

Nördliche Altstadt

Die Magdeburger Altstadt unterteilte sich einst in die Domfreiheit im Süden und einen nördlichen Abschnitt, der von den Bürgern bewohnt wurde. Höhepunkt hier ist das Alte Rathaus, dem der berühmte Magdeburger Reiter gegenübersteht.

1 Hauptbahnhof ★ [A4]

Wollte man früher Magdeburg mit dem Zug verlassen, dann musste man zuerst ans Wasser. Angesichts der enge Festungsgrenzen hatten die Stadtväter zunächst nur die Möglichkeit gesehen, das Elbufer aufzuschütten und die Schienen vor den Fürstenwall (2) legen zu lassen. Doch dann gaben die Militärbehörden westlich der Altstadt Flächen zur Bebauung frei.

Zu allem Überfluss hatten sich auf dem engen Elbvorland **gleich mehrere Bahnhöfe** gedrängt, jede Strecke hatte, wie es damals üblich war, ihren eigenen Abfertigungsbereich. Nun legten die preußischen Eisenbahngesellschaften zusammen und erwarben das ehemalige Festungsgelände, um einen **Zentralbahnhof** zu errichten.

Schon als es um die Gestaltung des Bahnhofs ging, war es mit der Eignigkeit jedoch wieder vorbei. Es entstanden zwei Hallen, die durch einen Tunnel miteinander verbunden waren. Die Magdeburg-Köthen-Halle-Leipziger Eisenbahngesellschaft ließ sich ein **palastartiges Empfangsgebäude** errichten, das bis heute erhalten geblieben ist. Westlich davon, am heutigen **Kölner Platz**, ließ die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft einen ebenso großen Bahnhofsbaubau hochziehen, in dem

auch die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft ihre Passagiere abfertigte. Diese Halle wurde im Zweiten Weltkrieg vollständig zerstört und, ebenso wie die Dächer, die ursprünglich die Gleise überspannten, nicht wieder aufgebaut.

Als die Arbeiten 1893 endlich abgeschlossen wurden – der erste Zug aus dem benachbarten Burg war bereits 20 Jahre zuvor eingefahren –, waren die konkurrierenden Eisenbahngesellschaften längst verstaatlicht worden und Magdeburg auf dem Weg, zu einem **Knotenpunkt im mitteldeutschen Schienennetz** zu werden.

Etwa 100 Jahre später wurde anlässlich der Eröffnung des östlich gelegenen Einkaufszentrums City Caré auf dem Bahnhofsvorplatz ein besonderes Kunstwerk enthüllt. Was auf den ersten Blick aussieht wie ein überdimensionierter Strohalm mit Schirmchen, entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als verkleinerte Version der **Erdachse**. Die schwarze Granitsäule ist genau 12,7135 m lang – **der einmillionste Teil des Abstands zwischen Nord- und Südpol** – und parallel zur tatsächlichen Erdachse ausgerichtet. Die Scheibe aus rot-schwarzem Granit stellt den Äquator dar. Wie das reale Vorbild rotiert die Magdeburger Miniaturachse, angetrieben durch einen in die Erde versenkten Motor, in 24 Stunden einmal um sich selbst. Das **Kunstobjekt** ist darüber hinaus auch ein **Messinstrument**. Allerdings bewegt sich hier nicht wie bei einer normalen Uhr der Zeiger, sondern das Ziffernblatt. Die Stunden sind in den Äquator eingraviert und bewegen sich über eine in den Boden eingelassene Edstahlschiene hinweg. So kann man am Hauptbahnhof buchstäblich sehen,

wie die Welt sich dreht. Aber Vorsicht: Nicht den Zug verpassen!

- Straßenbahn 4/6/8/10 „Verkehrsbetriebe/Hauptbahnhof“, S 1 „Hauptbahnhof“

2 Ensemble Ernst-Reuter-Allee ★

[B4]

„Die Stadtplanung und die architektonische Gestaltung unserer Städte“, hieß es in den 1950 vom Ministerrat verabschiedeten 16 Grundsätzen des Städtebaus, „müssen der gesellschaftlichen Ordnung der DDR, den fortschrittlichen Traditionen unseres deutschen Volkes sowie den großen Zielen, die dem Aufbau ganz Deutschlands gestellt sind, Ausdruck verleihen“.

Die Ernst-Reuter-Allee ist heute eine der wichtigsten Straßen der Altstadt, im Gegensatz zum Breiten Weg **4** jedoch nicht historisch gewachsen. Bereits im 17. Jahrhundert hatte Otto von Guericke (s.S.24) einen Ost-West-Straßenzug im Sinn gehabt, er wurde aber erst nach der Zerstörung des Stadtzentrums im Zweiten Weltkrieg geschaffen.

1953 legte Walter Ulbricht, Generalsekretär des Zentralkomitees der SED, an der neuen Allee den Grundstein für einen modernen Wohnkomplex. Im Stil des **Sozialistischen Klassizismus** wurden mächtige Gebäude errichtet, deren Fassadenschmuck vergangene Architekturepochen zitiert. Reliefs über den hofseitigen Arkaden zeigen Bauern, Arbeiter und Ingenieure.

Ursprünglich war auch für die Ecke Ernst-Reuter-Allee, Breiter Weg ein neoklassizistisches Gebäude vorgesehen. Aus Geldmangel entschied man sich jedoch für einen Plattenbau, den sog. Blauen Bock, der mitt-

026ma Abb.: db



lerweile jedoch abgerissen wurde (s.S.16). Die verwirklichten Gebäude, häufig auch als „**Stalinbauten**“ bezeichnet, stehen heute unter Denkmalschutz, die Wohnungen – mit großzügigen Grundrissen und Parkett ausgestattet – erfreuen sich noch immer großer Beliebtheit.

- an der Ernst-Reuter-Allee und am Ulrichplatz, Straßenbahn 4/6/8/10 „City Carré/Hauptbahnhof“

☒ So sollte die sozialistische Großstadt aussehen: Randbebauung an der Ernst-Reuter-Allee

Der Blaue Bock

Der Blaue Bock war ein Neubaublock an der Ernst-Reuter-Allee, Ecke Breiter Weg. Sein Spitzname verwies wahrscheinlich auf die blauen Kacheln, die zwischen den Fensterreihen angebracht waren. 1967 erbaut, waren die Einraumwohnungen zunächst sehr beliebt, leerten sich jedoch nach der Wende schnell. Aufgrund der zentralen Lage wurde mehrmals versucht, den Bock „umzustoßen“ und neu zu nutzen. Schließlich erwarben die Städtischen Werke das Areal und ließen anstelle des Blauen Bocks eine Firmenzentrale gleichen Namens errichten.

➤ www.blauer-bock-magdeburg.de

Kathrins Donnerstag

Am 13. März 1969 stürzte die vierjährige Kathrin Lehmann aus dem fünften Stock eines Wohnhauses in der Wilhelm-Pieck-Allee (heute Ernst-Reuter-Allee). Geistesgegenwärtig fing der Hauptmann Igor Belikow das Kind in seinem Mantel auf. „Es war, als wenn das Sowjetland dem Volk der DDR einen großen Dienst erwiesen hätte“, heißt es im Kinderbuch „Kathrins Donnerstag“. Zurück in der UdSSR leitete der Retter das Bergungskommando für die heimkehrenden Kosmonauten in Kasachstan. Am Ulrichplatz **3** erinnert eine Bronzeplastik an die propagandistisch verarbeitete Heldentat.

☞ *Springbrunnen auf dem Ulrichplatz. Die Ulrichskirche nahm nicht den ganzen Platz ein, sondern befand sich etwa an der heutigen Ernst-Reuter-Allee.*

3 Ulrichplatz ★★

[B4]

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in Magdeburg acht beschädigte Kirchen gesprengt. Unter ihnen war auch das Gotteshaus St. Ulrich und Levin, dem während der Reformation eine besondere Rolle zugekommen war.

Die **zweitälteste Kirche der Stadt** wurde bereits im 11. Jahrhundert erstmals erwähnt. Namenspatron war zunächst nur Bischof Ulrich von Augsburg, der 955 gemeinsam mit Otto dem Großen auf dem Lechfeld die Ungarn besiegt hatte. Während seiner Zeit als Schüler am St.-Augustini-Kloster, das sich früher an der Wallonerkirche **11** befand, besuchte **Martin Luther** mehrere Gottesdienste in der **Ulrichskirche**. 1524 zog dann mit **Nikolaus von Amsdorf** ein enger Vertrauter des Reformators ins Pfarrhaus ein. Amsdorf und andere Gelehrte, die vor den Truppen des Kaisers nach Magdeburg geflohen waren, publizierten zahlreiche Schriften gegen die alte Lehre. Dies brachte der Ulrichskirche den Beinamen „**Unseres Herrgotts Kanzlei**“ ein, der bald zum Synonym für die widerspenstige Stadt wurde.

Im **Zweiten Weltkrieg** wurde St. Ulrich und Levin schwer getroffen. Obwohl ein Wiederaufbau nur unwesentlich mehr als der Abriss gekostet hätte, wurde die Kirche am 5. April 1956 gesprengt. Zu dieser Zeit war sie bereits von mehreren sog. „Stalinbauten“ umgeben und die sozialistischen Stadtplaner hatten an dieser Stelle einen **zentralen Versammlungsplatz** vorgesehen.

Nach der Wiedervereinigung wurde der **Ulrichplatz** zu einer grünen Insel in der Innenstadt. 2007 gründete sich ein Verein (www.ulrichskirche.de).



de), der es sich zum Ziel machte, die Kirche wieder auferstehen zu lassen. Bei einem Bürgerentscheid stimmte allerdings ein Großteil der **Magdeburger gegen eine Rekonstruktion**.

➤ Straßenbahn 4/6/8/10 „City Carré/ Hauptbahnhof“

4 Breiter Weg ★★ [C4]

Wenn man einmal ein Foto des alten Breiten Wegs gesehen hat, der lang gezogenen Geschäftsstraße mit den barocken Bürgerhäusern, weiß man, welchen Verlust die Stadt erlitten hat. Heute präsentiert sich der Breite Weg weit weniger einheitlich, ist aber gerade deshalb einen Blick wert.

Nicht immer galt der Breite Weg als Rückgrat der Stadt. Noch im 10. Jahrhundert führte lediglich eine **Heerstraße** westlich an der mittelalterlichen Siedlung vorbei. 1207 wurde der Brede Weg erstmals erwähnt, die Schöppenchronik berichtete von einem großen Stadtbrand, der den ottonischen Dom vollständig zerstörte.

Zu dieser Zeit erstreckte sich die Domfreiheit bereits über den Breiten Weg. Die Einfahrt in die Stadt wurde durch Tore gesichert, noch heute sind an der Danzstraße Reste des **Alten Sudenburger Tores** zu sehen. Die nördliche Durchfahrt verlagerte sich mit den Stadterweiterungen in die Nähe des heutigen Universitätsplatzes. Wie in der übrigen Altstadt wurde auch die Bebauung des Breiten Wegs im **Dreißigjährigen Krieg** nahezu vollständig zerstört.

Der Wiederaufbau verlief zunächst ohne Plan, **prächtige Bürgerhäuser** standen neben halb errichteten Behausungen. Spätestens nach der Ernennung von Leopold I. zum Festungsgouverneur galten strenge Auflagen für neue Bauprojekte: Gestaltung, Geschossanzahl und Höhe waren vorgegeben, Fassadenvorbauten verboten, die Wände mussten in einheitlichem Gelb getüncht werden. Durch die Vorgaben entwickelte sich der Breite Weg zu einer der schönsten Barockstraßen Deutschlands.

Im 19. Jahrhundert veränderte sich der Breite Weg erneut. Da man aufgehört hatte, Waren in großen Speichern unter dem Dach einzulagern, verschwanden zunächst die mehrgeschossigen Giebel, vormals Markenzeichen des Magdeburger Barock. Für die Produkte aus den neuen Fabriken wurden Schaufenster eingerichtet, die Läden wuchsen in die oberen Etagen, große Warenhäuser entstanden. Der Verkehr in der **Geschäftsstraße** nahm rapide zu, sodass man sich entschloss, historisch bedingte Engpässe im Straßenverlauf zu beseitigen.

Nachdem die Festungsmauern ihre Bedeutung verloren hatten, reichte der Breite Weg bis zum Hasselbachplatz **32**. In der Weimarer Republik begann Baustadtrat **Bruno Taut** (s. S. 66), Magdeburg farbig zu gestalten. Besonders der bunte Breite Weg erregte die Gemüter, hatte die Gestalt der geschichtsträchtigen Straße doch großen Einfluss auf die Wahrnehmung der Stadt. Der Schriftsteller Ilja Ehrenburg etwa sah „Zeitungskioske, die wie Kaktusse bemalt sind, Häuser, die mit Flecken, mit Krokodilaussatz, mit Zebrablödsinn, schlechthin mit Abscheulichkeit bedeckt sind [...]“. Selbst die Straßenbahn ist prächtig gemustert wie ein Drache. An Wänden, an Litfasssäulen rasen Plakate in Fieberdelirien.“

Am 16. Januar 1945 steuerten Hunderte britische Bomber Magdeburg an. Die Altstadt und die umliegenden Gebiete gingen in Flammen auf, 2000 Menschen verloren ihre Leben. Nach **der zweiten Zerstörung** der Stadt waren 190.000 Magdeburger obdachlos, auf ganzer Länge säumten Schuttberge den Breiten Weg.

Um unkoordiniertes Bauen zu verhindern, wurde die Altstadt nach dem Krieg zum Bausperrgebiet erklärt. Die

Pläne für den Neuanfang brachen mit der historischen Struktur der Stadt, der Breite Weg wurde nicht in Frage gestellt. 1951 begann an der Bärstraße **der zweite Wiederaufbau**, an den heute ein Relief am Bärbogen **16** erinnert.

Am 5. Mai 1953, dem 135. Geburtstag des neuen Namensgebers, wurde der Breite Weg in **Karl-Marx-Straße** umbenannt. Bereits nach der ersten Zerstörung hatte Otto von Guericke eine **Ost-West-Verbindung** durch die Altstadt vorgeschlagen, nun wurde sie umgesetzt. An der Kreuzung mit dem Breiten Weg sollte die neue Stadtmitte entstehen, rund um den sog. Zentralen Platz wurden Gebäude im Stil des sozialistischen Klassizismus errichtet.

Der nördliche Abschnitt des Breiten Wegs wurde gänzlich umgestaltet. Ab 1960 entstand eine **Fußgängerzone**, für deren Bebauung sowohl erhaltene Häuser als auch die Ruine der Katharinenkirche abgetragen wurden. An ihrer Stelle wurde das zehn Stockwerke hohe Haus des Lehrers errichtet, das nach einer Sanierung mittlerweile **Katharinenturm** heißt. Die Baumaßnahmen im Norden fanden im Blauen Bock (s. S. 16) und dem Centrum-Warenhaus ihren Abschluss.

Nach der Wende wurde der Zentrale Platz mit mehreren Einkaufszentren geschlossen. Anders verlief es am Domplatz **20**, wo das Hundertwasserhaus **18** und ein neues Wohnviertel an die Stelle der Plattenbauten traten. Mag heute der Verlust des alten Breiten Wegs noch immer schmerzen, so ermöglicht die erhaltene und die neuere Architektur einen **Ausflug in die Baugeschichte der Stadt**.

➤ Straßenbahn 1/2/5/8/9/10
„Alter Markt“