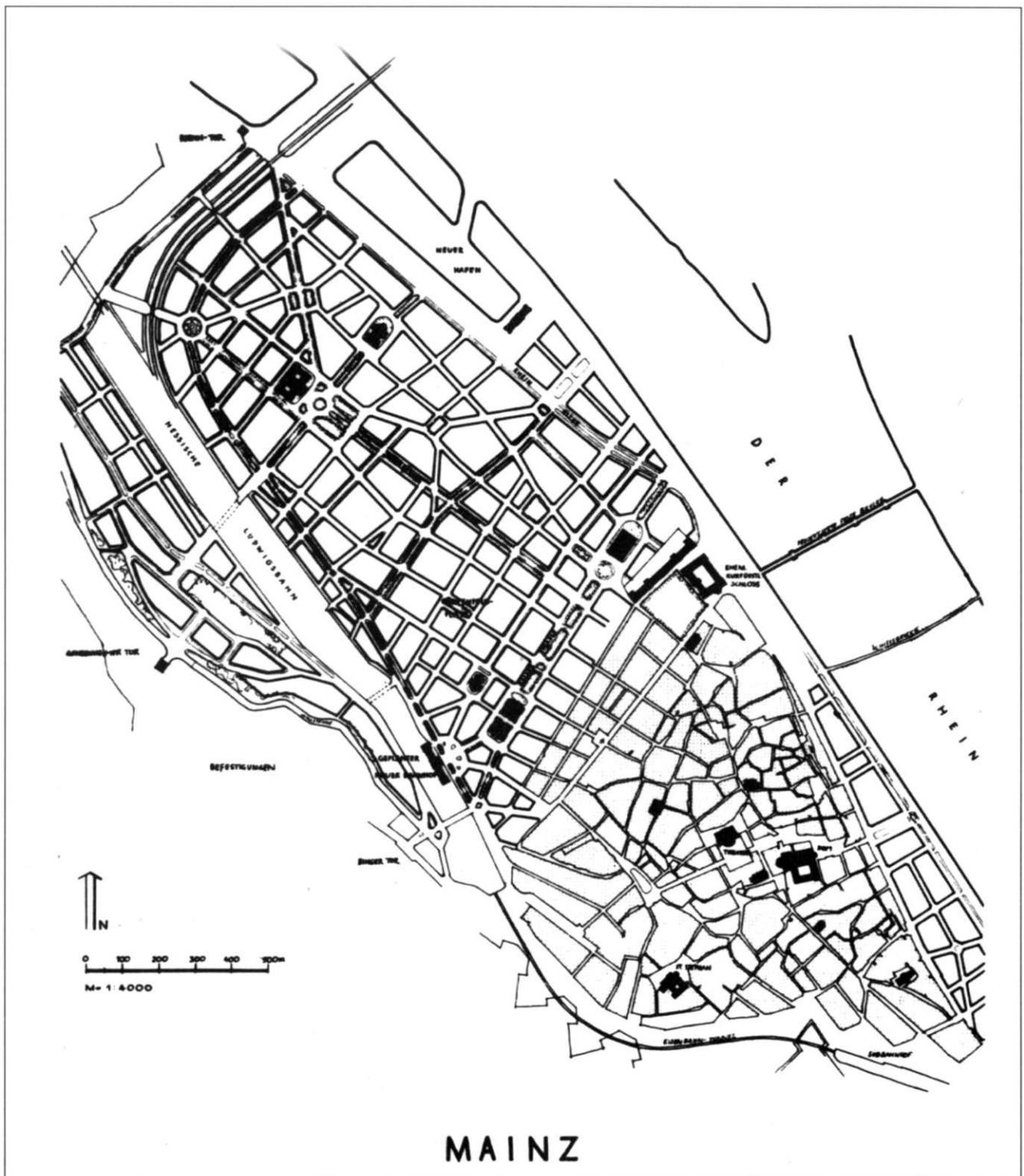
Die Mainzer Stadterweiterung, deren Entwurf 1868 von dem Stadtbaumeister E. Kreyssig vorgenommen wurde, erfolgte unter ähnlichen Voraussetzungen und Bedingungen wie die südwestliche Stadterweiterung Magdeburgs. Auffallend ist in diesem Zusammenhang die durch die neuen Festungsgürtel und die städtebaulich ungünstige Anlage der Bahnhöfe hervorgerufene ähnliche dreiecksförmige Umrißform und die dadurch funktional begründete diagonale Zusammenführung der Hauptstraßen zu einem Sternplatz, um die Verbindung zu den Toren herzustellen. Hinter den neuen Festungswerken verlaufen die Ringstraßen, an denen sich das weite Gebiet der Vorstädte ausbreitet.

Der um 1868 entworfene Mainzer Stadtgrundriß bestand schon vor den Erweiterungsprojekten Magdeburgs. Vergleicht man diese mit dem des Mainzer Planbildes, so könnte man schlußfolgern, daß Magdeburg einzelne formale Motive übernommen hat. Daß ein Erfahrungsaustausch zwischen beiden Städten stattgefunden hat, beweist eine Aktennotiz, aus der hervorgeht, daß sich die Bürgermeisterei der Provinzialhauptstadt Mainz 1868 an den Bürgermeister der Stadt Magdeburg mit der Bitte wandte, sie „bei der Klärung der Fragen mit der Fe-





Ringbauung Köln



**Mainzer Stadtgrundriß**

stungsbehörde bzw. der Verlegung der Festungswerke und Stadterweiterung durch die in Magdeburg gewonnenen Erfahrungen zu unterstützen."

Obwohl die Mainzer Erweiterung ebenso wie die Magdeburger von ökonomischen Gesichtspunkten diktiert

wurde, sind die funktional wichtigen formalen Elemente durch eine reichere Gestaltung aufgelockert. Die großen Achsen werden durch Platzfolgen, monumentale Gebäude und Begrünungen betont und rhythmisiert. Das bewegtere Sekundärstraßennetz weist verschiedene im

Blickpunkt angeordnete Platzformen auf. Vom Rechteck- zum Dreiecks- und Sternplatz ist alles vorhanden. Dagegen ist der Magdeburger Erweiterungsgrundriß mehr von einem erstarrten und monoton reihenden Aufbau beherrscht und läßt das Straßenideal der Zeit mit seinen Platzfolgen und Zielpunkten in Form monumentaler Bauten vermissen. Meines Erachtens ist für die Magdeburger Planform mehr ein steriler Ordnungs- als ein Gestaltungswille der funktionalen Struktur typisch.

1870 entstand in München ein Mietshausviertel (Franzosenviertel) vor dem gleichzeitig projektierten Ostbahnhof in Haidhausen. Die Planenden wählten hier den barocken Dreistrahl mit seinen rhythmischen Folgen geometrischer Plätze, um vom Ostbahnhof eine Verbindung mit dem historischen Haidhausen und mit der Ludwigsbrücke zu gewinnen. Nach H. Selig kam dieses historisierende städtebauliche Motiv den verkehrlichen wie auch den gestalterischen Bedürfnissen der Zeit gleichermaßen entgegen. Insofern, führte er aus, „kann man das Franzosenviertel als klassisches Beispiel des gründerzeitlichen Städtebaus bezeichnen.“ Der Münchner und der Magdeburger Grundriß ähnelt sich in der traditionell annähernd symmetrischen Ordnung und Anlage ihrer funktionalen Struktur. Im Gegensatz zu Magdeburg aber verband man in München gestalterische und verkehrliche Gesichtspunkte und erhielt dadurch eine typisch historisierende und architektonisch einprägsame Planfigur.

Unter besonderer Anlehnung an das „Pariser System“ erfolgte 1877 die Straßburger Stadterweiterung, dessen

Verfasser der französische Architekt Conrath war. Günstig erscheint mir die Lage des Zentralbahnhofes, der die weitere Ausdehnung der Stadt im Gegensatz zu Mainz, Magdeburg oder Köln nicht wesentlich behindert.

Vergleicht man das Magdeburger bzw. Münchner mit dem des Straßburger Planbildes, so zeigt sich hier eine natürlichere, freiere und damit den funktionalen Ansprüchen entsprechendere Anordnung der diagonalen Straßenstruktur.

Im Grunde treffen, wie an diesen Beispielen ersichtlich ist, zwei verschiedenartige geometrische Gestaltungsmethoden aufeinander. Der traditionell vorwiegend symmetrischen Ordnung steht die eher natürliche asymmetrische Ordnung gegenüber. In den 80er Jahren ist eine zunehmende Tendenz zur Verselbständigung des Diagonalsystems feststellbar.

Das Münchner Wiesenviertel (1882 von Baurat Voit entworfen) und die Kölner Stadterweiterung (1881 von J. Stübgen) repräsentieren eine Spätform geometrischer Stadtplanung. Das Netz allseitig kürzester Verkehrsverbindungen ist hier zu einer Mode geworden, - das Diagonalsystem löst sich allmählich von funktionell zwingenden Erfordernissen und verselbständigt sich als „schönes Muster“.

Die wachsenden Bedürfnisse, die nach einer funktionsgerechten Organisation des Stadtorganismus verlangten, die entstandenen untragbaren sozialen Verhältnisse als auch die unbefriedigende künstlerische Gestaltung der neuen Stadtteile, stellten schließlich

die gesamte geometrische Stadterweiterungsplanung in Frage. In den 90er Jahren des 19. Jahrhunderts wurden die Rastersysteme zugunsten eines an natürlichen und funktionalen Gegebenheiten ausgerichteten malerischen Planbildes aufgegeben.



*Alignementsplan des Münchner Wiesenviertels (1882)*

## DIE BAUGESCHICHTE UND DIE BESTIMMENDEN FAKTOREN DES GESTALTBILDES DER SÜDWESTLICHEN STADTERWEITERUNG

1871/72 wurde mit der Einebnung des von den Festungswerken befreiten Bodens begonnen, um den mit Lineal und Zirkel konstruierten Straßenplan auf ein möglichst einheitliches Niveau übertragen zu können. Dieser alle geographischen Eigenheiten des Geländes zugunsten ökonomischer und technischer Vorteile ignorierende Wesenszug der Magdeburger Stadtplanung fand seine Parallelen in anderen Stadterweiterungen der damaligen Zeit und wurde besonders mit dem 1889 erschienenen Buch von Camillo Sitte „Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen“ immer häufiger der Kritik ausgesetzt.

In der Wasserversorgung, der Kanalisation und der Pflasterung der Straßen des Stadterweiterungsgebietes versuchten die Magdeburger, mit der bis in die 70er Jahre in Deutschland entwickelten Stadttechnik Schritt zu halten. 1877 wurde das bis dahin unsaubere Elbwasser durch Absatz- und Filterbassins gereinigt. Das Kanalsystem des Erweiterungsgebietes entsprach nach dem Arzt H. Rosenthal „... allen Regeln und Erfahrungen der neueren vervollkommenen Technik welche zuerst Geheimer Oberbau- rat Wiebe und nach ihm namentlich Hobrecht in seinem vortrefflichen Werke über die Berliner Schwemmcanäle dargelegt hat.“ Auch bei der Pflasterung der Straßen ver-

suchte man, den Erfahrungen der Neuzeit Rechnung zu tragen. Die Gehwege erhielten einen Asphaltbelag und wurden von Granitbordsteinen eingefasst. Die Fahrdämme wurden mit gleichmäßig behauenen Plötzkyer Grauwackensandstein gepflastert.

Die planmäßige Bebauung des vornehmlich für Wohnzwecke, das heißt für Mietshäuser, vorgesehenen Gebietes begann 1872.

Sie zog sich von Norden nach Süden und war bereits um 1890 abgeschlossen.

Stand die Bebauung eines Quartiers unmittelbar bevor, dann wurde das Quartier in senkrecht zur Fluchtlinie verlaufende Parzellen durch Feldvermesser aufgeteilt. Bedingt durch die geringe Tiefe der Quartierflächen entstanden Parzellen, die im Gegensatz zu denen Berlins höchstens zwei Hinterhäuser ermöglichten.

Aus den Teilungsplänen ist ablesbar, daß die Frontlängen der Parzellen einem ganz bestimmten schematischen System unterworfen sind. Während die Frontlängen der Eckgrundstücke des Quartieres 12 z.B. 22,8 m aufweisen, besitzen die beiden in der Mitte liegenden je 19,00 m. Grundsätzlich ist festzustellen, daß die Eckparzellen eine



Breiter Weg

längere Frontausdehnung als die von ihnen eingefassten besitzen. Die Mittelparzellen sind entweder gleich lang oder differieren zwischen zwei sich abwechselnden Maßen.

Ausgangspunkt für die Entscheidung, wer das Grundstück erhält, war die Höhe des finanziellen Angebotes der privaten Käufer.

Die öffentlichen Bauten wurden in der Regel während des Verlaufes der Wohnbebauung ohne ein umfassendes planmäßiges Konzept in die einzelnen Quartiere eingeordnet.

Die Mietshausbebauung begann 1872 am Nordende der Kaiserstraße und zog sich bis 1873 auf der Ostseite bis zum Baublock 13 hin.

Die hier in einem einheitlichen Zeitraum von 1872 - 73 errichteten Wohnblöcke 5, 6, 8, 11 und 13 sind auf die Tätigkeit der Magdeburger Bau- und Kreditbank zurückzuführen, die das gesamte Gebiet aufkaufte. 1873 geriet das Unternehmen, ausgelöst durch den Gründerkrach, ins Stocken und nur wenige Parzellen vom Quartier 7 wurden verkauft. Bereits 1874 nahm die Bebauung der Kaiserstraße ihren Fortgang und die der Westseite des Breiten Weges setzte im Norden ein. 1878 wurde mit der Errichtung der Mietshäuser auf dem nördlichsten Quartier zwischen dem Breiten Weg und der Bismarckstraße begonnen, und die gesamte Bebauung der genannten Straßen erweiterte sich in nahezu zeitlicher Reihenfolge bis in die 85/86er Jahre bis zum Hasselbachplatz und von hier weiterführend in die bis 1887 errichtete Sternstraße. Damit war das gesamte westlich von der Bismarckstraße gelegene Terrain bebaut.

Der Ostteil des Stadterweiterungsterrains, der im wesentlichen die Augustastraße betraf, schloß sich zunächst mit den nördlich gelegenen 1877 - 1882 errichteten Baublöcken 20 und 27 dieser allgemeinen Entwicklung von Nord nach Süd an.

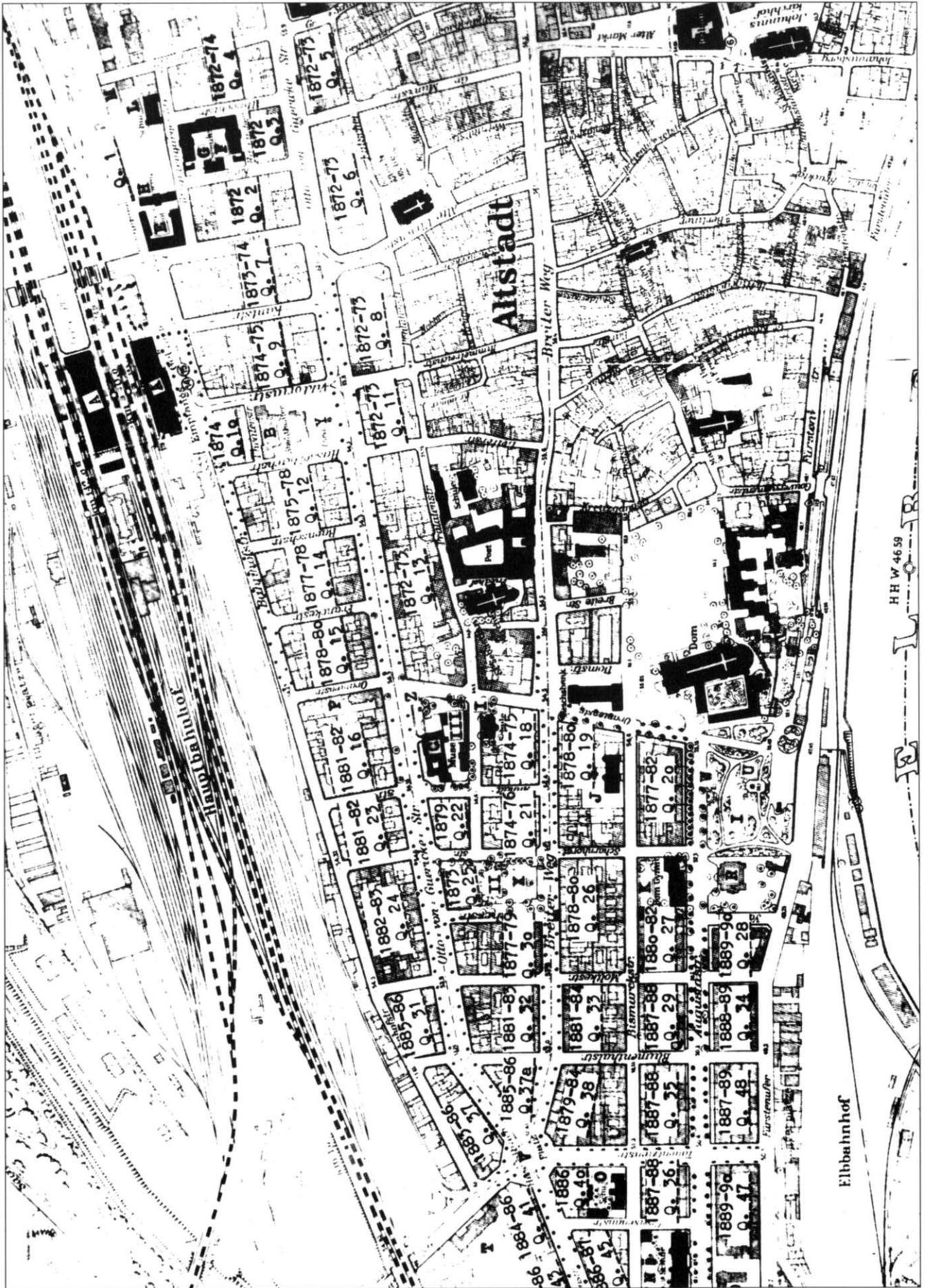
Doch dann erfolgte ein Abbruch der zeitlichen Abfolgebebauung. Um eine gesteigerte Nachfrage für diese durch zusätzliche Begrünung bevorzugte Straße zu erzielen, wartete die Stadt ab, bis das gesamte übrige Gebiet verkauft war. Eine enorme Preissteigerung der Parzellen an der Augustastraße war die Folge. Diese künstliche Verteuerung im Zusammenhang mit der erhofften Wohnfunktion der Straße ließ hier Mietshäuser entstehen, die in ihrer Grundrißqualität und total überladenen Fassadendekoration von denen des sonstigen Gebietes abstachen. Bewohnt wurde die Augustastraße vornehmlich vom Großbürgertum und von den durch die Stadterweiterung reich gewordenen Maurermeistern. Die Westseite wurde 1887 - 1888 im Anschluß an die Sternstraße und die Ostseite von 1887 - 1890 errichtet. Dieser Straßenzug bildete somit den zeitlichen Abschluß der Bebauung des Stadterweiterungsgebietes.

Zusammenfassend kann man feststellen, daß die Mietshausbebauung planmäßig in der zeitlichen Abfolge von 1872 - 1890 nahezu systematisch von Norden nach Süden erweitert wurde. Damit entsprach der Häuserabfolge einer Straße eine im wesentlichen aufsteigende zeitliche Abfolge der Bebauung, durch die noch heute ein gewisser Eindruck von der Entwicklung der Fassadengestaltung vermittelt wird. Leider wurde fast die gesamte Bebauung der 70er Jahre im II. Weltkrieg zerstört.

Dazu kommt, daß der Fassadendekor dieser noch in wenigem Maße vorhandenen Wohnhäuser in den 60er Jahren unseres Jahrhunderts abgeschlagen wurde. Es ist deshalb angestrebt worden, möglichst alle historischen Aufnahmen dieses Zeitraumes in der Bildmappe und in dem Katalog zu erfassen, um hier eine Entwicklungstendenz in den wesentlichsten Grundzügen darstellen zu können.

#### Öffentliche Bauten, Denkmäler und Grünanlagen der südwestlichen Stadterweiterung Magdeburgs

- |   |   |
|---|---|
| <p>A Zentralbahnhof, Entwurf: L. Heim, Bauzeit: 1870 - 82, Eröffnung am 18.8.1874, Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft teilweise und die Perronhallen zerstört.</p> <p>B Stadttheater, Entwurf: K. Lucae, Bauzeit: 1874 - 76 unter Leitung des Stadtbaurates Sturmhöfel, zerstört.</p> <p>C Kaiser-Friedrich-Museum (Kulturhistorisches Museum), Entwurf: F. Ohmann, Einweihung am 16.12.1906.</p> <p>D Kgl. Staatsarchiv (Staatsarchiv Magdeburg), Entwurf: Regierungsbaumeister Schuhmann, Einweihung 1908.</p> <p>E Feuerwehrdepot, Bauakte nicht auffindbar, Bauzeit: 1874</p> <p>F Guericke-Schule (Otto-von-Guericke-Oberschule), Entwurf: Architekten Ebe und Benda (Berlin), Bauzeit 1872, teilweise zerstört.</p> <p>G Real-Gymnasium (Salzmann-Oberschule), Entwurf: Architekten Ebe und Benda (Berlin) Bauzeit: 1872, teilweise zerstört.</p> <p>H Vereinigte Provinzial-Kunst- und gewerbliche Zeichenschule (Ing.-Schule für Bauwesen und Ing.-Pädagogik), Entwurf: Stadtbaurat Sturmhöfel (1874), Bauzeit 1875.</p> <p>I Vorbereitungs-Schule, Entwurf: Stadtbaurat Sturmhöfel (1874), Bauzeit: 1875, zerstört.</p> <p>J Augusta- und Editha-Töchter-Doppelschule, Entwurf: Stadtbaurat Sturmhöfel (1878), Bauzeit: 1879 - 80, zerstört.</p> <p>K Dom-Gymnasium (Juri-Gagarin-Oberschule), Entwurf: Kgl. Bauinspektor Fritze (1879), Bauzeit: 1879 - 81.</p> <p>L Kaiser-Wilhelm-Gymnasium (Ing.-Schule f. Bauwesen u. Ing.-Pädagogik), Bauakte nicht auffindbar, Bauzeit: nach 1880.</p> <p>M Friesenturnhalle (VEB Wärme- und Kälteschutz), Bauakte nicht auffindbar, Bauzeit: 1884 - 85.</p> <p>N Knaben-Doppelgymnasium (Leibniz- und Hegel-Oberschule), Entwurf: Stadtbaurat Jaehn (1885/86), Bauzeit: 1886 - 87.</p> | <p>O Vierte Volks-Töchterschule (Sprachheilschule), Entwurf Stadtbaurat O. Peters (1886), Bauzeit: 1887.</p> <p>P Offizier-Speise-Anstalt, Entwurf: Marcks u. Favreau, Magdeburger Bau- und Kreditbank (1879), Bauzeit: 1881, zerstört.</p> <p>Q Intendantur (Wohnhaus), Entwurf: Garnison-Bauinspektor von Zycklinski (1887), Bauzeit: 1887 - 89.</p> <p>R General-Kommando-Dienstgebäude (Haus der DSF), Entwurf: Kgl. Regierungs-Baumeister A. Ochs (1889), Bauzeit: 1889 - 93.</p> <p>S Erweiterung der Infanterie-Kaserne Ravensberg (Sozialistischer Großhandelsbetrieb für Textilwaren), Entwurf: Platzingenieur Keschker, Bauzeit: ab 1872, teilweise zerstört.</p> <p>T Trainkaserne (VPKAM), Bauakte nicht auffindbar, Bauzeit: um 1883.</p> <p>U Krieger-Denkmal, Entwurf: H. Eggert, Enthüllung: 2.9.1877.</p> <p>V Hasselbach-Brunnen, Entwurf: K. A. Bergmeier, Enthüllung: 30.11.1890.</p> <p>W Friesen-Denkmal, Entwurf: E. Habs, Enthüllung: 24.9.1893.</p> <p>X Bismarck-Denkmal, Entwurf: K. F. Echtermeyer, Enthüllung: 1.4.1899, zerstört.</p> <p>Y Immermann - Denkmal, Entwurf: K. F. Echtermeyer, Enthüllung: 24.4.1899.</p> <p>Z Kaiser-Friedrich-Denkmal, Entwurf: H. W. v. Glümer, Enthüllung: 16.12.1906, zerstört.</p> <p>I Grünanlage (ehemals Bastion Cleve), angelegt Anfang der 70er Jahre.</p> <p>II Scharnhorstplatz (Grünanlage), angelegt um 1875, ab 1899 umbenannt in Bismarckplatz.</p> <p>III Heydeckplatz (Grünanlage), angelegt um 1881, 1906 Kaiser-Friedrich-Museum erbaut.</p> <p>1872 - X: Zeiträume der Bebauung<br/>Q.x: Nummern der Quartiere (Baublöcke)</p> |
|---|---|



Numerierung der Quartiere und ihre Bauungszeiten

## BESTIMMENDE FAKTOREN DES GESTALTBILDES

### Bauordnungen

Im Grunde waren die Planungsinstrumente, mit denen die Stadterweiterungen in der Gründerzeit durchgeführt wurden, im Prinzip gleich. Nur die Ausformung und die Art ihrer Anwendung entschieden nach H. Selig darüber, „wie weit in den neuen Stadtteilen soziale und wirtschaftliche, technische und ästhetische Belange zu einem einigermaßen erträglichen Ausgleich gebracht wurden.“ Die Bauordnungen, die das Maß und die Art der Wohnbebauung der Erweiterungsgebiete regelten und damit ihr Erscheinungsbild entscheidend prägten, gehörten neben den Fluchtlinienplänen zu dem wichtigsten Instrument des Städtebaus.

Wie in der Stadtplanung, so erhielt die Bourgeoisie durch das Dreiklassenwahlrecht freie Hand, auch den Wohnungsbau nach ihren Interessen zu lenken und unterwarf ihn ebenfalls der Gesetzmäßigkeit des Kapitals.

Die nach 1850 erlassenen Bauordnungen sind dadurch im allgemeinen von einem restlosen Abbau aller einschränkenden baugesetzlichen Bestimmungen zugunsten des Bauunternehmertums gekennzeichnet. Seinen Ausdruck findet dieser Abbau vor allem auch in den nun zulässigen größeren Bebauungsdichten. Die elementarsten Vorschriften über die konstruktive Sicherheit, über den Feuerschutz und über die Einhaltung der Bauflucht wurden in den Vordergrund gestellt. Sanitäre Gesichtspunkte fanden kaum Berücksichtigung, und konkrete Gestaltungsanweisungen gab es nicht. Vorgeschrieben war in der Regel die geschlossene Bauweise.

Maßgebend für die Bebauung des Magdeburger Erweiterungsterrains waren 5, von 1873 bis 1887, erschiene Bauordnungen. Auch sie standen wie die Berliner oder die der Nordostdeutschen der gleichen Epoche ganz im Zeichen einer fast unbeschränkten Nutzung des Privateigentums. Allen diesen 5 Magdeburger Bauordnungen ist gemeinsam, daß sie die geschlossene Bauweise vorschrieben. Die Rückgebäude der Mietshäuser konnten sich über die ganze Grundstückstiefe und zwar genau so hoch wie die Vordergebäude erstrecken. Die einzige Fläche, die nicht überbaut werden durfte, waren enge Hinterhöfe, deren Flächenmaße jedoch, wie die der Höhe der Gebäude, in den einzelnen Bauordnungen variieren. Bestimmungen über die Gestaltung von Grundrissen beschränken sich darauf, daß Wohn- und Schlafräume so angelegt werden mußten, daß sie hinlänglich Luft und Licht haben. Keller- und Dachwohnungen waren durchgehend erlaubt. Gestaltungsanweisungen der Fronten äußerten sich darin, daß alle Gebäude an den von der Straße aus sichtbaren Seiten derart geschaffen sein mußten, daß „ihr Anblick kein öffentliches Ärgernis“ gab. Zum äußeren Anstrich der Gebäude durften nur Farben verwandt werden, welche die

„Sehorgane“ nicht belästigten. Wie hieraus ersichtlich ist, wurden die Gestaltungsanweisungen in sogenannten Bestimmungen zur Abwehr von Veranstaltungen umgewandelt. Gleichartigkeit von Fassaden, selbst an solchen exponierten Stellen wie z.B. am Hasselbachplatz, galt als ein schwerer Verstoß gegen die persönliche Freiheit der privaten Bautätigkeit.

Grundsätzliche Unterschiede zwischen den einzelnen Bauordnungen bestehen im wesentlichen darin, daß die elementaren Vorschriften differenziert und die Hinterhof- sowie Höhenmaße der Gebäude verändert wurden.

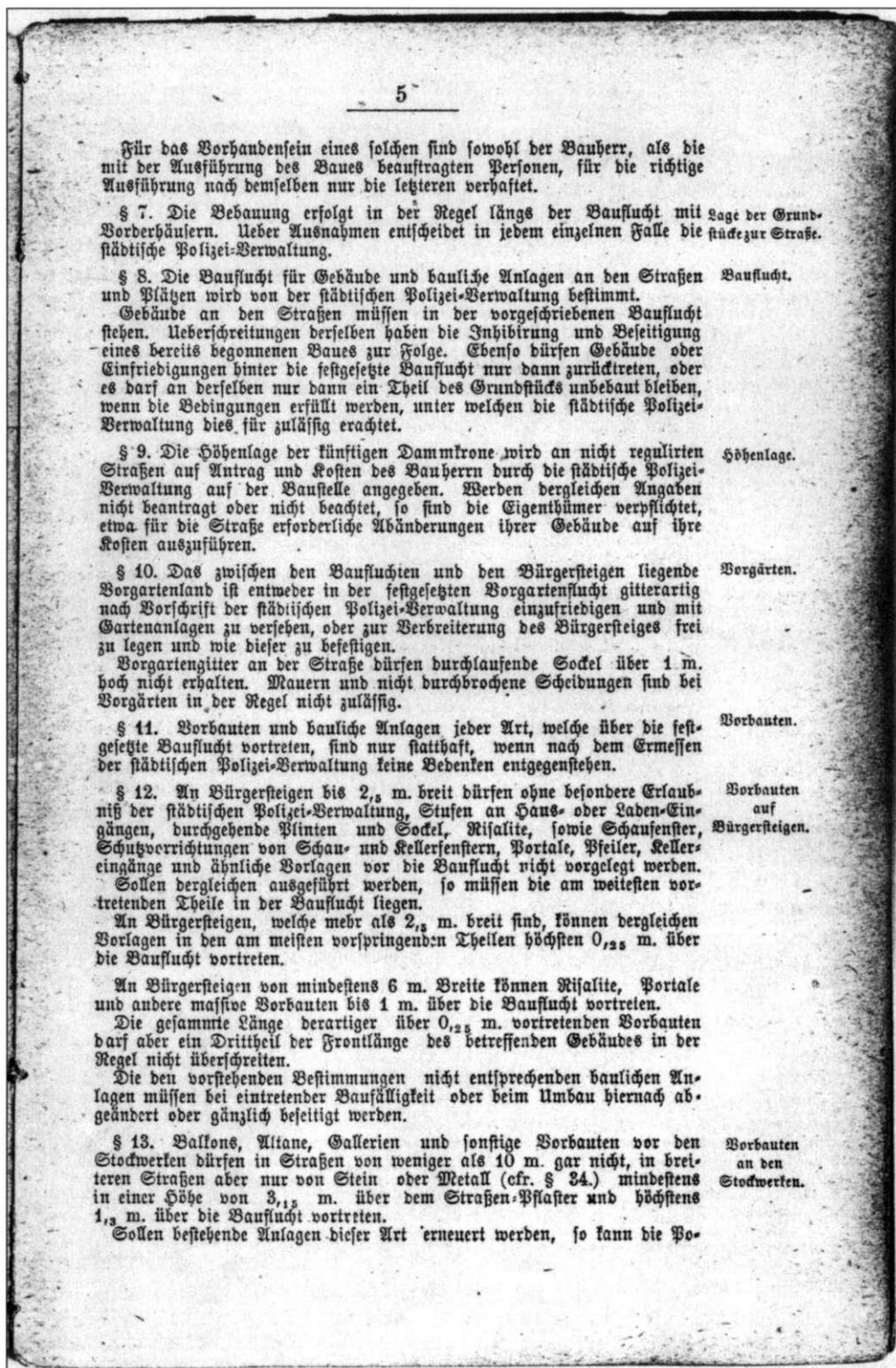
Die Bauordnungen von 1873, 1874 und 1878 schließen sich in bezug auf die Höhe der Wohngebäude unmittelbar der Berliner Bauordnung von 1853 an. Für Gebäude an Straßen ab 15 m Breite gab es keinerlei Höhenbeschränkung mehr, und selbst an schmalere Straßen waren immer noch Haushöhen von  $\frac{1}{4}$  dieser Straßenbreite zulässig. Die Mindestfläche der Hinterhöfe erstreckte sich auf 6 x 6 m und die Berliner auf 5,34 m im Quadrat. Erst als die Bebauung des Gebietes sich dem Ende näherte, wurde in der Bauordnung von 1885 und 1887 die Höhe der Gebäude generell auf VA der Straßenbreite beschränkt und die Mindestmaße der Hinterhöfe auf 7 x 7 m erhöht, wobei bei jedem weiteren Geschoß ab dem 2. sowohl die Breite als auch die Länge des Hofes um je 1,50 m über das vorgenannte Maß zu vergrößern war. Diese Differenzierung der Höhen der Wohngebäude, die nun durch die breiteren Haupt- und schmalere Nebenstraßen bedingt wurde, kommt in der Baugestalt des Erweiterungsgebietes jedoch kaum zum Ausdruck, weil, wie schon erwähnt, die Bebauung des gesamten westlich von der Bismarckstraße gelegenen Terrains im wesentlichen bis zum Jahre 1885 fortgeschritten war.

Über eine funktionelle Trennung von Stadterweiterungen in Wohn- und Industriegebiete und über eine aufgelockerte Bauweise wurde zwar in der Städtebauteorie ab den 70er Jahren in Deutschland diskutiert, in der Praxis aber begannen sich diese Theorien erst Ende der 80er Jahre sehr langsam durchzusetzen. Erste bemerkenswerte Anfänge hierzu finden sich in Magdeburg in der 1909 erlassenen Bauordnung mit dem beigefügten Bauzonenplan. Die Bauordnungen des hier behandelten Untersuchungszeitraumes erlaubten durchweg die Einrichtung von gewerblichen Betrieben in den Wohnhäusern, so daß hiermit von vornherein die Voraussetzung für die Entstehung des Wohn-Mischgebietes geschaffen war.

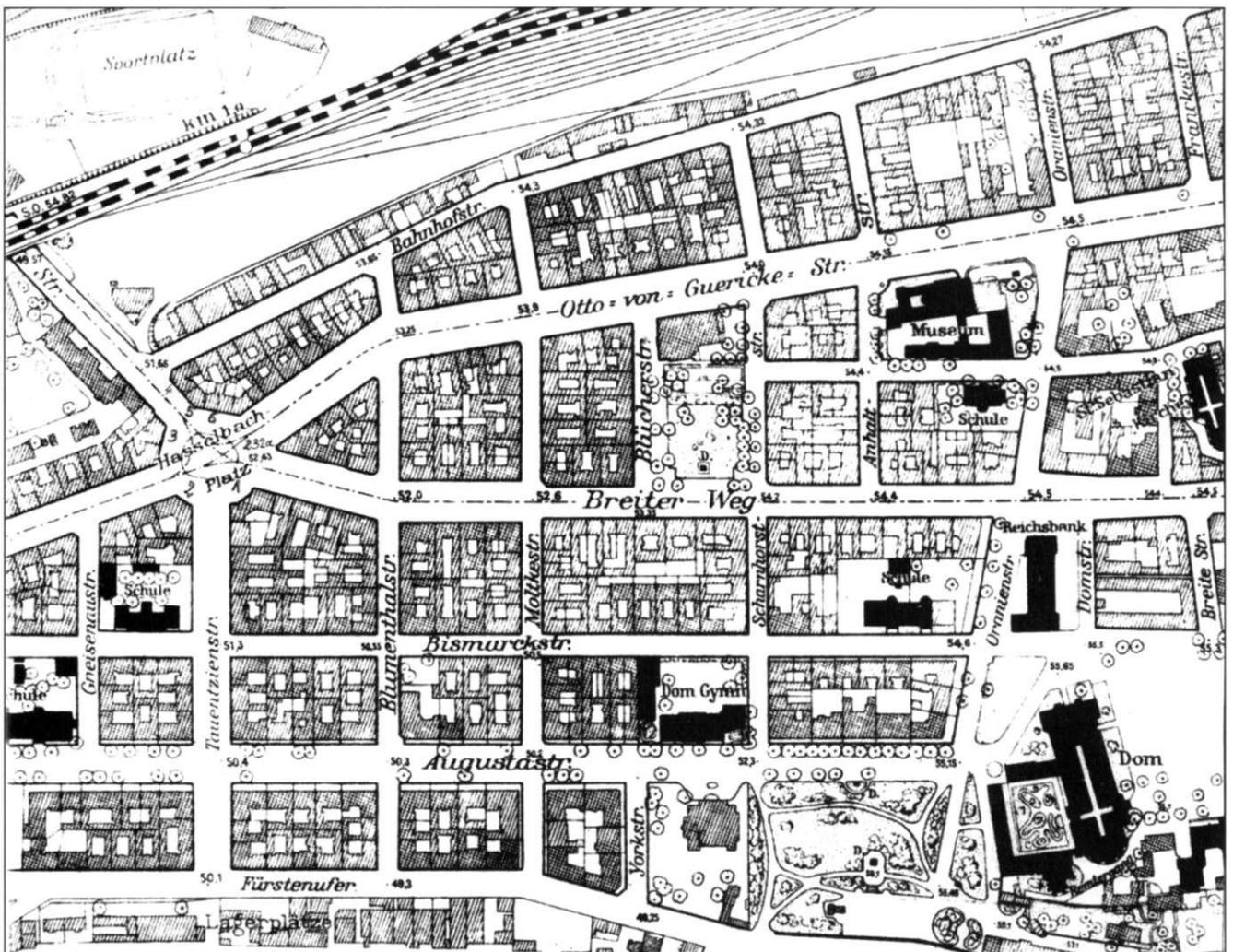
Diese Erlaubnis erstreckte sich auf das gesamte südwestliche Erweiterungsgebiet, so daß, wie hieraus zusätzlich erkennbar ist, eine funktionale Gliederung in Wohn- und Geschäftsstraßen nicht vorgenommen wurde. Die dann unplanmäßig erfolgte Ausbildung der

Hauptverkehrsstraßen zu „Ladenstraßen“ sowie die Durchsetzung aller Nebenstraßen mit gewerblichen Einrichtungen, deren Vorhandensein in den Straßenbildern weniger in Erscheinung tritt, war eine Folgeerscheinung dieser undifferenzierten Bestimmung, die einen typischen Wesenszug der Stadtplanung damaliger Zeit ver-

körpert. Die von den reicheren Kreisen der Magdeburger Bevölkerung bewohnte Augustastraße jedoch blieb wie die Villenvororte auch ohne gesetzliche Regelung von solchen unhygienischen Einrichtungen in den Wohnungsbauten ausgeschlossen. Sie bildete damit die einzige reine Wohnstraße des gesamten Gebietes.







Lage der Häuser am Hasselbachplatz

„reichen“ Dekoration dieser Fassaden interessiert, um, wie er meinte, diesen funktional wichtigen Platz auch zu einem gestalterischen Höhepunkt des Erweiterungsgebietes zu erheben. Die Fassadenzeichnungen mußten aus diesem Grund dem Magistrat zur Prüfung vorgelegt werden.

Im Zusammenhang mit den schon vor 1888 einsetzenden Verhandlungen der Militärbehörde mit der Stadt über die Herstellung des General-Kommando-Dienstgebäudes an der Augustastr. neben der parkmäßig gestalteten Bastion Cleve wurden den an der Ostseite der Straße zu errichtenden Mietshäusern Baubeschränkungen auferlegt. Die sich an das Generalkommando anschließenden Bauten des Blockes 28 durften nur 3 und die der Blöcke 34, 48 und 47 nur 4 bewohnbare Geschosse erhalten.

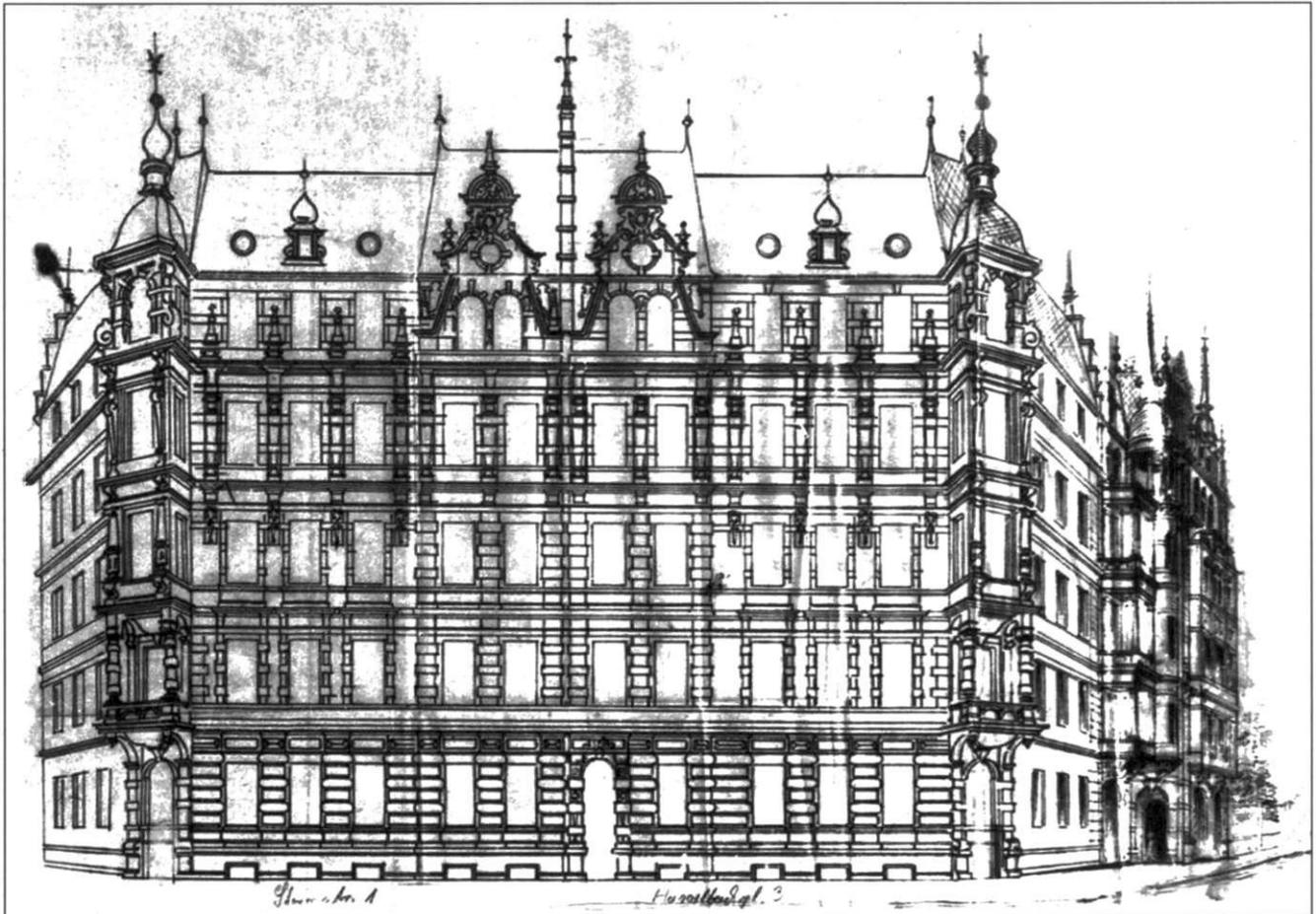
Die Kellergeschosse durften nicht für Wohnzwecke genutzt werden. Die Fassadenzeichnungen dieser Häuser wurden auf eine reiche Dekoration hin vom Magistrat geprüft.

Die Bauunternehmer dieser Grundstücke versuchten, diese Höhenbeschränkung zu umgehen, indem sie das Kellergeschoß so weit hochzogen, so daß es zu einem bewohnbaren Souterraingeschoss wurde. Es kam dadurch zu harten und langwierigen Auseinandersetzungen zwischen den Bauunternehmern und der Stadt. Trotz allem aber zeichnet sich noch heute die Bebauung der Ostseite der Augustastr. gegenüber den 5-6-geschossigen Mietshäusern der Westseite und denen des übrigen Stadtgebietes des Zeitraumes 1880 -1887 durch eine geringe Bauhöhe aus und läßt das von 1889 - 93 errichtete General-Kommando-Dienstgebäude nicht in den Häuserschluchten untergehen.

Erwähnenswert ist noch, daß der Fabrikant Klusemann am 31.10.1872 ein Schreiben an den Magistrat sandte mit der Bitte, ihm das Quartier 25 an der Kaiserstraße zur Erbauung einer Villa mit umgebender Gartenanlage zu überlassen. Dieser Bitte wurde 1873 stattgegeben, und so entstand die einzige Villa in diesem Miethausviertel.



Augustastrasse (Hegelstraße), Baublock 28, Westansicht, 1940



Mietshaus Nr. 3 am Hasselbachplatz (zerstört)

### Boden- und Bauspekulation

Neben den Bauordnungen und Sonderbestimmungen hatte die mit dem Verkauf der Parzellen einsetzende Boden- und Bauspekulation einen entscheidenden formalen und funktionalen Einfluß auf das Gestaltbild des südwestlichen Erweiterungsgebietes. Von besonderem Interesse ist zu verfolgen, wie die Stadt das für die Wohnbebauung vorgesehene Gelände verwertete.

Grundsätzlich ist festzustellen, daß die Stadt dem Meistbietenden das jeweilige Grundstück verkaufte. Die an den Hauptstraßen liegenden Grundstücke waren durchgehend teurer als die an den Nebenstraßen. Im folgenden wird am Beispiel des Verkaufs der „Hauptstraßenparzellen“ dargelegt, wie die Stadt systematisch die Bodenpreise künstlich erhöhte und dadurch einen enormen Spekulationsgewinn erzielte.

Nach einer Aufstellung des Magistrats hat der Stadt jeder Quadratmeter, der in einen bebauungsfähigen Zustand versetzt wurde, ungefähr 37,- Mark gekostet. In den ersten Jahren nach 1872 verkaufte die Stadt die Baustellen zu einem Durchschnittspreis von 60 - 77,- Mark/m<sup>2</sup>. Ab etwa 1880/81 stieg der Preis bis auf 95,- Mark/m<sup>2</sup> und hielt sich in dieser Höhe bis zum Hasselbachplatz, d.h. bis zum Zeitraum 1885/86. Die an der Ostseite der Sternstraße von 1886-1887 verkauften Parzellen weisen einen durchschnittlichen Preisanstieg bis auf 177,- Mark/m<sup>2</sup> auf und die von 1887 - 1890 verkauften der Augustastraße eine weitere Steigerung bis auf 200,- Mark/m<sup>2</sup>. Wie aus diesen Zahlen zu entnehmen ist, war der auf Kosten des Wohnungsbaus durchgeführte Spekulationsgewinn der Stadt sehr hoch. Allein bis zum Jahre 1884 verkaufte die Stadt von der für den Wohnungsbau zur Verfügung stehenden Fläche von 332 456 m<sup>2</sup> 228 559 m<sup>2</sup> für den Preis von 12 289 367 Mark. Dieser unerwartet im Laufe der Zeit zunehmende Gewinn veranlaßte die Erweiterungskommission, nun auch verstärkt die Errichtung öffentlicher Gebäude im Stadterweiterungsterrain ins Auge zu fassen.

Am Ende des Verkaufes hatte die Stadt einen Überschuß von rund 11 Millionen Mark zu verzeichnen.

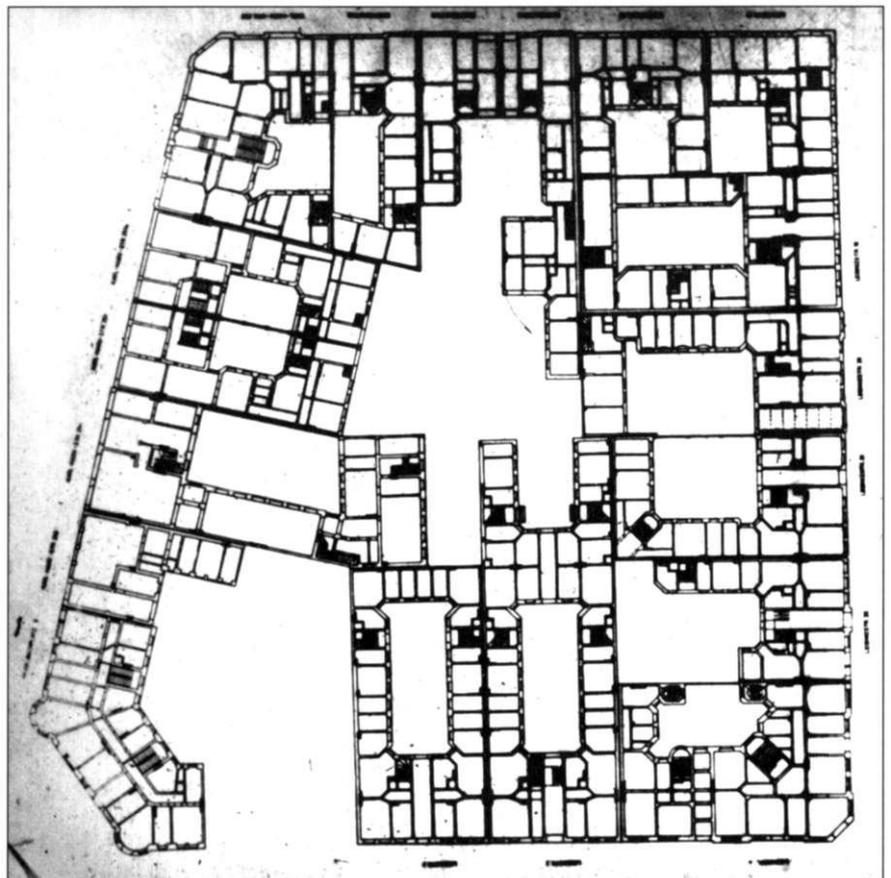
Über Nacht entstanden in Magdeburg mit der Stadterweiterung die Magdeburger Bau- und Kreditbank, die Magdeburger Aktiengesellschaft für Grunderwerb und viele kleine Baugeschäfte. Sie kauften die

Grundstücke auf, um sie entweder mit enormen Preissteigerungen wieder zu verkaufen oder gleich zu bebauen. An die Stelle des Bauherrn, der früher im wesentlichen für seinen eigenen Bedarf baute, trat nun auch in Magdeburg der Bodenspekulant, der Gelände aufkaufte, um es mit höheren Preisauflägen zu verkaufen, und der Bauspekulant, der Wohnhäuser nicht für seinen persönlichen Bedarf, sondern wie eine Ware für den Verkauf errichtete.

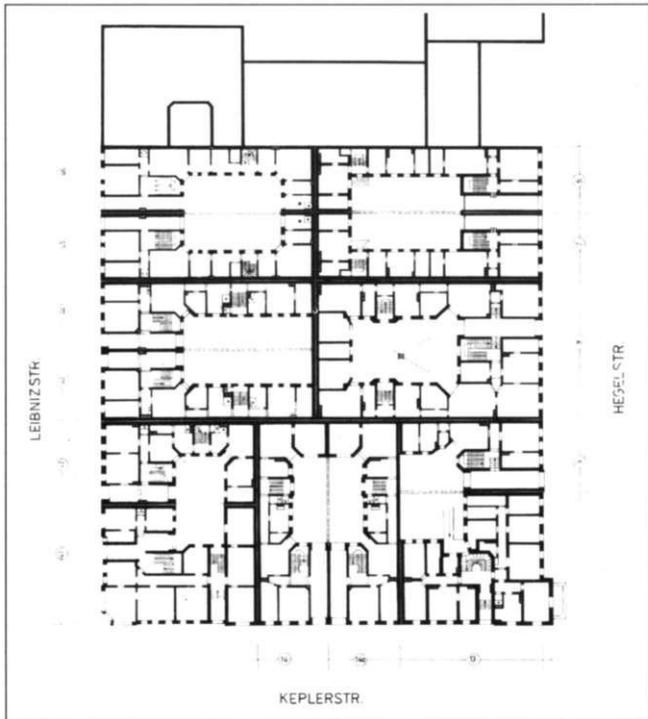
Der Wohnungsbau wurde in eine profitbringende Warenproduktion verwandelt.

Die Magdeburger Bauunternehmer waren vornehmlich Maurer- und Zimmermeister, die meist ohne ausreichende bautechnische und künstlerische Vorbildung die Grundrisse und Aufrisse selbst entwarfen. Architekten, die in dieser Zeit den Massenwohnungsbau nicht als eine ihnen gemäße Aufgabe ansahen, traten im Stadterweiterungsgebiet nur vereinzelt auf.

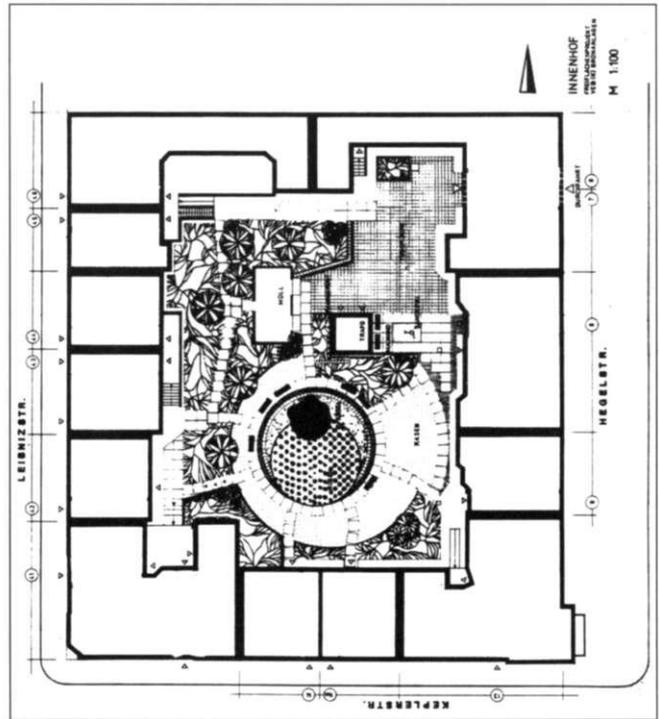
Das Hauptmotiv der Geschäftsführung von Boden- und Bauspekulanten war das Streben nach Gewinn, das durch die Bestimmungen der Bauordnungen noch begünstigt wurde. Als Folge der blühenden Boden- und Häuserspekulation wurde der Baugrund in zunehmender



Quartier am Hasselbachplatz: Typisches Quartier des 19. Jahrhunderts mit hohem Überbauungsgrad



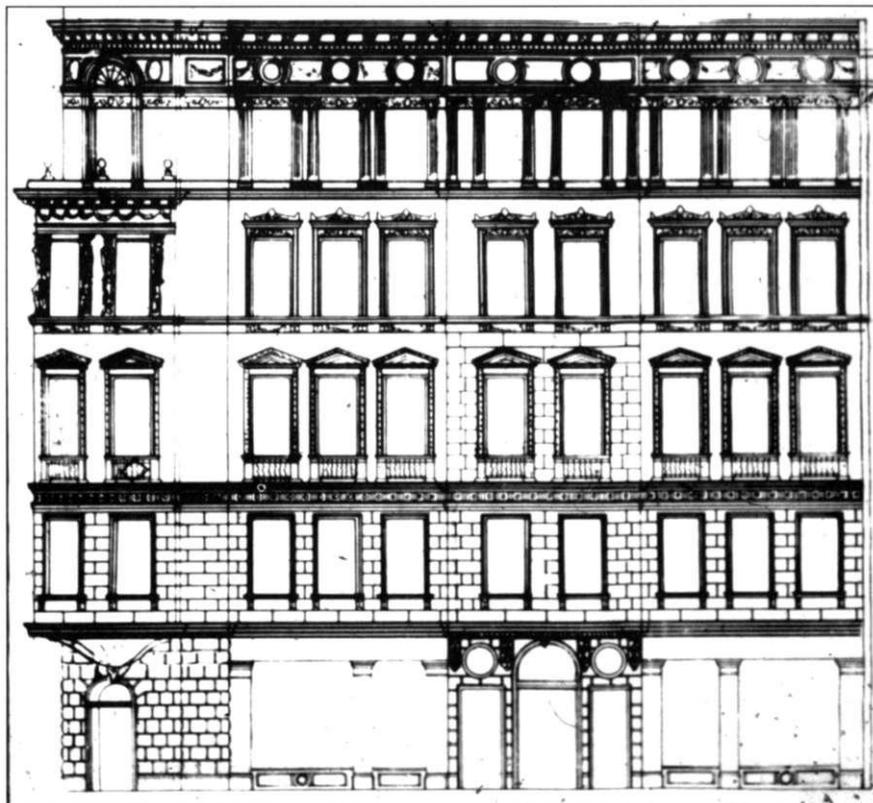
Quartier vor Sanierung



Quartier nach der Sanierung

dem Maße, wie in Berlin und anderen Städten, bis an und über die Grenze der gesetzlich tolerierten Maße

ausgenutzt, und es entstanden im Laufe der Entwicklung die vielgeschossigen Massenmietshäuser mit ausgesprochen schlechter Grundrißqualität.



Breiter Weg 252, Fassadenaufbau eines Gründerzeithauses - Ladengeschoß, Belletage, 3 Obergeschosse, konsolgeschmückter Dachabschluss

Wie in Berlin, so ist auch der Magdeburger Baukörpertyp durch das Vorderhaus mit Seitenflügeln und Querflügeln, die einen engen Hinterhof umschließen, geprägt.

Obwohl die Nachfrage nach Kleinwohnungen sehr groß war, wurden in den 70er Jahren von den Bauspekulanten vorzugsweise große Wohnungen für zahlungsfähige Mieter gebaut.

Diese Mietshäuser für reichere Leute, die der Verfasser in Abgrenzung zum Massenmietshaus als sogenannten „besseren“ Wohnbautyp bezeichnet, waren vornehmlich 4-geschossig. In Anlehnung an die Grundrißlösung des sogenannten „besseren“ Mietshauses Berlins wurden ein bis zwei Wohnungen/Geschoß durch das Haupttreppenhaus erschlossen, wobei die Repräsentationsräume im Vorderhaus, die Schlafzimmer in den Seitenflügeln und die Wirtschaftsräume in dem rückwärtigen Querflügel lagen.

Aber auch hier findet man schon die in halber Geschoßhöhe über der Küche, Speisekammer oder sogar Toilette angelegten fensterlosen Mädchenkammern und die zunehmende Nutzung der Erdgeschosse für gewerbliche Zwecke. Seit Beginn der 80er Jahre ist eine Veränderung im Wohnungsbau bemerkbar.

Die Nachfrage der wohlhabenderen Klassen nach entsprechenden Wohnungen war im wesentlichen gedeckt und nun machten sich die Boden- und Bauspekulanten die riesengroße Wohnungsnot der ärmeren Bevölkerungsschichten zunutze. So entstanden die 5-6-geschossigen Massenmietshäuser bzw. Mietskasernen mit den größeren und besser belichteten Wohnungen im Vorderhaus und den Kleinwohnungen im Hinterhaus an engen Höfen. Keller- und Dachgeschosse wurden für Wohnzwecke genutzt, und in den Erdgeschossen wurden Werkstätten eingerichtet.

Der Mangel an Wohnraum wurde von den Hausbesitzern skrupellos ausgenutzt, indem die Mieten gerade der schlechtesten Wohnungen am meisten stiegen. Oft wurde hier für ein Quadratmeter Wohnfläche mehr gezahlt als in den geräumigen Wohnungen des Bürgertums. So kostete eine kleine, aus Wohn-, Schlafzimmer und Küche bestehende Arbeiterwohnung durchschnittlich 180 - 200,- Mark ein Betrag, der etwa 25 % des Erwerbs einer Arbeiterfamilie umfaßte.

Die Entwicklung zur Mietskaserne hin spiegelt sich auch in der Anzahl der Bewohner/Haus wider. Während das sogenannte „bessere“ Mietshaus der 70er Jahre eine Behausungsziffer von durchschnittlich 12 - 16 Erwachsene/Haus aufwies, wurden die von 1886 - 1887 an der Ostseite der Sternstraße errichteten Mietskasernen von durchschnittlich 47 Erwachsenen/Haus bewohnt. In Berlin wurden diese Mietskasernen bereits um 1860 von 50 - 60 Personen bewohnt und die Behausungsziffer stieg im Laufe der weiteren Jahre noch unvorstellbar an.

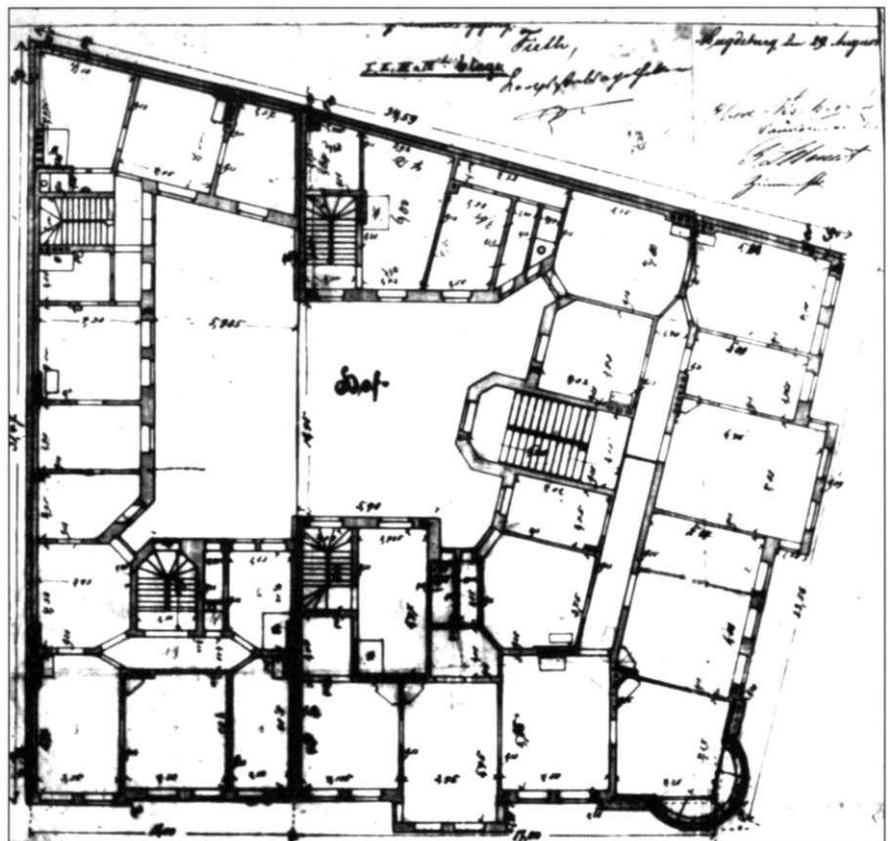
Diesem Verfall des Wohnungsbaus, der durch die Jagd nach Profiten auf Kosten der funktionalen und hygienischen Qualität ausgelöst wurde, war die Bevölkerung besonders dort ausgesetzt, „... wo die Freisetzung von Arbeitskräften in der Landwirtschaft rascher vor sich ging als deren Aufnahme in die städtische Industrie und die Zahl der Mittellosen sehr hoch war wie in Berlin,

Magdeburg und in den östlichen Gebieten des damaligen Deutschen Reiches"

Hieraus erklären sich auch im wesentlichen die regionalen Unterschiede, die in der Preisgabe elementarer Wohnwerte zugunsten niedriger Baukosten und hoher Profite im Wohnungsbau für die Mieter gemacht wurden.

Während in der östlichen Reichshälfte die Mietskaserne in geschlossener Bauweise vorherrschte, war das Mehrfamilienhaus mit Kleinwohnungen für den Westen und für den Nordwesten das Einfamilienreihenhaus typischer.

Entsprechend der Funktion der Souterrains und der Erdgeschosse werden die Magdeburger Wohnhaustypen in Mietshäuser, Mietshäuser mit gewerblicher Nutzung und in Wohn- und Geschäftshäuser unterschieden. Die Mietshäuser sind reine Wohnbauten, die vor allem in den 70er Jahren auftraten und außerdem die Bebauung der Auguststraße noch heute kennzeichnen. Bei Mietshäusern mit gewerblicher Nutzung befinden sich in den Souterrains und Erdgeschossen Werkstätten oder Geschäftsräume. Die Obergeschosse dienten dem Wohnen. Die gewerblichen Einrichtungen befinden sich besonders in den Massenmietshäusern, die die Bebauung vor allem der Nebenstraßen, aber auch der Hauptstraßen ab den 1880er Jahren in zunehmendem Maße prägten.



Grundriß zu Breiter Weg 252, 1. OG, Haupttreppenhaus und 2 Nebentreppenhäuser



## DAS GESTALTBILD DER SÜDWESTLICHEN STADTERWEITERUNG



Luftbild des Magdeburger Zentrums vor 1931

### Hauptwesenszüge

Will man sich heute über das gesamte ursprüngliche räumliche Gestaltbild der südwestlichen Stadterweiterung informieren, so muß man sich vor allem mit den Originalplänen und historischen Aufnahmen auseinandersetzen.

Eine Luftbildaufnahme, die vor 1945 aufgenommen wurde, zeigt eine von geometrischem Regellaß beherrschte Anlage, die von einem ausgeprägten Ordnungswillen durchdrungen zu sein scheint.

Vorherrschendes Merkmal ist das funktionale Zentrum - der sternartige Hasselbachplatz - der durch die fünf strahlenförmig von ihm auslaufenden Arme der Kaiser-, Tauenzien-, Stern-, Hallischestraße und dem Breiten Weg gebildet wird. Von diesen Achsen und den tangential geföhrten Randstraßen werden durch rechtwinklig kreuzende Nebenstraßen auf den Platz zulaufende Baublöcke abgeteilt, die von einem geschlossenen Kranz annähernd gleich hoher (Traufe) und oft gleich tiefer Gebäude umbaut sind. Die vornehmlich 4-geschossigen Bauten der 70er Jahre und die von 1887 - 1890 errichteten der Ostseite der Augustastraße sowie die 5-geschossigen Häuser der 80er Jahre stehen un-

mittelbar an den Straßengrenzen, so daß zwischen ihnen scharf umrissene korridorartige Straßenräume entstehen.

Auch die den Verkehrsplatz bildenden 5-geschossigen Häuser der Jahre 1880 - 1886 besitzen eine nahezu gleiche Traufhöhe.

Obwohl noch weitere vereinheitlichende Elemente, wie z.B. die Öffnung der Erdgeschoßzone durch Schaufenster gegeben sind, durch die rings um die Platzbebauung verlaufende Baumreihe in Sichthöhe eine Atmosphäre der Geschlossenheit erzeugt und der Platzcharakter durch den 1890 auf der Mittelinsel aufgestellten Hasselbachbrunnen betont wird, kann man hier nicht von einem Innenraum sprechen. Seine Grundform als auch seine Raumbildung wird bestimmt durch das vom Verkehrsbedürfnis her bedingte Zusammenreffen der Hauptstraßen in einem Knotenpunkt und durch die dazwischenliegende Eckbebauung der den Platz begrenzenden Baublöcke Nr. 37, 37a, 38, 40 und 41. Die breite Flächen in Anspruch nehmenden Verkehrsadern und das damit verbundene Nichtvorhandensein von zusammenhängenden Platzwänden sind maß-



Baublock 9 Bahnhofstraße/Kronprinzenallee (Bahnhofsvorplatz, zerstört)

geblich beteiligt an dem Auflösungsprozeß des Platzcharakters als einem in sich geschlossenen Raum. Dazu kommt die zeitgemäße, selbstwertige Ausgestaltung der einzelnen Fassaden, die Dekorationsformen aus den verschiedensten historischen Stilen aufweisen.

Da sich die Bebauung planmäßig von Nord nach Süd vollzogen hat, weisen die Häuserfronten der Nordabschnitte der Kaiser-, Bismarck-, Augustastraße und die des Breiten Weges sowie die der Nebenstraßen bis 1880 eine Ornamentik auf, die sich an die italienische, deutsche und hellenische Renaissance anschließt.

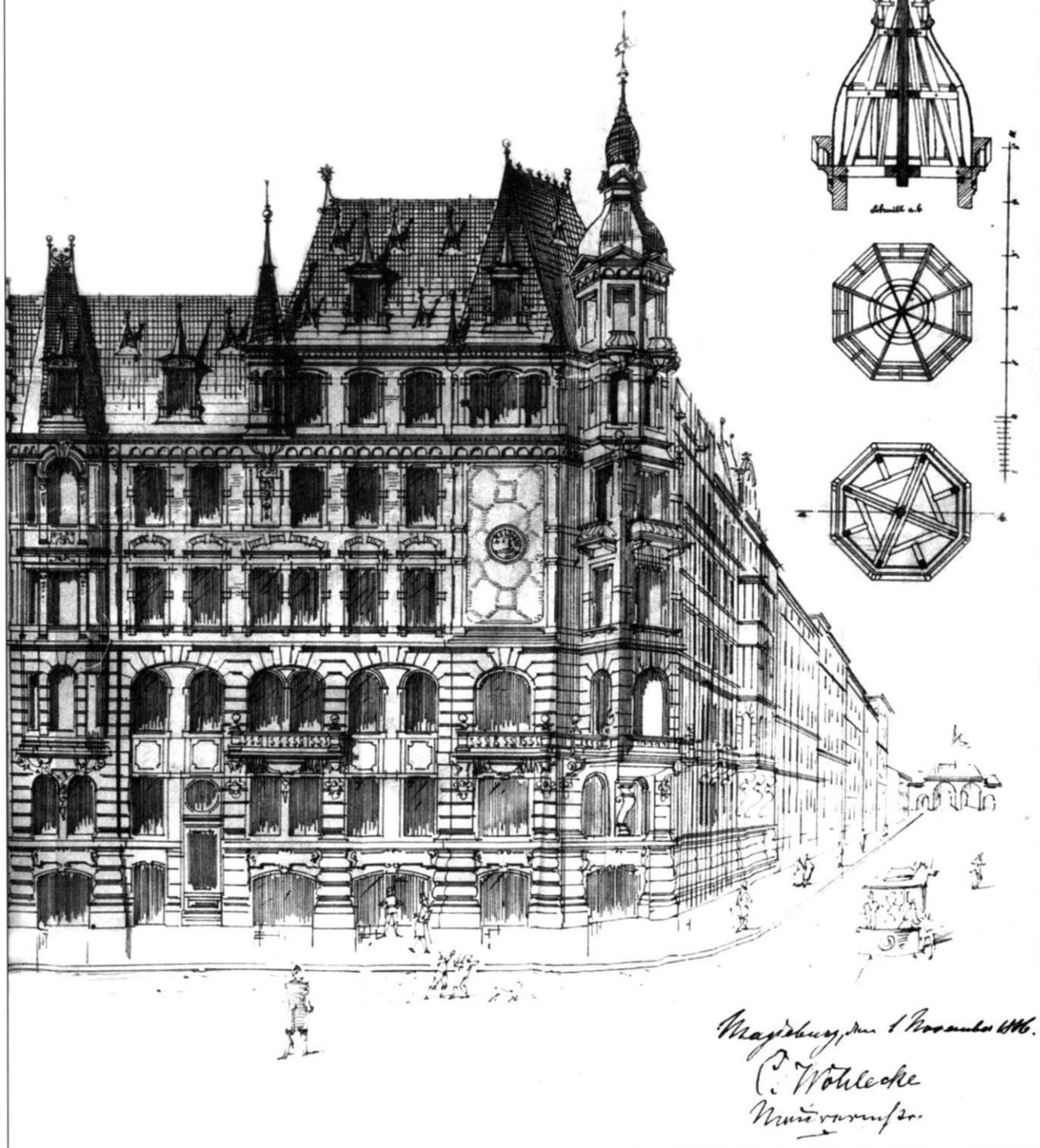


Baublock 34 (Schleiufer, Einsteinstraße, Keplerstraße)

Die Entwicklung verläuft allgemein zu reicheren und aufwendigerem Fassadenschmuck, so daß sich ab 1880 Veränderungen in der Fassadengestaltung bemerkbar machen. Sie zeigen sich in der Zunahme der historisierenden dekorativen Elemente. Die Formen der italienischen Renaissance sind der Wand stärker, plastisch und schattend aufgelegt und werden schließlich mit barockisierenden Motiven in zunehmendem Maße vermischt.

Dieser Wandel vom strengen Rechtecksystem der Fensteradikulen zu einer freieren und reicheren Ornamentik findet seine Parallelen in der sich nun verstärkenden Durchgliederung und Rhythmisierung

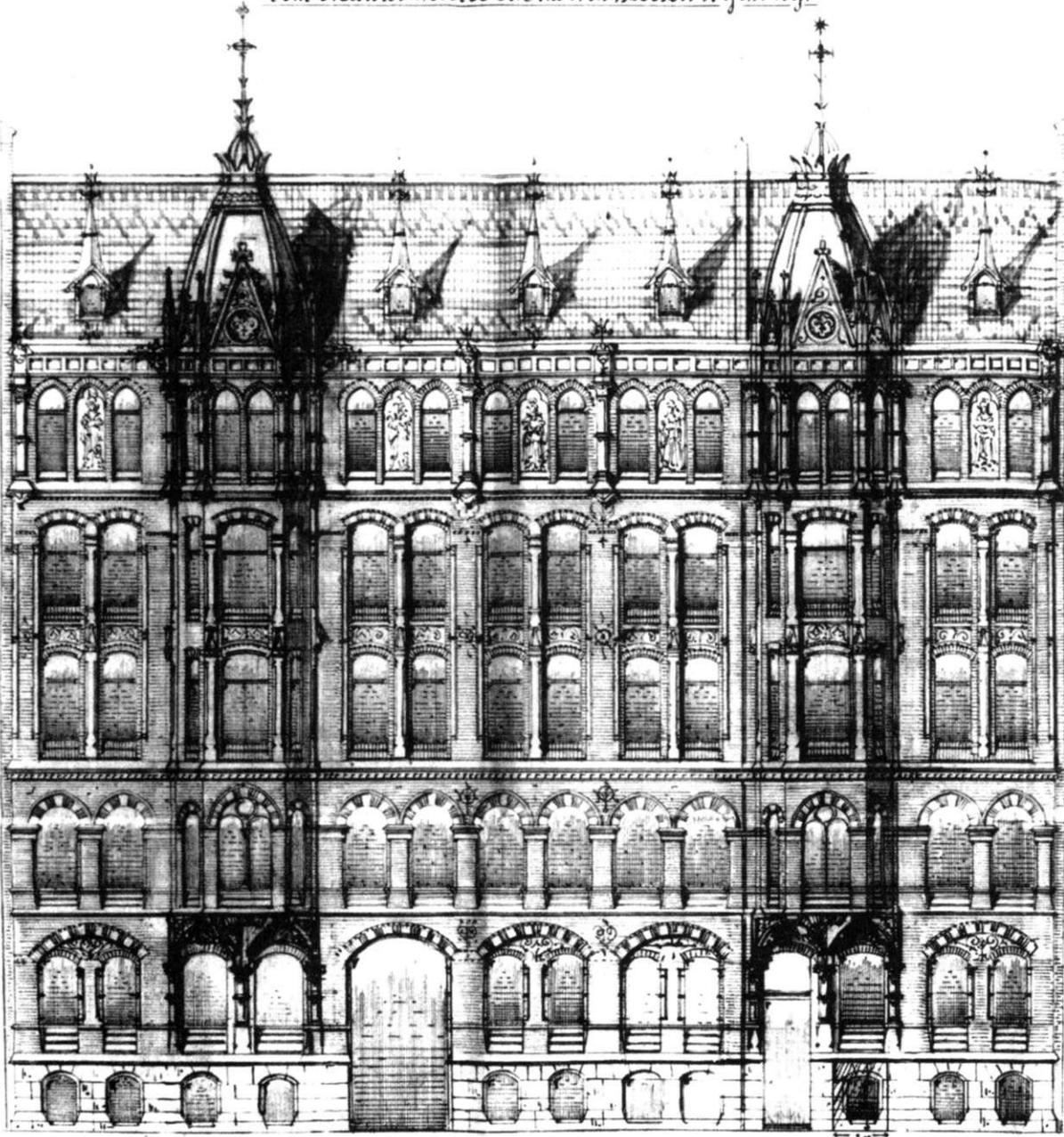
Zeichnung  
zur Erbauung eines Wohnhauses  
auf Parzelle F. Block 45 Stern- & Smeisenaus-  
straße dem Bauremeister Herrn  
C. Wöhlecke hierselbsts, gehörig.



Fassadenschmuck (Sternstraße 32, Dachaufbau und Fassade zerstört)

*Zeichnung*

*zur Erbauung von 2 Wohnhäusern auf den Grundstücken  
Block 45 in H. 50 des Stadterweiterungsplans, Sternstraße,  
dem Maurermeister H. Radisch hieselbst gebüdig.*



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 71829

Fassadenschmuck (Sternstraße 29)

rung der Front des Einzelhauses durch Risalite, Erker und durch das Dach überragender Giebel oder turmförmiger Aufsätze.

Diese allgemeinen Wesenszüge prägen das Erscheinungsbild der Hauptstraßen von 1880 - 1890 in ihrem Südteil, wobei bemerkt werden muß, daß die Nebenstraßen zwar der Entwicklung zu reichem Fassadenschmuck folgen, aber hier bedingt durch die Enge der Straßen die plane Zeilenfassade vorherrscht.

Die „Individualisierung“ der Fronten kommt durch die scheinbar aus dem Blockverband herausgelösten Einzelbauten am Hasselbachplatz ganz besonders zum Ausdruck.

Die Fassaden sind ohne Bezugnahme auf den Nachbarbau besonders reich mit barockisierenden und der Renaissance entlehnten Details ausgeschmückt. Die Dächer sind mit Aufbauten, wie Kuppeln, Türmchen, Ziergiebeln und Dachhäuschen ausgestattet, und die Ecken sind durch Turmerker hervorgehoben. Eine besonders ausgeprägte Rhythmisierung der Ansicht weist die von 1886 - 1887 entstandene Westfront der Sternstraße auf.

Während sich die Ostansicht der Augustastraße fast ausschließlich in den Formen der Neurenaissance zeigt, wird das Straßenbild durch die von 1887 - 1890 errichtete Westansicht von der neubarocken Fassade beherrscht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, daß das räumliche Erscheinungsbild der Magdeburger Stadterweiterung, wie in Berlin und andernorts, durch den geschlossen bebauten Häuserblock mit einer intensiven Hinterhofbebauung und durch parallelwandige Straßenräume geprägt ist. Zurückzuführen ist diese, vor allem die preußischen Großstädte betreffende Gemeinsamkeit auf die Ähnlichkeit der Planungsinstrumente.

Als städtebauliche Besonderheit ist meines Erachtens der strenge Zusammenhalt von Sterngrundriß und Straßenstrahlen, die von nahezu einheitlich dimensionierten Baublöcken gebildet werden, hervorzuheben. Mit dieser klaren Baugestalt bildet die südwestliche Stadterweiterung einen überschaubaren, in sich zentralisierten und formal eigenständigen Bereich, der, wie die Luft-

aufnahme zeigt, in seinen Hauptverkehrslinien organisch mit der Altstadt verbunden ist, aber sich durch seine Klarheit von ihr und der teilweise wildwüchsigen Bebauung der Vororte besonders deutlich abhebt. Natürlich ist die annähernde Gleichheit des Höhengniveaus der Einzelbauten, bedingt durch die ausdehnungsfähigen Bestimmungen der Bauordnungen, nicht als absolutes Wesensmerkmal der Baugestalt zu betrachten. Die teilweise sprunghaft wechselnden Höhen der Einzelhäuser ziehen sich jedoch durch die geschlossene Bauweise optisch zu einheitlich dimensionierten Fronten im Baublock zusammen, so daß sich hier in gewisser Weise das Linear-Regelmäßige des Grundrisses mit der Gleichförmigkeit der Traufhöhe des Baukörpers und damit des Baublockes verbindet.

Das einzige bemerkenswerte rhythmische Element der etwas starr wirkenden Baugestalt wird durch das Rund



Fassadenschmuck, Nebenstraße (Einsteinstraße)

des Hasselbachplatzes im Wechsel mit den geradlinig geführten Straßenstrahlen gebildet.

Im Widerspruch zur rationalen Schematik des Rastersystems stehen auch die zunehmend „individuell“ und malerisch-rhythmisierten Fassadenfronten der Straßen.

Dieser Bruch in der gestalthaften Einheit von Grundriß-Baublock und selbstwertiger Fassadengestaltung, die letztlich auf die vollkommene Entscheidungsfreiheit des jeweiligen Bauunternehmers in diesem Bereich zurückzuführen ist, kann man nach meiner Meinung, abgesehen von den grundlegenden ästhetischen Widersprüchen dieser Fassaden zur Funktion der Häuser, für das Magdeburger Straßenbild nicht nur negativ bewerten.

Die monoton-reihende Grundrißgliederung der Erweiterung wird in ihrem Aufriß dadurch belebt und erhält eine ihr eigene Originalität. Die langen Straßenzüge ohne monumentale Blick- und Zielpunkte entgehen durch die zahllosen privaten Türmchen und Kuppeln auf Eckhäusern, durch Ziergiebel, Risalite, Erker, Balkons und plastische Details einer gewissen Langweiligkeit. Der Eintönigkeit des Mietshausviertels wirkt letztlich auch der durch die Städteplaner vorgenommene gezielte Einsatz von Baumpflanzungen entgegen.



*Fassadenschmuck, Kaiserstraße 49a (Otto-von-Guericke-Straße)*