

Städtebaulicher Entwurf zur Neuordnung Heumarkt Magdeburg

Aufgabenstellung



Planungsbereich

Rot = Kernbereich 15,5 ha

Gelb = Betrachtungsbereiche (Überprüfung der Kompatibilität zum Kernbereich)
Nord = 4,1 ha, Ost = 4,2 ha

Aufgabe

Das Gebiet östlich der Elbe ist seit der Eingemeindung von Cracau-Prester 1912 ein traditionell beliebter Wohnstandort. Dieser Trend setzt sich auch in der Eingemeindung von Pechau und Randau-Calenberge in den letzten 20 Jahren fort. Hier ist in den letzten Jahren eine Verkehrszunahme festzustellen. Zugleich ist der Stadtraum östlich der Stromelbe der herausragende Sport-, Freizeit-, Naherholungs- und Veranstaltungsraum der Stadt mit weiteren Entwicklungspotenzialen. Unmittelbar nach der Fertigstellung der neuen Strombrücke im Jahre 1965 wurde bereits über die Brückenverlängerung nachgedacht.

Das Gebiet um den Heumarkt bildet den ostelbischen Zugang zum Strombrückenzug, eine der beiden wichtigsten Verbindungen zwischen dem Stadtteil Cracau und der Innenstadt. Allein im Stadtteil Cracau leben ca. 8400 Einwohner.

Der Strombrückenzug besteht aus der Strombrücke und den beiden unter Denkmalschutz stehenden Bauwerken Zollbrücke und Anna-Ebert-Brücke. Die Zollbrücke und die Anna-Ebert-Brücke befinden sich nicht nur in einem stark sanierungsbedürftigen Zustand sondern sind in Ihrer Leistungsfähigkeit aufgrund des geringen Querschnitts beschränkt. Aus diesem Grund plant die Landeshauptstadt Magdeburg, den Strombrückenzug in den nächsten Jahren zukunftsfruchtig zu ertüchtigen.

Am 22.04.2010 wurde durch den Stadtrat mit der DS0065/10, Beschl.-Nr. 420-17(v)10 der Grundsatzbeschluss zum Neubau einer Brücke über die Zollelbe und die Alte Elbe sowie die Instandsetzung und Verlängerung der Neuen Strombrücke beschlossen. Die Bestätigung der Vorplanung durch den Stadtrat erfolgte am 04.10.2012. Ziel ist es, das Planungsrecht (Planfeststellungsbeschluss) bis Anfang des Jahres 2015 herzustellen. Der Baubeginn ist für Mitte des Jahres 2017 geplant.

Der Neubau der Elbbrücken mit Ausbau des Knotens Heumarkt erfordert eine strukturelle Neuordnung des Gebietes. Die Aufgabe des Ideenaustausches besteht darin, einen städtebaulichen Entwurf zu erarbeiten, welcher das Entwicklungspotential der neu entstehenden und vorhandenen Bauflächen und Freiräume abschätzt. Es sind schlüssige baulich-räumliche Konzepte, Freiflächen- sowie Erschließungskonzepte zu entwickeln. Die als verbindlich anzusehende ingenieurtechnische Vorplanung der Brücke ist in die Entwurfsansätze einzuarbeiten. Die weitere Straßenplanung inkl. Radwege ist unter städtebaulichen Gesichtspunkten einer Betrachtung und ggf. einer Modifizierung zu unterziehen.

Die beiden Betrachtungsbereiche sind hinsichtlich ihrer Vernetzungsmöglichkeit mit dem Kernbereich zu überprüfen. Hierzu gehört auch die Betrachtung der Erschließungsplanung für den östlichen Bereich anhand vorhandener Planungen.

Mit diesem städtebaulichen Entwurf sollen umsetzungsfähige Planungen entstehen, die eine Grundlage für weiterführende Bebauungspläne bilden. Es sollen damit auch Entwicklungsimpulse für Investitionen auf privaten Flächen gegeben werden.

Der Kernbereich des Plangebietes umfasst eine Größe von ca. 15,5 ha

Allgemeine Ausführungen

Brückfeld verdankt seine Entstehung der Sicherung des Magdeburger Elbübergangs. Als erste Brückenkopfbefestigung ist die Zollschanze bekannt, die wesentlichen Anteil an der Abwehr der Belagerung Magdeburgs während des Schmalkaldischen Krieges 1550/51 hatte. Im Zuge des Ausbaus Magdeburgs als preußische Festung wurde am östlichen Brückenkopf die Zollschanze – nach ihrer Zerstörung im 30jährigen Krieg - wieder auf- und ausgebaut. Im Zentrum der Schanze wurde ein großer Steinturm errichtet, der von da ab der Anlage den Namen „Turmschanze“ verlieh.

Nach Fertigstellung aller Verteidigungsanlagen wurde der innere Bereich der Schanze 1731 zur zivilen Besiedlung freigegeben. Es entstand ein strahlenförmiges Straßennetz mit dem Heumarkt als Mittelpunkt, zunächst mit 25 großen und 50 kleinen Fachwerkhäusern bebaut. Im Süden bildete das Cracauer Tor die einzige Verbindung zur Außenwelt. Die Siedlung wurde der Magdeburger Gerichtsbarkeit unterstellt und erhielt den Namen „Friedrichstadt“.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wich der Festungscharakter der Friedrichstadt immer mehr zu Gunsten der modernen Stadtentwicklung und Industrialisierung. Zunächst entstand 1818 im Zuge des Ausbaus der Berliner Chaussee mit dem Charlottentor eine weitere Öffnung der Festungsanlage nach Osten. Mit dem Anschluss an die Bahnlinie Magdeburg - Potsdam wurde 1846 eine weitere Außenverbindung geschaffen, Friedrichstadt erhielt seinen eigenen Bahnhof. 1884 wurde mit einer Pferdebahn eine direkte Verbindung zur Magdeburger Innenstadt geschaffen.

Als 1892 die Festungsbestimmung für die Turmschanze aufgehoben und die Befestigungsanlagen abgerissen wurden, war der Weg frei für die Weiterentwicklung und Ausdehnung des Stadtteils. Die alten Fachwerkhäuser wichen gründerzeitlichen Wohnbauten mit bis zu 6 Geschossen, auf dem Gelände der Festungsanlagen errichtete der preußische Staat zahlreiche Kasernen.

Im weiteren Umfeld wurden südlich der Berliner Chaussee 1890 die Ölmühlen Hubbe und Fahrenholz errichtet, die sich nach ihrer Vereinigung 1922 als Firma Hubbe & Fahrenholz zu einer der größten und bedeutendsten Ölfabriken Deutschlands entwickelten. Ab 1913 entstand zwischen Jerichower Straße und Berliner Chaussee die so genannte „Angersiedlung“, ein Musterbeispiel für das „Neue Bauen“ der 1920er Jahre unter dem Einfluss Bruno Tauts.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Bereich um den Heumarkt fast völlig zerstört. Die ehemals preußischen Kasernen und weitere Bereiche im Süden des Stadtteils wurden von den sowjetischen Streitkräften bis zu ihrem Abzug aus Deutschland in den 1990er Jahren besetzt. Am 24. Juli 1950 beschloss die Magdeburger Stadtverordnetenversammlung die Umbenennung des Stadtteils in „Brückfeld“. Ab 1960 begann die Stadt Magdeburg das westliche Gelände des Stadtteils umzugestalten. Um den zerstörten Heumarkt herum wurde bis auf ein erhaltenes Gründerzeithaus Baufreiheit für die etwas grobgedrierten Plattenbauten geschaffen, sodass nur wenig vom alten, feingliedrigen Straßennetz erkennbar ist. In der Höhenentwicklung folgten die Neubauten dem Bestand, wie auch in der Bandwikerstraße ablesbar ist.

Durch ein höher liegendes Erdgeschoß (Sockel von ca. 1,5 m) ist eine gewerbliche Nutzung der Erdgeschosszone schwierig, so dass die Bautypologie an diesem Standort städtebaulich problematisch erscheint.

Auch südlich des Heumarktes erfolgte ein vollständiger Abriss, um Platz für die Erweiterung des Strombrückenzuges zu schaffen. Die ebenfalls im Krieg zerstörte Lutherkirche konnte nicht wieder aufgebaut werden (**s. Abbildung 1 und 2 heutige Topographie mit Überlagerung der historischen Bebauung Strombrückenzug und Heumarkt**).

Das Baugeschehen nach der deutschen Wiedervereinigung 1990 beschränkte sich im Wohnungssektor auf die Sanierung der Angersiedlung. Die an der Elbe gelegenen Kasernen

wurden für diverse Landesministerien umgebaut. Die Brückstraße wurde saniert und die Haltestelle für die Straßenbahn neu angelegt. Als ehemalige Bundesstraße 1 verbindet sie die Innenstadt mit der 1994 entstandenen multifunktionale Sport- und Veranstaltungshalle (GETEC-Arena mit rund 7.000 Plätze) und, in Verbindung mit der Friedrich-Ebert-Straße, ein 2006 fertiggestelltes überdachtes Fußballstadion (MDCC-Arena) mit ca. 27.000 Plätzen.

1998 wurde die „alte Kanonenbahn“, die Bahnstrecke Biederitz–Magdeburg-Buckau, stillgelegt und der Abschnitt Brückfeld bis Querung B 1 als reine Rad- und Fußwegtrasse ausgebaut.

Vorzugvariante für den Brückenbau

In der Stadtratssitzung am 04.10.2012 wurde mit der Drucksache DS0238/12 die Variante V7 (**s. Abbildung 3 Lageplan V7**) als Vorzugsvariante beschlossen. Die Stadtverwaltung wird beauftragt, die Unterlagen zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens für die Variante V7 (Brücke mit 7 Pfeilern im Bereich der Alten Elbe und 2 Pfeilern in der Zollelbe) zu erstellen und bei der zuständigen Behörde einzureichen.

Trassierung

Variante V7 beinhaltet den Neubau einer Brücke über die Zollelbe und die Alte Elbe unter Erhalt des vorhandenen Brückenzuges. Sie verläuft annähernd in Parallellage zur vorhandenen Zoll- und Anna-Ebert-Brücke.

Trassierungsbeginn ist das östliche Widerlager der Strombrücke. Von dort wird die vorhandene Achse zunächst geradlinig in Richtung Osten verlängert. Im Bereich von Zollelbe und Alter Elbe verläuft die Trasse südlich und parallel zu den vorhandenen Brücken in einer Geraden. Dadurch liegen für die konstruktive Gestaltung der neuen Bauwerke sowie für die Wahl einer geeigneten Tragwerkslösung annähernd optimale Verhältnisse vor.

Zur Herstellung bzw. Optimierung der FFH-Genehmigungsfähigkeit wird der Brückenquerschnitt an der Alten Elbe dahingehend reduziert, dass auf die Anlage eines Geh- und Radweges auf der nördlichen Seite verzichtet wird, so dass sich die verschattete und in Anspruch genommene Fläche minimiert. Für den stadteinwärts gerichteten Fußgänger- und Radverkehr stehen die vorhandenen Brücken zur Verfügung.

Damit sind die Bestandsbrücken auch weiterhin zwingend erforderlich.

Östlich der Alten Elbe verläuft die Variante V7 zunächst südlich der Brückstraße und schließt ca. 90 m östlich der Einmündung „Am Charlottentor“ wieder an den Bestand an. Die Cracauer Straße schwenkt in Höhe des Schulkomplexes an der Alwin-Brandes- Straße in Richtung Nordosten (nördlich der Trafostation der SWM GmbH) aus dem Bestand aus.

Zwischen der Sozialstation „Mutter Teresa“ und dem Heizhaus der SWM GmbH schließt sie an die neue Trasse der Brückstraße an.

Es ergibt sich am östlichen Brückenkopf eine Höhenlage von rd. 1,50 m über der bestehenden Geländehöhe. Maximale Höhenangleichungen von rd. 2,15 m werden im Bereich Turmschanzenstraße erforderlich. Diese müssen durch weiträumige Höhenangleichungen sowie neu entstehender Bebauung angeglichen werden. Aufgrund der Höhenlage des Widerlagers soll der vorhandene Fuß- und Radweg entlang der Alten Elbe auf rd. 22 m Länge in einer Unterführung/Tunnel geführt werden.

Im Bereich des Heumarktes ergibt sich durch die Verschiebung der Straße ein öffentlicher „Raum“ von rd. 81 m Breite; bezogen auf die vorhandenen Plattenbauten.

Netzverbindungen für den MIV

Der vorhandene Brückenzug bleibt für den MIV weiter erhalten und dient damit der Erschließung des Werders sowie des Wohngebietes Heumarkt. Im Verlauf der Baustrecke sind Ostelbisch folgende Verknüpfungen mit dem vorhandenen bzw. geplanten Straßennetz vorgesehen:

- Knotenpunkt Heumarkt:

Der vorhandene Knotenpunkt an der Turmschanzenstraße bzw. Cracauer Straße wird zusammen mit dem Gleisdreieck verlegt. Der Knotenpunkt wird mit einer Lichtsignalanlage ausgerüstet.

- Erschließung Wohngebiet Heumarkt

Das Wohngebiet sowie die nördlich gelegenen Ministerien des Landes werden künftig über den vorhandenen Brückenzug Zollbrücke / Anna-Ebert-Brücke sowie über die Bandwikerstraße und die Straße „Am Charlottentor“ erschlossen. Die Bandwikerstraße soll keinen direkten Anschluss an den neuen Brückenzug erhalten.

Netzverbindungen für Fußgänger und Radfahrer

Im Bereich der Anna-Ebert-Brücke wird nur auf der südlichen Seite ein getrennter Geh - und Radweg angelegt. Der stadtwärts gerichtete Radverkehr wird über den bestehenden Brückenzug abgewickelt. Damit wird den vorhandenen Radverkehrsanlagen im Bereich des Heumarktes und der Brückstraße Rechnung getragen.

Wesentliche Vorteile ergeben sich aus einer insgesamt wirtschaftlichen Brückenlösung über die Alte Elbe und eines geringeren Eingriffs in das FFH-Gebiet. Zudem bleibt dadurch die Nähe zum Wohngebiet Heumarkt erhalten. Im Verlauf der Baustrecke sind folgende Verknüpfungen östlich der Alten Elbe mit dem Bestand vorgesehen:

- Wohngebiet Heumarkt

Hier werden im Wesentlichen die vorhandenen Erschließungsanlagen vor der Bebauung genutzt. An der Straßenbahnhaltestelle „Heumarkt“ ist derzeit ein 5 m breiter Fuß-Radweg als Nord-Süd-Verknüpfung über die alte und neue Trasse vorgesehen.

- Elberadweg / Biederitzer Radweg

Östlich der Turmschanzenstraße verläuft die Alternativroute des Elberadweges teilweise direkt an der Ufermauer zur Alten Elbe. Aus Richtung Süden kommend wird der Radweg im Bereich der ehemaligen Kanonenbahn auf die Turmschanzenstraße geführt und der vorhandene Straßenzug abgesenkt. Die neue Trasse wird in Höhe des östlichen Widerlagers mit einer Unterführung gequert. Auf der nördlichen Seite erfolgt der Anschluss an die Turmschanzenstraße und den vorhandenen Brückenzug.

Der Biederitzer Radweg (ehemalige Kanonenbahn) wird durch die Verlegung der Cracauer Straße unterbrochen. Eine lichtsignalgesicherte Quermöglichkeit wird etwas weiter nördlich geschaffen. Am neuen Knotenpunkt Heumarkt erfolgt die Verknüpfung mit dem bestehenden Netz.

Netzgestaltung ÖPNV

Am Heumarkt befindet sich die neue Straßenbahnhaltestelle in der Nähe der bestehenden Haltestelle. Die fußläufige Entfernung vergrößert sich für die jetzigen Nutzer im Durchschnitt ein wenig.

Die Haltestelle „Am Cracauer Tor“ wird voraussichtlich verschoben. Die genaue Lage wird mit dem Verkehrsunternehmen MVB noch abgestimmt.

Leitungen Brückstraße

Für die Planung ist davon auszugehen, dass der bisherige Straßenraum frei von Leitungen ist, so dass eine Bebauung bzw. Pflanzung mit Bäumen vorgesehen werden kann.

Städtebauliche Aufgaben

Der östliche Brückenkopf ist als „Eingang in die Innenstadt“ neu zu gestalten. In Anlehnung an den Darstellungen des Flächennutzungsplanes (gemischte Baufläche im Norden und Wohnbaufläche im Süden des Kernbereichs) soll eine mehrgeschossige Bebauung mit einer der Lage angemessenen Nutzungsmischungen entstehen.

Für die vorhandenen Brachflächen und die kleingärtnerisch genutzten Parzellen ist eine Baukonzeption zu entwickeln. Für den bisher ungeordneten Bereich um den Heumarkt soll eine klare städtebauliche Struktur geschaffen werden, die ermöglicht, dass der Heumarkt eine neue und eigenständige Identität entwickelt.

Dabei soll der städtebauliche Entwurf Lösungen insbesondere für folgende Problemfelder aufzeigen:

1. Höhenlagen allgemein

Auf Grund der meist in Dammlage geführten Hauptstraßen und der ehemaligen Kanonenbahn existieren schon jetzt unterschiedliche Höhenlagen zwischen den Verkehrsanlagen und den südlich der Brückstraße befindlichen Grundstücken bis zur Straße Zuckerbusch. Die neue Brücke liegt im Bereich des östlichen Brückkopfs ca. 1.5 m über der vorhandenen Geländehöhe. Insbesondere die Fuß- und Radwegeverbindungen sowie die Freiflächengestaltung entlang der Alten Elbe müssen hierauf reagieren.

2. Fläche zwischen Brückstraße und neuer Verkehrsstrasse

Durch die Verschiebung der Verkehrsstrasse in südliche Richtung entsteht zwischen den Plattenbauten an der Brückstraße und dem südlichen Gehweg der neuen Verkehrsstrasse eine rund 80 m breite Fläche. Die jetzige Brückstraße soll zu einer Anliegerstraße zurückgebaut werden. Zu dem Umgang mit dieser Fläche sind Vorschläge zu entwickeln. Sowohl ein Abriss der vorhandenen Bebauung nördlich der Brückstraße und ein Vorrücken der Bauflucht, als auch eine Bebauung - geschlossen oder aufgelockert, gestaffelt oder einheitlicher Höhe - sowie eine Gestaltung der Freifläche sind denkbar. Die im Lageplan V7 eingetragenen Querungsbeziehungen sind zu beachten.

Dieser Bereich um den östlichen Brückkopf wird künftig den Eingang in die Magdeburger Innenstadt und einen Auftakt zur Querung des Elbstroms bilden.

3. Bebauungskonzeption für die Brachflächen/Kleingärten

Die Brachflächen und Kleingärten sind als künftiges Bauland zu überplanen. Zu beachten sind die Anbindungsmöglichkeiten an die Sammelstraßen und die geplanten neuen Verkehrsstrassen. Durch die neue Bebauung soll eine klare städtebauliche Struktur geschaffen werden, die ermöglicht, dass der Heumarkt eine neue und eigenständige Identität entwickelt.

Bei der Baukonzeption sollte sowohl die neue Verkehrsstrasse zur Berliner Chaussee, als auch die Anbindung an die Cracauer Straße baulich gefasst werden. Dabei sollte die Baukonzeption der innenstadtnahen Lage entsprechen. Laut Märktekonzept ist kein Nahversorgungsbereich größer 400 qm vorgesehen.

4. Fuß- und Radwege

Hier gilt es anhand des Bestandes und der Vorplanung V7 die Entwicklungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Detaillierte Ansichten zur Unterquerung des Ostelbischen Rad- und Fußweges mit neuer Brücke (Brückenkopf) und Anschlussmöglichkeiten vom oberen Niveau des Brückkopfes direkt an den Ostelbischen Rad- und Fußweg, sowie Ausbildung eines Knoten mit Verweilqualität zum Rad- Fußweg ehemalige Kanonenbahn sind darzustellen.

5. Denkmale

Im Lageplan V7 sind die Baudenkmale eingetragen. Der Erhalt der Baudenkmale ist sicherzustellen und Lösungen zu entwerfen, die deren nachhaltige Nutzung nicht einschränken.

6. Gemeinbedarfsflächen- Spielplatz
Durch die Baumaßnahme verliert die Gemeinbedarfseinrichtung „Mutter Theresa“ einen Großteil ihrer Freiflächen mit Abenteuerspielplatz und anderen Begegnungseinrichtungen. Dies trifft nicht nur den Stadtteil Brückfeld und Cracau, sondern auch den Werder. Die dortige Einrichtung in der Mittelstraße wurde u. a. mit dem Verweis auf die relativ naheliegende Sozialstation „Mutter Theresa“ geschlossen. Südlich des Gebäudes ist daher eine neue Freifläche von ca. 5.000 m² vorzusehen.
7. Frei- und Grünflächen – Baumreihen
Für das gesamte Untersuchungsgebiet ist ein Frei- und Grünflächenkonzept zu entwickeln. Ausgehend vom Bestand sollen Entwicklungs- und Vernetzungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Ein Augenmerk gilt der Aufenthaltsqualität der Flächen entlang der Alten Elbe.
8. Sichtbeziehungen
Die Blickbeziehungen in Richtung Dom und Kloster sind bei den Planungen zu beachten.
9. Betrachtungsbereiche
Für die Fläche westlich der Straße Zuckerbusch liegt ein Bebauungskonzept der Grundstückseigentümerin vor (**s. Abbildung 4**), für das allerdings noch kein Baurecht besteht. Dieses Konzept sieht in den rückwärtigen Grundstücksbereichen eine Einfamilienhausbebauung vor, zur Brückstraße eine geschlossene 3 ½ - geschossige Bebauung (Mischnutzung Wohnen / Gewerbe). Dieses Konzept ist bei der städtebaulichen Überplanung des Gesamtareals zu beachten und ggf. zu optimieren.

Anlagen:

Abbildung 1 und 2:

Heutige Topographie mit Überlagerung der historischen Bebauung Strombrückenzug und Heumarkt.

Abbildung 3:

Lageplan V7

Abbildung 4:

Bebauungskonzept Zuckerbusch West

Erwartete Leistungen:

Pläne:

- Städtebauliches Konzept 1:1.000 Darstellungsinhalt: Erschließung und Bebauung i. S der Aufgabenstellung für Kern- und Betrachtungsbereiche, Darstellung der Gebäude mit Angabe der Geschossigkeit, der notwendigen Stellplätze und zur Erschließung
- Freiflächenkonzept 1:1.000 Darstellungsinhalt: Frei- und Grünflächen mit Fuß- und Radwegen sowie Bäumen, Böschungen, Stützmauern und Höhenangaben

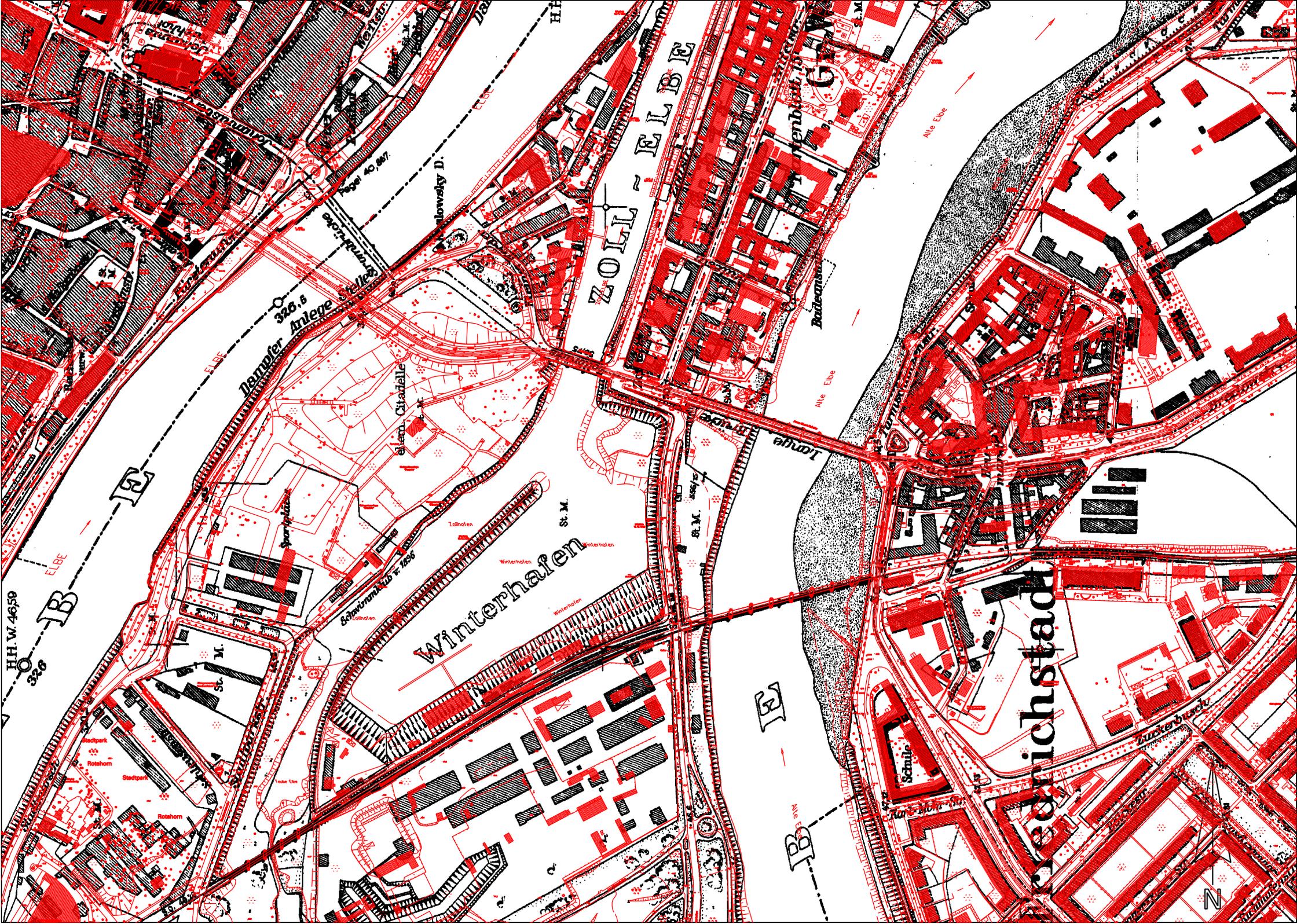
Schnitte / Perspektiven:

Schnitt:

- Rad- und Fußwegunterquerung südl. der neuen Trasse 1:100

Perspektiven:

- Ansicht Rad- und Fußwegunterquerung südl. der neuen Trasse
- Isometrieansicht Fläche zwischen Brückstraße und neuer Verkehrsstrasse von Süden
- neuer Brückenkopf von Westen



H.H. W. 46550
326

Dampfer Anlege
326.6

ZOLL-ELBE

Winterhafen

Reichstadt







22. Am Charlottenk.

Am Charlottenk.

Brückstraße

Fl.-G. 100-18

Radweg

Zuckerbus

Studie

Fl.-St.
Grenze
45

Brückfeld-Zuckerbusd 1.11.2011
Fl.-St. 721 u 711 M 1:1000