



Integriertes Handlungskonzept Magdeburg Stadtfeld Ost & West

DS0322/13 - Anlage 1

Landeshauptstadt Magdeburg
Integriertes Handlungskonzept Magdeburg Stadtfeld Ost & West

Bundesförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Auftraggeber

Landeshauptstadt Magdeburg
Stadtplanungsamt
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

Ansprechpartner: Rudolf Sendt

Auftragnehmer

SG PRO Ltd.
Einsteinstraße 2
D-39104 Magdeburg

in Kooperation mit
META architektur GmbH
Große Diesdorfer Straße 249
39108 Magdeburg

Fon 0391 5840 966
Fax 0391 5840 9680
contact@metaarchitektur.de
www.metaarchitektur.de

Ansprechpartner: Sebastian Schulze, Andreas Müller

STEGROPLAN Ingenieurgesellschaft mbH

Einsteinstraße 2
39104 Magdeburg

Fon 0391 5208 850
Fax 0391 5208 8520
info@stegroplan.de
www.stegroplan.de

Ansprechpartner: Stefan Großmann

Magdeburg, den 5. Februar 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung	2
2	Anlass & Methodik	5
2.1	Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“	5
2.2	Aufgabenstellung integriertes Handlungskonzept	5
2.3	Abgrenzung der Fördergebietskulisse	6
2.4	Methodik	7
3	Grundlagen	10
3.1	Gesamtstädtische Einordnung	10
3.2	Historische Entwicklung	10
3.3	Bauleitplanung	12
4	Bestandsanalyse	13
4.1	Identität, Mitwirkung & Kooperation	13
4.2	Städtebauliche Struktur	15
4.3	Mobilität & Verkehr	23
4.4	Bevölkerungs- & Sozialstruktur	41
4.5	Wohnen	50
4.6	Soziale Infrastruktur	55
4.7	Handel, Handwerk & Dienstleistung	65
4.8	Grün- & Freiflächen	76
5	Stärken-Schwächen-Chancen-Risiken (SWOT-Analyse)	85
6	Leitziele & Handlungsfelder	95
6.1	Leitziele	96
6.2	Handlungsfelder	100
7	Maßnahmen	101
7.1	Maßnahmenbeschreibungen	101
7.1.1	Handlungsfeld - Identität, Mitwirkung & Kooperation	102
7.1.2	Handlungsfeld - Stadtgestalt, Öffentlicher Raum & Mobilität	106
7.1.3	Handlungsfeld - Wohnen	130
7.1.4	Handlungsfeld - Soziale Infrastruktur	133
7.1.5	Handlungsfeld - Handel, Handwerk & Dienstleistung	137
7.2	Maßnahmen-, Kosten-, Finanzierungs-, Zeitplan (MKFZ-Plan)	142
8	Prozessorganisation	151

9	Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße	155
9.1	Problemstellung	155
9.2	Historische Entwicklung	156
9.3	Städtebauliche Struktur	157
9.4	Verkehrlich- funktionale Nutzungsansprüche & Defizite	160
9.5	Leitziele Vertiefungsbereich	165
9.6	Rahmenbedingungen & planerische Vorgaben	165
9.7	Grundlagen der Prinzipskizzen	166
9.8	Prinzipskizze 1 - Haltestellen mit angehobener Fahrbahn	170
9.9	Prinzipskizze 2 - zweistreifige Fahrbahn mit versetzter Kap-Haltestelle	172
9.10	Prinzipskizze 3 - zweistreifige Fahrbahn mit Kap-Haltestelle an der Maxim-Gorki-Straße	174
10	Beteiligung & Öffentlichkeitsarbeit	175
10.1	zeitlicher Ablauf der Untersuchung	175
10.2	Interviewliste beteiligte Akteure	177
10.3	Interviewleitfaden	181
10.4	Pressespiegel Untersuchungszeitraum (Januar - August 2012)	182
11	Verzeichnisse	201
11.1	Abbildungsverzeichnis	201
11.2	Abkürzungsverzeichnis	205
11.3	Kartenverzeichnis	206
11.4	Tabellenverzeichnis	206
11.5	Literaturverzeichnis	207

Anlage 2 zu DS0322/13 - Karten 01 bis 08 zum Untersuchungsgebiet

Anlage 3 zu DS0322/13 - Karten 09 bis 15 zum Untersuchungsgebiet

Hinweis

Zugunsten einer vereinfachter Lesbarkeit wurde in der vorliegenden Arbeit die maskuline Form bei der Bezeichnung von Personen und Personengruppen in zusammengesetzten Substantiven verwandt.



Abbildung 1: Goetheanlagen mit der Pauluskirche

1 Kurzfassung

Mit dem Stadtratsbeschluss der Stadt Magdeburg (DS0354/09) vom 21.07.2009 wurden die Fördergebietskulissen im Rahmen des Städtebau-Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ beschlossen. Das vorliegende integrierte Handlungskonzept zeigt, dass Stadt- und Quartiersentwicklung kein schicksalhafter Prozess ist. Sowohl eine nachhaltige kommunale Quartiersentwicklung als auch die wohnungswirtschaftliche Bestands- oder Neubauentwicklung sind im Rahmen demografischer Umbrüche, begrenzter finanzieller Spielräume aller Akteure und gesellschaftlichen Wertveränderungen ohne strategische Vorausschau nicht steuerbar¹.

Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Das Programm mit einer Laufzeit bis mindestens 2015 ist ein Städtebauförderprogramm zur Stärkung sogenannter zentraler Versorgungsbereiche, die in ihrer Funktion, als Standort für Wirtschaft, Kultur, Wohnen und Arbeiten bedroht und durch einen hohen Leerstand gekennzeichnet sind. Als zentrale Versorgungsbereiche werden hier insbesondere das gemäß Magdeburger Märktekonzept² festgesetzte Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße (zwischen Schenkendorfstraße und Europaring), der Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße (Olvenstedter Platz sowie zwischen Goethestraße und Ebdorfer Straße) und der Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielhagenstraße in Stadtfeld West verstanden.

Neben einer ausführlichen Bestandsaufnahme lag der Fokus auf einer intensiven Kommunikation. In mehr als 50 geführten Interviews mit örtlichen Vertretern wichtiger Einrichtungen, Vertretern örtlicher Unternehmen und Institutionen sowie mit Eigentümern, lokalen Meinungsführern und Ämtern konnte neben den harten Fakten aus Statistiken das Standortbild deutlich geschärft werden.

Stärken & Ziele

Die wesentliche Stärke des Untersuchungsgebietes ist grundsätzlich in seiner Vielfalt zu sehen. Dies betrifft sowohl die Bewohnerstruktur, die durch unterschiedlich solvente, unterschiedlich gebildete und unterschiedlich alte Personen geprägt ist aber auch die städtebauliche Struktur mit dem Angebot an differenzierten Wohn- und Eigentumsformen. Sichtbar wurde auch eine Vielzahl unterschiedlicher Quartiere³ in den Stadtteilen (Hermann-Beims-Siedlung, Schroteanger, Schellheimer Platz, Martin-Agricola-Straße etc.), die für viele Bewohner die lebensweltlich orientierten Alltagsräume darstellen.

Entwicklungsziel ist, die Struktur und die Qualitäten der Stadtteile und Quartiere, im speziellen der Zentrenachse Große Diesdorfer, aufzuwerten und so den Wert des gesamten Untersuchungsgebietes bis hin zu den einzelnen Geschäftslagen und Grundstücken zu erhalten und ggf. zu steigern. Es geht dabei vor allem um die Stärkung der vorhandenen Strukturen. Die Entwicklung von Zielsetzungen und Maßnahmen erfolgt dabei grundsätzlich mit Blick auf den sich abzeichnenden demographischen Wandel. Nicht nur ältere Menschen betrifft das Thema Barrierefreiheit, auch für die jungen Familien in Stadtfeld ist ein barrierefreier öffentlicher Raum von großer Bedeutung. Ebenfalls in die Diskussionen und Abwägungen eingeflossen sind Fragen des städtebaulichen Klimaschutzes.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Leitziele entwickelt:

- stadtverträgliche Mobilität ausbauen und erhöhen
- Funktionsvielfalt und Anpassungsfähigkeit weiter entwickeln
- Quartiersvielfalt sichtbar machen und miteinander verbinden

In Anlehnung an das Förderprogramm wurden die Maßnahmen in Handlungsfelder gegliedert und konkrete Lösungsansätze formuliert.

¹ Olaf Schnur: Demographischer Impact in städtischen Wohnquartieren, Wiesbaden 2010, Seite 189

² Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt Magdeburg: Nahversorgung in der Landeshauptstadt Magdeburg, Standort- und Versorgungsstrukturen, Heft 97/05, Magdeburg 2005

³ siehe Karte „03 Quartiersstrukturen“



Abbildung 2: Flohmarkt auf dem Olvensteder Platz in Stadtfeld Ost

Zentrenmanagement & Kommunikationsstrategie

Grundvoraussetzung für die Stärkung der Zentrenachsen ist die Einrichtung eines Zentrenmanagements, das sich neben der Projektweiterentwicklung und Koordination von Maßnahmen auch mit dem Aufbau einer ganzheitlichen Kommunikationsstrategie und Entwicklung einer gemeinsamen Dachmarke befasst. Die gemeinsame Vermarktung des Einzelhandels- und Gewerbebesatzes entlang der Zentrenachsen sollte auf einer grundlegenden Imagekampagne fußen, die das Profil der jeweiligen Zentrenachse bzw. Stadtteile herausstellt und eine Identifikation der Gewerbetreibenden sowie der Kunden bzw. Bewohner mit den Zentrenachsen und Stadtquartieren stärkt. Besonders geeignet erscheint hierfür eine einheitliche Dachmarke „Stadtfeld“, die das vorhandene Profil einbindet, widerspiegelt und über alle Medien transportiert. Alle Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit werden somit verbunden und stärken das öffentliche Interesse. Die Erarbeitung der Strategie und einer wiedererkennbaren und permanent verwendeten Wort- und Bildmarke sollte durch Stadtteilakteure und Bürger gemeinsam mit einer professionellen Agentur erfolgen.

Aufwertung Große Diesdorfer Straße

Für den langfristigen Erhalt der Funktionsvielfalt und der Gewährleistung der Versorgungssicherheit entlang der Zentrenachse sowie im Stadtteil, gilt es die Große Diesdorfer Straße als Ort des Wohnens, des Arbeitens, der Versorgung, der Kultur und Bildung zu stärken. Um dem komplexen Wirkungsgefüge einer zunehmenden Verödung der Straßenräume und dem Verlust der kleinteiligen Nahversorgungsfunktion entgegenzuwirken, ist zudem eine Aufwertung der Straßenräume zu empfehlen. Gleichermäßen käme dies, in dem bevölkerungsreichsten und dichtbebautesten Stadtteil Magdeburgs - Stadtfeld Ost -, auch einem Großteil der Stadtteilbewohner zugute und würde sich in die gesamtstädtischen Zielvorstellungen der „[...] kompakten Stadt der kurzen Wege: Nutzungsdichte in der Innenstadt und entlang des schienengebundenen Nahverkehrs intensivieren, [...] Nutzungsmischung ausbauen“⁴ schlüssig einfügen.

Es wurden zwischen Schenkendorfer und Annastraße auf Ebene einer Prinzipskizze drei mögliche Handlungsansätze entworfen (siehe Kap. 9 Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße).

⁴ Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt: Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburg 2025 Gesamtstadt, Magdeburg 2010, Seite 6



Abbildung 3: Tor zum Westfriedhof in Stadtfeld West

Hintergrund

Stadtfeld Ost ist ein urbaner Stadtteil mit vorwiegend gründerzeitlicher Blockstruktur, in dem die Einwohnerzahl in den vergangenen 10 Jahren um ca. 16% auf ca. 25.200 Einwohner anstieg. Die Nähe zur Innenstadt und die hervorragende Anbindung durch öffentliche Verkehrsmittel sind wesentliche Pluspunkte. Nachteilig ist dagegen der erkennbare Verlust von inhabergeführten Ladengeschäften und der damit verbundene Mangel an Vielfalt und sozialen Funktionen der Nahversorgung. Aber auch die Verkehrsbelastung und die eingeschränkte Freiraumqualität der Großen Diesdorfer Straße werden von Anwohnern, Passanten, Eigentümern und Händlern bemängelt. Von den örtlichen Einzelhändlern wird im Besonderen auf die geringe Gestaltungsqualität des öffentlichen Straßenraums im Bereich der Großen Diesdorfer Straße/Ecke Arndtstraße hingewiesen. Zudem fehlen linienhafte Querungsmöglichkeiten und leicht erreichbare Kurzzeitstellplätze für Kunden.

Neben dem urbanen Leben in Stadtfeld Ost, bietet Stadtfeld West Ruhe, überschaubare Nachbarschaften und ausreichend Grün- und Freizeitflächen. Nach einem deutlichen Einwohnerrückgang Anfang

der 2000er Jahre hat der Stadtteil eine positive Entwicklung, auf das Niveau von 15.000 Einwohner, zu verzeichnen. Im Verhältnis zum übrigen Stadtgebiet fehlt es Stadtfeld West jedoch an einer eigenständigen Wahrnehmung.

Förderung und Finanzierung der entwickelten Maßnahmen

Grundsätzlich handelt es sich um Maßnahmenvorschläge deren Förderzusage und Finanzierbarkeit noch nicht feststehen. Mit Hilfe des MKFZ-Plans (siehe Kap. 7.2) besteht nach Zustimmung des Oberbürgermeisters und des Stadtrates die Möglichkeit, Fördergelder für einzelne Maßnahmen zu beantragen. Diese Förderanfrage ist weiterhin von bestimmten Voraussetzungen, z.B. der Bereitstellung eines notwendigen Eigenanteils durch die Stadt Magdeburg, abhängig. Im Rahmen dieser Anträge sind in der Folge die notwendigen detaillierten Projekt- und Finanzierungspläne zu erarbeiten. Eine Beantragung von Fördergeldern ist frühestens 2014 möglich und ein Mitteleinsatz - nach positiver Zusage - frühestens im Jahr 2015. Maßnahmen die unabhängig von Fördergeldern sind, können vor der Beantragung bzw. Förderzusage umgesetzt werden.

2 Anlass & Methodik

2.1 Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Die Zentrenbereiche in den Magdeburger Stadtteilen Stadtfeld Ost und West entlang der Großen Diesdorfer Straße und der Olvenstedter Straße wurden 2009 in das Städtebauförderprogramm des Bundes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Zielstellung des mindestens bis 2015 andauernden Programmes ist die Stärkung zentraler Versorgungsbereiche, deren Funktionen gefährdet sind und unter anderem gewerblichen Leerstand aufweisen. Das Programm hilft bei der Erkennung struktureller Probleme und dient zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen in den Zentrenbereichen. Es gilt, die Stadtteilgebiete als Standort für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben langfristig zu erhalten.

Ziele und Handlungsfelder des Förderprogrammes sind:

- die Funktion der zentralen Versorgungsbereiche erhalten und deren Multifunktionalität stärken
- steigenden Leerstand aufhalten und sinkender Investitionsbereitschaft entgegenwirken
- Aufwertung des öffentlichen Raumes und Erhalt der Vielfalt der Raumstrukturen
- Förderung der Stadtbaukultur
- Wohnformen für den demographischen Wandel schaffen
- Gestaltung eines kindgerechten Wohnumfeldes
- Stärkung der sozialen Kohäsion
- stadtverträgliche/multimodale Mobilität fördern
- partnerschaftliche Zusammenarbeit

Ergänzend zu dem Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ werden derzeit in Stadtfeld Ost und West Maßnahmen im Rahmen des Förderprogrammes „Stadtumbau Ost“ durchgeführt.

2.2 Aufgabenstellung integriertes Handlungskonzept

Mit dem Stadtratsbeschluss der Stadt Magdeburg (DS0354/09) vom 21.07.2009 wurden die Fördergebietskulissen im Rahmen des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ beschlossen. Als Schwerpunkte für die zu erarbeitenden integrierten Handlungskonzepte (IHK) wurden die drei Stadtteilzentren, gemäß des Nahversorgungskonzeptes der Stadt Magdeburg, benannt:

- Neustadt (Lüneburger Straße/Lübecker Straße),
- Sudenburg (Halberstädter Straße)
- Stadtfeld (Olvenstedter Straße und Große Diesdorfer Straße)

Für Stadtfeld Ost und West sind sowohl die Große Diesdorfer Straße als auch die Olvenstedter Straße mit ihren Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Gewerbebesatz, deren Einbettung in das städtische Wohn- und Freizeitumfeld, erkennbare multifunktionale Zentrenbereiche. Die Bedeutung der beiden Zentrenachsen für Gesamtstadtfeld ist entsprechend groß. Zusammenfassend sind hieraus folgende Zielstellungen des Stadtplanungsamtes für das integrierte Handlungskonzept Stadtfeld Ost und West entwickelt worden:

- Erhalt bzw. Stärkung der multifunktionalen Bereiche
- Pflege und Aufwertung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes
- bedarfsgerechte Anpassung der öffentlichen und technischen Infrastruktur (demographischer Wandel)
- weitere Verbesserung der multi- und intermodalen Mobilität
- intensive Beteiligung aller (Stadtteil-) Akteure

Im Teilabschnitt der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld Ost ist zwischen der Schenkendorfstraße und der Annastraße (Stadtteilzentrum) eine detailliertere Untersuchung, mit Fokus auf eine ganzheitliche Aufwertung des Straßenraumes, zu erstellen.

Konzeptionelle Lösungsansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Entschleunigung des Verkehrs, der Schaffung barrierefreier Haltestellen und der Stärkung der Aufenthaltsqualität stehen dabei im Vordergrund.

Die Identifizierung, Analyse und Bewertung der spezifischen Ausgangsbedingungen und Herausforderungen im Untersuchungsgebiet soll sich einerseits auf eine Reihe von quantitativen statistischen Daten als Kontextindikatoren der Stadtteilentwicklung stützen. Andererseits soll der Prozess in weiteren Bereichen qualitativ unteretzt werden. Durch Ortsbegehungen sowie vor allem durch qualitative teilstandardisierte Interviews sollen weitere Beobachtungen und zusätzliche Sichtweisen erschlossen werden.

Die in diesem Rahmen zusammengetragenen Befunde und Bewertungen sollen einem Plausibilitätscheck unterzogen und im weiteren Kommunikationsprozess intersubjektiv überprüft werden. Ziel ist es, neben Hintergrundinformationen zu den Ausgangs- und Problemlagen im vorgeschlagenen Programmgebiet auch Hinweise auf Aktivitäten und Projektansätze bzw. -ideen zu erhalten, um den notwendigen Perspektivenwechsel von der deskriptivanalytischen Darstellung der Mängel und Risiken hin zur eher handlungsorientierten Identifizierung und Auslotung der Stärken und Potenziale zu bewerkstelligen.

In methodisch-systematischer Hinsicht entspricht dies dem Instrument der SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken-Analyse). Der gezielten Auswahl der Gesprächspartner soll zudem eine Analyse der bedeutenden Akteuren vorausgehen.

2.3 Abgrenzung der Fördergebietskulisse

Stadtfeld liegt westlich der Magdeburger Altstadt und gliedert sich in die zwei Einzelstadtteile Stadtfeld Ost und Stadtfeld West, deren räumliche Trennung die Nord-Süd-Verkehrsachse des Europarings bzw. Westrings beschreibt.

Das im Wesentlichen gründerzeitlich geprägte Stadtfeld Ost grenzt in Richtung Norden an den Stadtteil Nordwest (Albert-Vater-Straße) und im Süden an den Stadtteil Sudenburg (Bahntrasse Richtung Hannover und ehemaliger Güterbahnhof). Stadtfeld West, gekennzeichnet durch eine überwiegend großflächige Wohnquartiersbebauung aus den 20er bzw. 50er Jahren und Freiflächen, umfasst den Bereich zwischen dem nördlich angrenzenden Neu-Olvenstedt (Neuer Renneweg), dem südlich angrenzenden Sudenburg und dem im Westen angrenzenden Stadtteil Diesdorf (Kummelsberg/Diesdorfer Graseweg).

Gemäß des Stadtratsbeschlusses (DS 0354/09_ Anlage 2) wird die Abgrenzung der Fördergebietskulisse für das Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ räumlich enger gefasst als die der o.g. Stadtteilgrenzen⁵. In Stadtfeld West verläuft die nördliche Grenze des Untersuchungsraums entlang des Schrote-Grünzugs. Im Süden werden das Encke-Carré sowie der Westfriedhof explizit ausgeklammert. Die westliche Grenze bildet der Diesdorfer Graseweg. Die südliche Abgrenzung verläuft entlang der Liebknechtstraße bis zum Adelheid- und Editharing sowie der Röntgenstraße. Diese stellen die westlichen Grenzen dar. Die nördliche Grenze im Bereich von Stadtfeld Ost bildet die Albert-Vater-Straße. Damit umfasst die Fördergebietskulisse mit einer Fläche von ca. 300 ha, eine räumliche Ausdehnung in Ost-West-Richtung von ca. 3,6 km und in Nord-Süd-Richtung von ca. 1,8 km. Die das Fördergebiet begrenzenden Straßen wurden jeweils mit dem gesamten Straßenraum sowie mit einer Bautiefe an jeder Straßenseite integriert. Auf diese Weise wird gewährleistet, dass die Straßen jeweils komplett im Fördergebiet liegen.

⁵ siehe „Karte 01 - Gebietskulissen“

Zu begründen ist die räumliche Eingrenzung mit dem komplexen Anforderungsbild des Förderprogrammes in Verbindung mit dem weitreichenden Wirkungs- und Einzugsbereich der gesamten Stadtteile. Ohne die räumliche Abgrenzung ist es kaum möglich belastbare Ergebnisse und Lösungsansätze zu entwickeln. Aufbauend auf dem Märktekonzept⁶ der Landeshauptstadt wurde die genannte Fördergebietskulisse entsprechend den funktionalen Einheiten der Zentrenachsen Große Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße festgelegt. Die gewählte Abgrenzung entspricht den zentralen Versorgungsbereichen sowie der alltagsweltlichen Raumorientierung der Bevölkerung.

Gleichwohl nehmen die Themen Verkehr und Mobilität im Stadtgebiet in Bezug auf die Erreichbarkeit des Wohnstandortes eine zentrale Rolle ein. Dies wurde bereits im Rahmen der ämterinternen Auftaktveranstaltung sowie in der darauf folgenden öffentlichen Bürgerinformationsveranstaltung gefordert und betont. Die ansässige Wohnbevölkerung prägt die beiden Zentrenachsen nicht nur in Bezug auf die Entwicklung des Einzelhandels, sondern auch durch die Wahl der jeweiligen Verkehrsmittel. Die Kunden und Passanten der Großen Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße wohnen zu einem hohen Anteil in der Umgebung der Zentrenachsen⁷.

2.4 Methodik

Zur Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes wurde ein breites methodisches Instrumentarium genutzt. Neben primär- und sekundärstatistischen Analysen und Auswertungen wurde viel Wert auf einen diskursiven, transparenten Planungsansatz und eine aktivierende Herangehensweise gelegt. In einem breit angelegten kommunikativen Erarbeitungs- und Rückkopplungsprozess konnten die relevanten Stadtteilakteure eingebunden werden. Wesentlicher Bestandteil der aktiven Beteiligung waren die 50 qualitativen, leitfadengestützten Interviews mit wichtigen Akteuren im Stadtteil.

Die Vorgehensweise stützt sich methodisch vor allem auf die Instrumente der qualitativen Sozialforschung. Dazu gehören die Sekundäranalyse vorhandener Berichte und die Dokumentenanalyse ebenso wie Einzelinterviews auf der Grundlage von teilstandardisierten Leitfäden, um die Belastbarkeit der verschiedenen Befunde zu erhöhen. Dadurch werden nicht nur eine Verschränkung verschiedener Quellen sondern auch unterschiedlicher Perspektiven ermöglicht.

Experteninterviews mit ausgewählten Stadtteilakteuren und Vertretern der lokalen Wirtschaft

Mit Hilfe von qualitativen, leitfadengestützten Interviews wurden ca. 30 Stadtteilexperten und ca. 20 lokale Gewerbetreibende (Händler, Eigentümer etc.) zur aktuellen Situation entlang der Zentrenachsen befragt. Einbezogen wurden Experten aus den Bereichen Kinder, Familie, Senioren, Gesundheit, Arbeitslosigkeit, Migranten, Behinderte, Kindertagesstätten und Schulen, Trägern von sozialen Einrichtungen und den Wohnungsunternehmen. Die Gespräche wurden im April bis August 2012 durchgeführt.

Im Vorfeld wurden die Gesprächspartner schriftlich über das Vorhaben informiert und erhielten hierbei den Interviewleitfaden. Kriterien bei der Auswahl der Stadtteilexperten waren der Wohn- und Arbeitsmittelpunkt im Untersuchungsraum und das Engagement in Vereinen, Gremien oder Arbeitsgruppen. Darüber hinaus sollten die Personen auch eine Multiplikatorenfunktion im Quartier innehaben. Aber auch Interviewpartner mit unterschiedlichem Bezug zum Untersuchungsraum wurden befragt, um vielseitige Perspektiven und auch Tiefen zu ermöglichen.

Bei den Gesprächen mit Händlern, Immobilieneigentümern und Unternehmern ging es primär um die Meinung der Wirtschaftstreibenden zu Problemlagen und Handlungsansätzen sowie deren Einschätzungen zu Entwicklungsperspektiven für die Zentrenachsen. Die Interviewgruppe der Unternehmer wurde in Form von Gruppeninterviews befragt. Diese Interviewform bietet die Möglichkeit einer alltagsnäheren Interaktionssituation und profitiert von einer Gruppendynamik, in der Meinungen und Positionen offener und freier kommuniziert werden.

⁶ GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Magdeburger Märktekonzept 2007 Fortschreibung, Ludwigsburg 2007

⁷ Ergebnis der durchgeführten Händlerinterviews

Insbesondere im Hinblick auf das Ziel der Aktivierung von Akteuren und Gewerbetreibenden sowie die Initiierung von Kooperationsstrukturen im Stadtteil war die Form des Gruppeninterviews zielführend. Die eingeladenen Akteure konnten direkt in Kontakt treten, Meinungen untereinander austauschen und erste mündliche Vereinbarungen zu bestimmten Themen treffen.

In der Auswertung der Interviews konnten zahlreiche Aussagen zu spezifischen Problemlagen und Potentialen in den Stadtteilen Stadtfeld West und Stadtfeld Ost bzw. der Zentrenachsen identifiziert werden. Direkt oder indirekt sind viele Vorschläge und Hinweise in das vorliegende integrierte Handlungskonzept eingeflossen.

Öffentliche Vermittlung

Durch Bürgerforen und Stadtteilspaziergänge konnte eine breite Öffentlichkeit angesprochen und beteiligt werden. Nachdem die Bausteine der Analyse vorgestellt und erläutert wurden, sind die Anregungen und Ideen der Teilnehmer aufgenommen worden. Soweit möglich und in Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt flossen diese in die Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes ein.

Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Der gesamte Prozess der Erarbeitung des integrierten Handlungskonzeptes wurde von einer intensiven Pressearbeit begleitet⁹. Über die einzelnen öffentlichen Aktivitäten erfolgte eine zeitnahe und umfangreiche Berichterstattung.

Auswertung verfügbarer statistischer Daten

Die Daten der Bevölkerungsentwicklung sowie der Sozialstruktur wurden durch das Amt für Statistik bereit gestellt. Soweit nicht anders vermerkt, beziehen sich die Daten auf den 31.12. des genannten Jahres. Der Sanierungsstand und Wohnungsleerstand wurde nach Daten des Stadtplanungsamtes fortgeführt. Weitere Daten zur Baustruktur, Wirtschaftsentwicklung sowie der technischen und sozialen Infrastruktur wurden entsprechenden Veröffentlichungen der Stadt Magdeburg entnommen (Reihe Magdeburg Sozial Band 11, Statistisches Jahrbuch

2011, Stadtteilentwicklungskonzept Magdeburg etc.). Karten und räumliche Darstellungen basieren auf der digitalen topographischen Stadtkarte 1:1.000 bzw. 1:10.000.

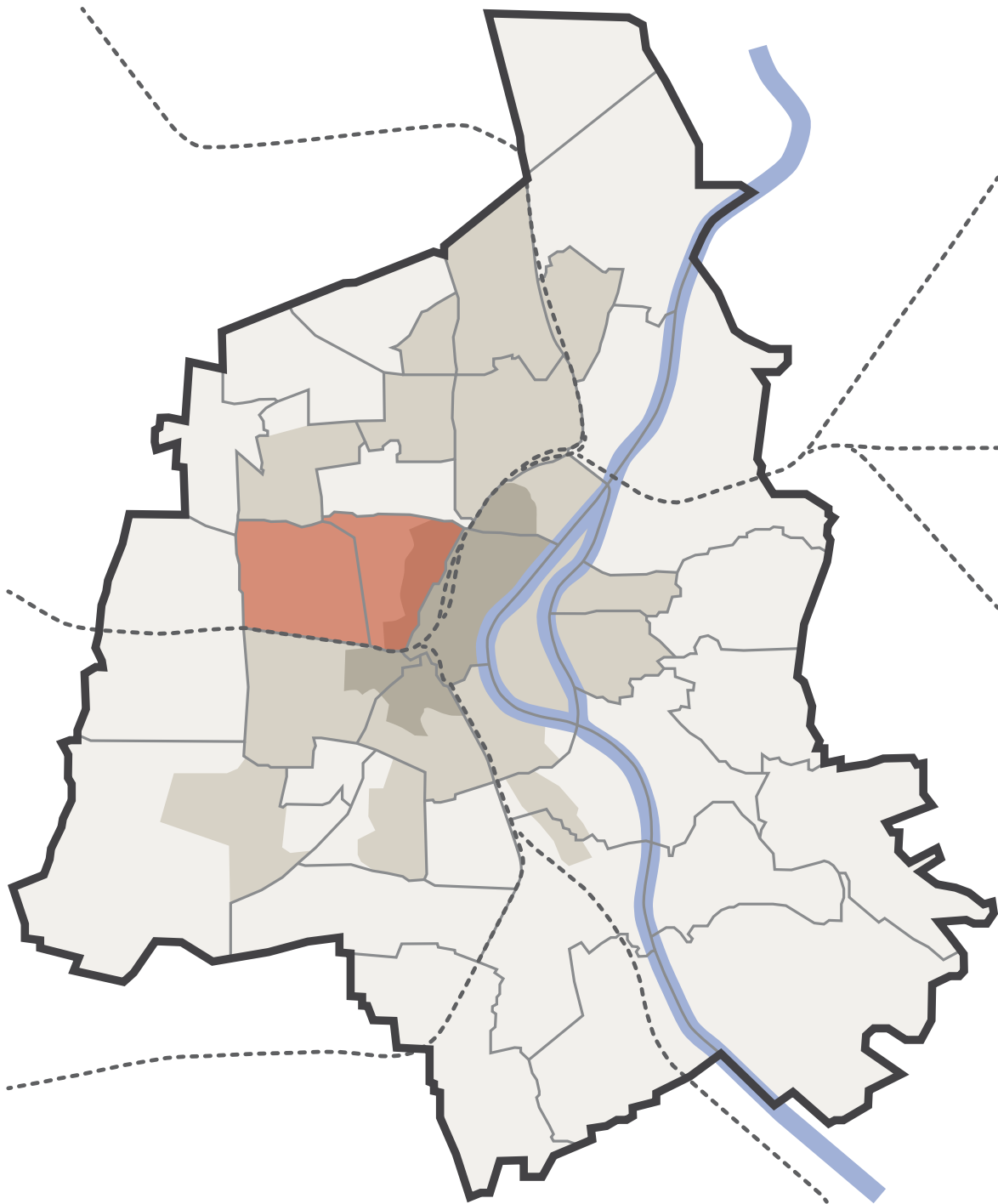
Eine genaue Ermittlung der Gebäude- und Wohneinheitenanzahl erfolgt derzeit vom Statistischen Bundesamt im Rahmen des „Zensus 2011“. Die Veröffentlichung der ersten Ergebnisse ist für November 2012 geplant. Die ausführlichen Daten sollen im Mai 2013 vorliegen⁹.

Auswertung vorhandener Planungen und Konzepte

Mit Bezug auf den thematischen Fokus des vorliegenden integrierten Handlungskonzeptes wurden bereits bestehende räumliche und strategische Planungen ausgewertet und im Rahmen der Aufgabenstellung fortgeschrieben. Inhalte des integrierten Handlungskonzeptes für Stadtfeld Ost und West aus dem Jahr 2006 wurden mit Bezug auf das aktuelle Handlungskonzept ausgewertet und Daten in aktualisierter Form übernommen. Darüber hinaus flossen Aussagen zu den beiden Stadtteilen aus dem noch in Erarbeitung befindlichen integrierten Stadtentwicklungskonzept „Magdeburg 2025“ ein. Weitere Planungen, die für die Erstellung des integrierten Handlungskonzeptes verwendet wurden, waren der Luftreinhalteplan, der Lärmaktionsplan, die Radverkehrskonzeption und das Kinderspiel- und Freiflächenkonzept der Stadt. Eine detaillierte Auflistung ist dem Quellenverzeichnis zu entnehmen.

⁸ vgl. Kapitel: „10.3 Pressespiegel Untersuchungszeitraum“

⁹ Statistisches Bundesamt: Welche Ergebnisse liefert der Zensus, <https://www.zensus2011.de/der-zensus-2011/artikel/welche-ergebnisse-der-zensus-liefert.html>, Aufruf 30.05.2012



Zeichenerklärung







	Stadtgrenze		MD Zentrum		Stadtfeld Ost/West
	Stadtteilgrenze		Bahntrasse		Elbe

Abbildung 4: Lage der Stadtteile im Stadtgebiet

3 Grundlagen

3.1 Gesamtstädtische Einordnung

Das Untersuchungsgebiet befindet sich westlich der Altstadt Magdeburgs. Getrennt durch den vierstreifig, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Stadtring (B 71), den dazu parallel angeordneten Bahntrassen mit dem Hauptbahnhof und der begrünten Parkanlage (Glacis), besteht nur ein geringer städteräumlicher Zusammenhang zur Innenstadt. Nach Süden setzen sich die genannten großflächigen Bahnanlagen fort und bilden die Grenzen zum Stadtteil Sudenburg.

Die städtebauliche Einbindung in Richtung Norden, Osten und Süden ist demnach durch einzelne punktuelle Verbindungen geprägt. Fließende stadtstrukturelle Übergänge sind nur westlich in Richtung Diesdorf zu finden. Die anderen genannten Untersuchungsraumgrenzen bilden gleichzeitig linienförmige Barrieren und schneiden die beiden Stadtteile von ihren benachbarten Gebieten ab. Innerhalb der Fördergebietskulisse ist die Verkehrsachse des Westringes/Europaringes eine starke städtebauliche Zäsur. Sie ist nicht nur die Verwaltungsgrenze zwischen Stadtfeld Ost und West sondern auch lebensräumliche Trennungslinie im kollektiven Bewusstsein vieler Stadtteilbewohner.

3.2 Historische Entwicklung

Bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts prägten nur wenige Handwerks- und Gartenbaubetriebe das Stadtfeld. Dagegen dominierten trotz der unmittelbaren Lage vor dem Ulrichstor landwirtschaftliche Nutzungen, was sich auf die so genannten „Reichs-Rayon-Bestimmungen“ zurückführen lässt. Diese versagten eine flächendeckende Bebauung vor den Verteidigungsanlagen der Stadt, um das Schussfeld nicht zu beeinträchtigen. Gleichwohl existieren noch bauliche Hinterlassenschaften dieser Zeit; so z.B. kleinere Fachwerksgebäude, die sich bei einem Angriff hätten zerlegen lassen. Zu finden sind diese heute noch in der Steinigstraße, Wielandstraße, Wilhelm-Külz-Straße oder Liebknechtstraße, in den Hoflagen der Olvenstedter Straße und in der Robert-Koch-Straße.

Stellvertretend für den militärischen Habitus von Stadtfeld sind v.a. die Außenforts, die 1866 erbaut wurden. So lagen mit Fort IV nördlich der heutigen Liebknechtstraße und Fort V an der Ecke Albert-Vater-Straße/Draisweg zwei der zwölf neuen Fortanlagen in Stadtfeld.

Die städtebauliche Grundstruktur Stadtfelds erschloss sich vornehmlich entlang der Verbindungsstraßen von Magdeburg nach Olvenstedt, Diesdorf und Hohendodeleben. Deren systematische Erweiterung Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte durch die Landerschließung in Folge der baulichen Hochkonjunktur zur Gründerzeit und der 1891 aufgehobenen Rayon-Bestimmungen. Die Folge war eine massive Bebauung des heutigen Stadtfeld Ost (damals Wilhelmstadt) bis zum Ersten Weltkrieg. Prägend wurden hierbei die umverlegte und als gärtnerische Zierde integrierte Schrote, der Neubau des Westfriedhofs oder auch das Schlachthofviertel.

Drastische Wohnungsnot wurde zu einem Kernproblem nach dem Ersten Weltkrieg, so dass v.a. der gemeinnützige Wohnungsbau unter Leitung des damaligen Oberbürgermeisters Hermann Beims vorangetrieben wurde. Die Gartenstadt Westernplan, die Siedlung am Goldschmidtring und der Ganghoferstraße, die Hermann-Beims-Siedlung und auch die Siedlung „Am Schroteanger“ gelten als Hinterlassenschaften dieses baulichen Aufschwungs.

Während des Zweiten Weltkrieges erlitt das Stadtfeld im Kontrast zur Magdeburger Altstadt nur geringe Schäden. Zentrum der Bombardierungen waren hierbei die Olvenstedter Straße Höhe Ebendorfer Straße, die Große Diesdorfer Straße und die Spielhagenstraße. Die Stadtreparatur der 1950er Jahre in der Großen Diesdorfer Straße oder kompletter Siedlungsneubau in der Spielhagenstraße waren dabei maßgebliche Projekte der Nachkriegsbebauung.

Tabelle 1: Bebauungspläne in Bearbeitung

Plan-Nummer	Bezeichnung / Lage	Kategorie	festgesetzte Nutzungen
B-Plan 216-1	Damaschkeplatz	qualifiziert	Gewerbe
B-Plan 216-1.1	Autohaus - Damaschkeplatz	qualifiziert	Gewerbe
B-Plan 216-2	westlich Damaschkeplatz	qualifiziert	Gewerbe/Wohnen
B-Plan 303-1	Steinbergstraße	qualifiziert	Verkehrsanlagen
B-Plan 303-3.1	Schrotepark	qualifiziert (vorhabenbezogen)	Wohnen
B-Plan 308-1 soll am 04.10.2012 aufgehoben werden	Beimsstraße/Flechtlinger Straße	qualifiziert	Wohnen
B-Plan 313-1	Große Diesdorfer Straße/ Westring	Aufstellungs- beschluss	Ausschluss zentrenrelevanter Einzelhandel
B-Plan 315-3	Große Diesdorfer Straße/ Liebknechtstraße	einfacher	Ausschluss zentrenrelevanter Einzelhandel
Aufstellungsbeschluss K-32	Harsdorf/Stadtfeld	einfacher	Kleingarten

Tabelle 2: Rechtsverbindliche Bebauungspläne

Plan-Nummer	Bezeichnung / Lage	Kategorie	festgesetzte Nutzungen	Stand
B-Plan 208-1.1	Olvenstedter Platz - Südseite	qualifiziert (vorhabenbezogen)	Einzelhandel, Wohnen	November 2003
B-Plan 218-1.2	Einkaufszentrum Große Diesdorfer Straße	qualifiziert (vorhabenbezogen)	Einzelhandel	März 2004
B-Plan 223-1	Schlachthof	qualifiziert	Gewerbe, Wohnen, Kleingarten	Juli 1999
B-Plan 223-1/1.Ä	Schlachthof, 1. Änderung Teilbereich	qualifiziert	Einzelhandel	März 2003
B-Plan 223-1/2.Ä	Schlachthof, 2. Änderung, Aufhebung in einem Teilbereich	qualifiziert	-	März 2011
B-Plan 223-1.1	Liebknechtstraße 27	qualifiziert (vorhabenbezogen)	Wohnen	März 2011
B-Plan 303-2	Große Diesdorfer Straße/ Am Schroteanger	qualifiziert	Wohnen	Juli 2004
B-Plan 311-1	Hohendodeleber Straße	einfacher	Ausschluss zentren- relevanter Einzelhandel	Januar 2009
B-Plan 312-1	Verlängerung Westring	qualifiziert	Gewerbe	Februar 1998
B-Plan 312-1/1.Ä	Verlängerung Westring, 1. Änderung	qualifiziert	Ausschluss zentren- relevanter Einzelhandel	September 2002
B-Plan 312-2	Große Diesdorfer Straße/ Dehmbergstraße	qualifiziert	Gewerbe, Wohnen, Kleingarten	Oktober 1999
B-Plan 367-1	Straßenbau Diesdorf	qualifiziert	Wohnen, Verkehrsanlagen	Juni 2009

3.3 Bauleitplanung

Gegenwärtig existieren in Stadtfeld zwölf rechtsverbindliche Bebauungspläne sowie ein Aufstellungsbeschluss. Weiterhin bestehen vier rechtsverbindliche Vorhaben- und Erschließungspläne. Zudem befindet sich ein V+E-Plan momentan in Bearbeitung¹⁰.

Mit Blick auf die Steuerung der Einzelhandelsentwicklung durch das Magdeburger Märktekonzept 2007 in Stadtfeld verfolgt die Stadt das Ziel, **großflächigen Einzelhandel** (über ca. 800 m²) mit Hilfe von Aufstellungsbeschlüssen sowie einfachen B-Plänen auszuschließen.

Darüber hinaus bemüht sich die Landeshauptstadt Magdeburg um die Entwicklung der großen Stadtbrachflächen in Stadtfeld. In diesem Zusammenhang ist in Stadtfeld Ost auf dem **Schlachthofgelände** geplant, verbleibende größere, innerstädtische Brachflächenareale zu einem Wohn- und Arbeitsquartier umzugestalten. Das Schlachthofviertel befindet sich jedoch nur im Verflechtungsbereich des Untersuchungsgebietes und spielt daher bei der weiteren Betrachtung nur eine untergeordnete Rolle.

Weiterhin wird langfristig die Aktivierung von Entwicklungspotentialen bezüglich der **Eingangssituation Große Diesdorfer Straße** und am **Damaschkeplatz** angestrebt. Durch die hier gewünschte geschlossene Bebauung (entlang der Olvenstedter Straße und des Adelheidrings) soll der Eingangsbereich in den Stadtteil Stadtfeld Ost sowie die Verbindung zur Altstadt eine Aufwertung erfahren.

Für den rechtskräftigen Bebauungsplan 312-1/1Ä „Verlängerter Westring“ wird eventuell eine Überarbeitung in Erwägung gezogen. Hintergrund ist der zum Teil vorhandene städtebauliche Neuordnungsbedarf durch Brachflächen und verschiedene Investorenanfragen¹¹.

Der Bebauungsplan 303-1 „Steinbergstraße“ wird nicht fortgeführt, da die Planungsziele nicht mehr aktuell sind. Dies hat keine Auswirkungen auf die Fördergebietskulisse.

¹⁰ siehe „Karte 02 - verbindliche Bauleitplanung“

¹¹ Interview mit Vertretern der verbindlichen Bauleitplanung

4 Bestandsanalyse

4.1 Identität, Mitwirkung & Kooperation

Der Stadtteil Stadtfeld Ost ist eine begehrte Wohnlage mit hoher Urbanität und städtebaulicher Qualität. Die Außenwahrnehmung als „In-Kiez“ tritt in den letzten Jahren zunehmend verstärkt in Konkurrenz mit dem Image des neuen Künstlerkiez Buckaus. In der Innenwahrnehmung der Anwohner besitzt Stadtfeld Ost vorwiegend den Charakter eines gut-bürgerlichen Stadtteils in dem sich die studentische Szene zu einem Akademikerviertel mit jungen Familien weiterentwickelt hat. Identitätsstiftende städtebauliche Räume sind der Lessingplatz, der Schellheimerplatz, mit seinen historischen Gründerzeitfassaden, die Grünanlagen in der Goethestraße, aber auch die mit einer negativen Ausprägung besetzte große Brachfläche am Adelheidring. Zu den markanten Gebäuden im Stadtteil ist das Eckgebäude Maxim-Gorki-Straße/Große Diesdorfer Straße zu zählen. Ein weiterer Identifikationspunkt der fest mit Stadtfeld Ost verbunden wird, ist die Eis-Konditorei Blume in der Olvenstedter Straße.

Gewerbetreibende in Stadtfeld Ost nennen die zentrale Lage als positiv prägende Eigenschaft. Darüber hinaus schätzen Passanten die Vielfalt und Qualität der Einkaufs- und Dienstleistungsangebote der Stadtteilzentren Große Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße.

Gegenüber dem urbanen Stadtfeld Ost bietet Stadtfeld West Ruhe und eine überschaubare Nachbarschaft mit viel Grün. Die Außenwahrnehmung ist durch ein nicht vorhandenes -geradezu neutrales- Profil geprägt. Zu den städtebaulichen Imageträgern zählen die Hermann-Beims-Siedlung und deren doppelreihige Pappelallee, der Westfriedhof und die Schroteanlagen.

Stadtfeld Ost & West weisen eine sehr vielfältige Vereinskultur und zudem ein hohes Maß an bürgerschaftlichem Engagement auf, welches sich in Vereinsstrukturen institutionalisiert hat. Herauszuheben sind hierbei die Gemeinwesen-Arbeitsgruppen

Stadtfeld Ost und Stadtfeld West, der Bürger für Stadtfeld e.V., der Bürgerverein Beimssiedlung e.V. sowie die Interessengemeinschaft (IG) Mehrgenerationenplatz Hans-Löscher-Straße. Die Gemeinwesenarbeit in Stadtfeld teilt sich in zwei lokale Gruppen auf: Stadtfeld-Ost stellt eine eigenständige GWA-Gruppe dar, während Stadtfeld-West zusammen mit Diesdorf eine gemeinsame GWA-Gruppe bildet. Die Gemeinwesenarbeit verfolgt nach der Definition der Landeshauptstadt Magdeburg folgende Ziele:

- Lebensqualität im Stadtteil verbessern
- Hilfe zum selbstorganisierten Handeln unter Mobilisierung aller verfügbaren Ressourcen geben
- Vernetzungsstrategien entwickeln
- Bewohnerinnen und Bewohner eines Stadtteils ermutigen und befähigen, Probleme zu erkennen und deren Lösung selbsttätig und öffentlich anzugehen
- Bürgerinnen und Bürger in kommunale Willensbildungsprozesse einzubeziehen

Die sehr gut vernetzten Gemeinwesen-Arbeitsgruppen bündeln die Akteure aus den Bereichen Soziales, Bildung, Wohnungswesen, Stadtverwaltung, Gewerbe etc. zu Sitzungen und Diskussionsrunden. Hierdurch findet ein intensiver Austausch untereinander statt.

Kooperationen zwischen Kindertageseinrichtungen und Pflegeheimen, zwischen Schulen und lokalem Gewerbe, z.B. bei Praktikaplätzen und Sponsoring, sind nur einige Beispiele der vielfältigen Verflechtungen, in die auch die Kunst- und Kultureinrichtungen sowie die Wohnungsgenossenschaften eingebunden sind.

Auf Seiten der Einzelhändler und Gewerbetreibenden bestehen darüber hinaus Bestrebungen zur Bildung einer IG Große Diesdorfer Straße. Man verspricht sich daraus Synergieeffekte,

Vermarktungsimpulse und weitere Vorteile. Bislang sind die einzelnen Angebote nur bedingt zusammengefasst. Ein einheitliches oder aufeinander abgestimmtes Erscheinungsbild sowie eine Synchronisierung von Geschäftsöffnungszeiten ist bislang nicht vorhanden. Eine Vereinsgründung ist aus finanziellen und personellen Gründen noch nicht vollzogen, auch wenn die Basis hierfür nach Ansicht der Akteure bereits gelegt wurde. Problematisch ist, dass auf Grund des Tagesgeschäftes die Händler und Gewerbetreibenden kaum Zeit und Kraft für eine Mitarbeit in einer Interessengemeinschaft aufbringen können. Ferner gibt es bisher keinen aktiven Dialog mit den Händlern in den Nebenstraßen. Eine Vereinsgründung ist bis zum Redaktionsschluss noch nicht erfolgt.

Auswertung der Interviews

Ein Großteil der befragten Akteure lebt selbst im Untersuchungsgebiet oder arbeitet dort. Die Mehrheit der Befragten verbindet dabei eine hohe Einsatzbereitschaft für den Stadtteil und seine Mitbürger sowie ein starkes Interesse an der Gestaltung der zukünftigen Entwicklung. Die Vernetzung der Vereine und Initiativen wird insgesamt als gut und umfangreich beschrieben. Ein Großteil der interviewten Einzelhändler begreift sich als lokal

agierender Unternehmer, welcher das Thema Nahversorgung und Nahmobilität bewusst oder unbewusst bedient. Anwohner identifizieren sich mit ihrem Stadtteil und Lebensraum. Sie sind generell an der zukünftigen Stadtteilentwicklung interessiert, bringen ihre detaillierten Ortskenntnisse, ihre Kreativität und ihre individuellen Interessen an der zukunftsfähigen Stadtentwicklung mit ein, sehen sich aber zum Großteil selbst nicht als aktive Mitgestalter, sondern vorwiegend als Berater.

Zusammenfassung Identität, Mitwirkung & Kooperation

als einer der bevölkerungsreichsten Stadtteile gilt es Anzahl/Angebot an identitätsstiftenden öffentlichen Orten (Platzkultur) in Stadtfeld zu erhöhen

aktive Vereinskultur und engagierte Bürgerschaft in beiden Stadtteilen vorhanden

Selbstvertretungsstrukturen wie Interessen- und Standortgemeinschaften, Gewerbevereine, Brancheninitiativen von Einzelhändler oder Gewerbetreibende nicht vorhanden

Stadtfeld Ost verfügt in Magdeburg über ein positives Image, Stadtfeld West über ein „neutrales“ Image

besteht hohes Engagement von Einzelakteuren und hohe Kooperationsbereitschaft in der Bürgerschaft

einheitlicher Außenauftritt + Marketing nicht vorhanden, wird aber von vielen Seiten gewünscht (Bsp. Logo)



Abbildung 5: Eis-Konditorei Blume in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

4.2 Städtebauliche Struktur

Stadtfeld Ost und West besitzen ausgeprägte Quartiersstrukturen¹², die sich in erster Linie aus Ihren Baualtersklassen ableiten lassen. Zu nennen sind hier z.B. die Hermann-Beims-Siedlung aus der Periode des Neuen Bauens, der Westernplan mit seiner Gartenstadtcharakteristik, das Quartier Fröbelstraße gekennzeichnet durch dessen sozialistische Zeilenbebauung, das durch gründerzeitliche Stadthäuser geprägte „Dichterviertel“ um die Goethestraße oder das Quartier am Editharing mit seiner 1930iger Jahre Villenbebauung.

Stadtfeld Ost ist vornehmlich durch seine gründerzeitliche Bebauung charakterisiert, wobei es auch hier verschiedene Quartiersausprägungen gibt. Oft gruppieren sich diese um einen zentralen Platz (Schellheimerplatz, Wilhelmstädter Platz oder Olvenstedter Platz).

Stadtfeld Ost

Stadtfeld Ost ist das Größte noch erhaltene Gründerzeitquartier der Landeshauptstadt Magdeburg mit zahlreichen denkmalgeschützten Gebäuden¹³. Die Straßenzüge wurden im Zuge der Industrialisierung unter Berücksichtigung der alten Handelswege vorwiegend orthogonal angelegt. Dabei ließen die Parzellengrößen in der Blockstruktur Gebäude mit nur je einem Seitenhaus zu. Identitätsstiftende, städtebaulich prägende Elemente sind u.a. der Grünzug in der Goethestraße sowie der Schellheimerplatz mit seinem gründerzeitlich geschlossenen Fassadenbild.

Das homogene historische Stadtbild wird an zahlreichen Stellen im Untersuchungsraum unterbrochen. Baustrukturen, wie die des industriellen Wohnungsbaus der ehemaligen DDR in der Alexander-Puschkin-Straße oder Wilhelm-Klees-Straße, gliedern sich nur ungenügend in das Quartiersgefüge ein. Die zum Teil nicht aufgenommenen historischen Straßenfluchten, eine giebelständige Zeilenbebauung zur öffentlichen Straße und die nicht geschlossenen Blockecken z. B. an der Ecke Große Diesdorfer Straße/Annastraße verursachen städtebauliche Brüche¹⁴. Dagegen fügen sich Neubauten aus den 1990er Jahren, verstärkt in der Maxim-Gorki-Straße,

Goethestraße und Großen Diesdorfer Straße zu finden, städtebaulich in die Gründerzeitbebauung ein. Die städtebaulich hochwertigen Siedlungsbauten des Westernplans im Norden liegen nur teilweise im Untersuchungsgebiet. Im Verflechtungsbereich befinden sich repräsentative und denkmalgeschützte Gebäude auf dem ehemaligen Schlachthofgelände im Süden und die Grünanlagen der Glacis im Osten. Sie besitzen gleichfalls eine hohe städtebauliche Qualität.

Zentrenachse Große Diesdorfer Straße - Teilabschnitt Stadtfeld Ost

Der Straßenraum der Großen Diesdorfer Straße ist in Stadtfeld Ost im Durchschnitt ca. 20 m breit und wird durch die vierstreifige Straße mit integriertem Gleisbett dominiert. Sie endet im Osten am Adelheidring, welcher nach ca. 200 m in den Damaschkeplatz einmündet.

In diesem Bereich ist an der westlichen Straßenseite keine straßenbegleitende Bebauung vorhanden. Brachflächen dominieren das Straßenbild, die zum Teil durch Wildwuchs oder angelegte Schotterflächen für temporäre Zwischennutzungen (Zirkus, Eislaufbahn, Weihnachtsbaumverkauf etc.) geprägt sind. Unmittelbar an der Ecke Olvenstedter Straße/Damaschkeplatz befindet sich ein eingezäunter Pkw-Sammelparkplatz. Auf Grund der Nähe zum Hauptbahnhof und der guten Anbindung an die B71 wird dieser privat geführte gebührenpflichtige Schotterplatz tagsüber durch Berufspendler intensiv genutzt. Gegenüberliegend, auf der Ostseite, befinden sich die erhöht liegende parallel verlaufende Nord-Süd-Hauptverkehrsachse B71 und dessen begleitende Grünflächenbereiche. Der gesamte Teilabschnitt weist hohe gestalterische und städtebauliche Defizite auf.

Ab dem Adelheidring, ca. 50 m in Richtung Westen, beginnt die Fassung des Straßenraums der Großen Diesdorfer Straße durch die gründerzeitliche Bebauung. Die Stadtteileingangssituation bietet jedoch durch die zum Teil unverputzten, stark verschmutzten Brandwände ein unattraktives Straßenbild. Im weiteren Verlauf bis zum Kreuzungsbereich Europaring (ca. 1,1 km Länge) sind an den Ecken Gerhart-Hauptmann-Straße, Annastraße und Europaring ebenfalls ungepflegte Brachflächen

¹² siehe „Karte 03 - Quartiersstrukturen“

¹³ siehe „Karte 04 - Denkmäler“

¹⁴ siehe „Karte 05 - stadträumliche Gestaltung“



Abbildung 6: Matthissonstraße in Stadtfeld Ost - Blick in Richtung Norden

mit ungestalteten Brandwänden vorhanden. Die exponierten Ecklagen direkt an der Zentrenachse beeinflussen das Stadtbild und die Umfeldqualität gleichermaßen negativ.

Anhand des Verkehrsaufkommens, der Aufteilung des Straßenraums¹⁵ und der daraus folgenden Dominanz von Kraftfahrzeugen wird das gesamte Straßenbild des Teilabschnittes maßgeblich durch verkehrstechnische Erfordernisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) geprägt. Der beschriebene Straßenraum zwischen Damaschkeplatz und Europaring wird zunehmend von Pkw-Fahrern als „Rennstrecke“ genutzt. Die lange Verkehrsachse ist städtebaulich unzureichend gegliedert und unterstreicht im Zusammenhang mit der optischen Aufweitung des Straßenraums durch die o.g. Zeilenbauten aus den 1950er Jahren diesen Charakter zusätzlich. Eine unzureichende Synchronisierung der Lichtschaltanlagen Arndtstraße, Annastraße und Europaring regt zusätzlich dazu an, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu überschreiten, um die jeweils folgende Ampelanlage noch in der Grünphase überqueren zu können. Dieses Verhalten vieler Pkw-Fahrer wirkt sich negativ auf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer aus. Am Knotenpunkt Annastraße verschärft sich

die verkehrliche Situation. Durch die Funktionsüberlagerung von Straßenbahn- und Bushaltestelle (Umsteigepunkt), Fußgänger-, Rad- sowie Pkw-Lieferverkehr und Einzelhandelsflächen kommt es in dem engen Straßenraumprofil täglich zu erheblichen Nutzungskonflikten, so dass viele Radfahrer die Große Diesdorfer Straße meiden.

Die Aufenthaltsqualität der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße ist auf Grund der zuvor genannten Punkte sowie der fehlenden Möglichkeiten zum Sitzen und Flanieren für die Passanten und Stadteilbewohner als insgesamt gering einzustufen. Die Gehwege sind besonders im zentralen Bereich zwischen Schenkendorfstraße und Annastraße für die hohe Passantenfrequenz zu schmal dimensioniert (ca. 4 m). Der Platz für Fußgänger, Außensitz- und Präsentationsflächen für Gastronomen und Einzelhändler ist stark begrenzt. Werbeträger, plaktierte bzw. besprühte Strom- und Telekomkästen schränken die Nutzbarkeit zusätzlich ein und mindern zudem den optischen Eindruck. Diese beengte Situation im Bereich der Gehwege verstärkt die Nutzungskonflikte im Abschnitt der Halte- und Umsteigestelle Arndtstraße. Die fehlende Aufenthaltsqualität beeinträchtigt die Attraktivität des Einkaufsstandortes negativ.

¹⁵ vgl. Kapitel: „3.2 Mobilität & Verkehr“



Abbildung 7: Eingangssituation in die Große Diesdorfer Straße, Höhe Adelheidring in Stadtfeld Ost



Abbildung 8: Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße, Höhe Matthissonstraße in Stadtfeld Ost



Abbildung 9: Haltestelle Ebendorfer Straße in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost



Abbildung 10: Subzentrum Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

Zentrenachse Olvenstedter Straße

Die Olvenstedter Straße beginnt am Damaschkeplatz und verläuft in nordwestlicher Richtung durch den Untersuchungsraum bis zum Olvenstedter Platz.

Zu Beginn wird die südliche Seite des Straßenbildes ebenfalls von den zuvor genannten Brachflächen beeinträchtigt. Der gesamte weitere Straßenverlauf (ca. 950 m) bis zum Olvenstedter Platz weist weniger Baulücken und Brachflächen als die Große Diesdorfer Straße auf. Baulücken befinden sich an den Straßenkreuzungen Maxim-Gorki-Straße, Schillerstraße und Friesenstraße. Ein weiterer Unterschied zum Straßenbild der Großen Diesdorfer Straße ist der geschlossene ältere Baumbestand, welcher lediglich an den Verkehrsknotenpunkten Ebendorfer Straße und Goethestraße zweckmäßig unterbrochen ist. In dem ca. 150 m langen Abschnitt zwischen Goethestraße und Ebendorfer Straße (Stadtteilzentrum) wurden in den 1990er Jahren die vorhandenen Baulücken in Fortführung der bestehenden Struktur geschlossen. Zudem wurde das Straßenbild durch Baumneupflanzungen vervollständigt. Der Abschnitt weist eine rege Geschäftstätigkeit auf und verfügt über zahlreiche

Gewerbe- und Einzelhandelsflächen im Erdgeschoss¹⁶ sowie diverse Dienstleistungsbüros und Arztpraxen in den Obergeschossen der zumeist viergeschossigen Gebäude.

Das ca. 32 m breite Straßenraumprofil bietet ausreichend Platz für eine konfliktarme Nutzungsmischung. Radfahrer, Fußgänger, Einzelhändler, Sitzgelegenheiten vor Gaststätten und an den Haltestellen wartende Passanten behindern sich nicht gegenseitig. Der Gehweg ist mit einem farblich abgegrenzten Radweg ausreichend breit (ca. 10 m) angelegt. Der Abschnitt besitzt eine gute Aufenthaltsqualität und eine konfliktarme Verkehrsführung.

Der folgende ca. 650 m lange Straßenverlauf von der Ebendorfer Straße bis zum Olvenstedter Platz ist durch eine einseitige Baumreihe und eine vorwiegend geschlossene, viergeschossige gründerzeitliche Wohnbebauung mit vereinzelt Geschäften im Erdgeschoss geprägt. Am Olvenstedter Platz weitet sich der Straßenraum deutlich aus. An der Nordseite ist der Platz durch fehlende Bebauung nicht gefasst. Ein viergeschossiges Wohngebäude aus den 1920er Jahren und ein in den 1990er Jahren

¹⁶ vgl. Kapitel: „3.6 Handel, Handwerk & Dienstleistung“



Abbildung 11: Olvenstedter Platz in Stadtfeld Ost - Blick in Richtung Osten

errichtetes Wohn- und Geschäftshaus mit einem integrierten Lebensmittelfilialisten (ca. 800 m² Verkaufsfläche) bilden die westliche bzw. südliche Kante des dreieckigen Platzes. Eine auf der westlichen und südlichen Seite verlaufende zweistreifige Straße und das sich auf der nördlichen Seite befindliche Gleisbett der Straßenbahn stellen für die kleinteilig gepflasterte Platzmitte eine nicht unerhebliche Nutzungsbarriere dar. Die Platzmitte besitzt wenig Aufenthaltsqualität. Ein geringes Angebot an Sitzmöglichkeiten, ungepflegte Pflanzenbeete, beschmierte Stromkästen und schlecht angeordnete bzw. zu niedrige Fahrradabstellsäulen unterstreichen diesen Charakter. Der hohe Versiegelungsgrad des Platzes lässt Assoziationen an einen Marktplatz zu, jedoch findet ein Marktbetrieb, welcher den ganzen Platz einnimmt, nur einmal jährlich statt (Stadtteil Flohmarkt). Passanten frequentieren den Platz hauptsächlich auf der östlichen Seite im Bereich der Straßenbahnhaltestellen und des kleinen Blumenkiosks.

Stadtfield West

Der Stadtteil, der bereits einen deutlich randstädtischen Charakter aufweist, ist mehrheitlich durch einzelne in sich homogene Wohnquartiere geprägt. Südlich der Großen Diesdorfer Straße, zwischen Westring und Beimsstraße, befinden sich vorrangig

Siedlungsstrukturen aus den 1950/1960er Jahren, die vornehmlich (vgl. Stadtteilentwicklungskonzept 2006¹⁷) von einer homogenen Altersgruppe (+65 Jahre) bewohnt werden. Die vier- bis fünfgeschossigen industriell gefertigten Wohnungsbauten sind in einzelnen ca. 50 - 70 m langen Zeilen sowohl in Nord-Süd- als auch Ost-Westrichtung angeordnet. Großzügig gestaltete Freiflächen bieten ausreichend Raum für Aufenthalts- und Spielflächen, sind aber zu wenig differenziert und allseitig einsehbar. Private Rückzugsräume sind nur nördlich der Spielhagenstraße in Form von Mietergärten vorhanden.

Die sich im Westen daran anschließende denkmalgeschützte Hermann-Beims-Siedlung ist als Prototyp des sozialen Wohnungsbaus der 1920er Jahre im Stil des Neuen Bauens errichtet worden. Sie ist mit 2.100 Wohnungen eine der größten Siedlungen dieser Zeit und entstand im Auftrag der Heimstätten-AG und des städtischen Vereins für Kleinwohnungswesen von 1924 bis 1932. In den Erdgeschoßzonen der dreigeschossigen, durch Quer- und Winkelbauten differenzierten Zeilenbauweise, befinden sich mitunter Geschäfte.

¹⁷ Stephan Westermann: Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld, März 2006, S.24



Abbildung 12: Flechtinger Straße in Stadtfeld West - Blick in Richtung Norden

Die Straßen sind nach Erschließungs- und Wohnstraßen, die Außenbereiche nach öffentlichen Verkehrs- und privaten Freiflächen unterschieden.

Der nördliche Bereich der Großen Diesdorfer Straße, zwischen Beimsstraße und Europaring, ist von unterschiedlichen Nutzungen und städtebaulichen Strukturen geprägt. An der Ecke Europaring wurden die historischen baulichen Anlagen des Kahlenbergstifts 2011 zurückgebaut. Geplant ist dort die Errichtung eines Lebensmitteldiscounters mit Sammelstellplätzen (ca. 800 m² Verkaufsfläche). Weiter westlich folgen vereinzelt gründerzeitliche Gebäudestrukturen (Pestalozzistraße), Geschosswohnungsbau der 1990er Jahre, industrielle Wohnungsbauten der DDR und eine Kleingartensiedlung. Auf der Höhe Beimsplatz befinden sich eingeschossige, großflächige Lager-, Gewerbe- und Garagenflächen aus den 1950er/1960er Jahren. In westlichem Verlauf schließt sich die vorstädtische Siedlung Schroteanger, ebenfalls ein Musterbeispiel vorkriegszeitlicher Bebauung, an. Die vorwiegend zweigeschossigen Reihenhäuser in Ost-Westausrichtung bilden mit einem ca. 30 m tiefen Gartenanteil ein eigenständiges, homogenes Quartier. Das Wohnen im Grünen, in direkter Nachbarschaft zum hochverdichteten, urbanen Stadtfeld Ost, wird zudem durch den landschaftlich geprägten Grünzug der Schrote und den parkähnlichen Westfriedhof unterstützt. Im Norden erstrecken sich großflächig ältere und jüngere Eigenheimgebiete sowie Kleingartenkolonien, die nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes sind.

Zentrenachse Große Diesdorfer Straße - Teilabschnitt Stadtfeld West

Der Straßenraum der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße weist im Bereich Stadtfeld West, ähnlich wie die Olvenstedter Straße, einen vorwiegend geschlossenen Baumbestand und einen ca. 26 m breiten und 2,6 km langen Straßenkörper auf. Größere Baulücken bzw. Brachflächen sind an den Straßenkreuzungen am Europaring (geplanter Lebensmittelmarkt) und Eisnerstraße zu finden. Die Straßenrandbebauung zwischen Europaring und Beimsstraße (ca. 640 m) ist größtenteils durch die genannten traufständigen Siedlungsbauten aus den 1960er und 1990er Jahren geprägt. Diese fassen den Straßenraum durch ihre Zeilenbauweise. Auf der nördlichen Seite kommt es vereinzelt zu



Abbildung 13: Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld West, Höhe Westfriedhof



Abbildung 14: Siedlungsbau Spielhagenstraße in Stadtfeld West

Unterbrechungen der Bebauung, welche das Stadtbild jedoch nicht negativ beeinträchtigen. Zwischen Fröbelstraße und Beimsplatz (ca. 250 m Länge) befindet sich das Stadtteilzentrum mit Wohn- und Geschäftshäusern, zwei integrierten Lebensmittelmärkten und einem benachbarten Lebensmitteldiscounter. Der ca. 650 m lange Teilabschnitt zwischen den Kreuzungen Beimsstraße und Seehäuser Straße ist durch die traufständige, dreigeschossige Zeilenbebauung aus den 1920er Jahren geprägt. Im westlichen Teil des Untersuchungsbereiches befindet sich der ca. 63 ha große Westfriedhof. Am nördlichen Rand schließt der Friedhof zur Großen Diesdorfer Straße hin mit einer zweireihigen Baumallee ab. Auf der gegenüberliegenden Straßenseite setzt sich die traufständige Zeilenbebauung fort. Insgesamt sind in Stadtfeld West keine schwerwiegenden städtebaulichen Defizite festzustellen. Einzig an der Eisnerstraße/Große Diesdorfer Straße befindet sich eine Brachfläche, die das Stadtbild negativ beeinflusst.

Auswertung Interviews

Die Mehrzahl der interviewten Akteure charakterisiert Stadtfeld Ost als dichten und bevölkerungsreichen Stadtteil mit Altbau-Flair, der sich vor allem für den Großteil der jungen Bevölkerungsteile als sehr attraktiv darstellt. Die unmittelbare Nähe zur Innenstadt, die sehr gute Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr in Form von Bus und Straßenbahn, die attraktive Gründerzeitbebauung mit schönen Wohnlagen sowie die sehr gute Funktionsmischung werden hervorgehoben. Zumeist sind die Wege zur Nahversorgung kurz.

Stadtfeld West wird überwiegend als Wohnviertel wahrgenommen, welches auf Grund seines großen Anteils an Grünflächen auch für Familien eine attraktive Wohnlage darstellt. Prägend für die Akteure ist vor allem der Siedlungsbau der 1920er Jahre mit der Hermann-Beims-Siedlung. Sie wird von vielen als bedeutendes architektonisches Erbe des Neuen Bauens in Magdeburg verstanden, dass durchaus touristisches Potential (z.B. geführte Rundgänge) besitzt. Eine stärkere Einbindung in das touristische Netz der Landeshauptstadt wird gewünscht. Bemängelt wird durch viele Akteure die Zerschneidung der Stadtteile durch die großen Verkehrsachsen Große Diesdorfer Straße und Europaring/Westring. Sie stellen eine große Barriere dar und verhindern die Vernetzung der Quartiere. Weitere Kritik bezieht sich auf das bauliche und gestalterische

Erscheinungsbild der Großen Diesdorfer Straße und das direkte Umfeld vor allem im Bereich zwischen Annastraße und Gerhart-Hauptmann-Straße. Viele Akteure betrachten eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität vor allem der Großen Diesdorfer Straße als wichtigste Aufgabe, um die Verweildauer zu erhöhen und ein angenehmes Einkaufsumfeld zu schaffen.

Vereinzelte Interviewpartner vertreten jedoch gleichzeitig die Auffassung, dass der Hauptstraßencharakter vor allem durch den zu Spitzenzeiten starken Verkehr geprägt sein muss. Die derzeitige Situation wird auf Grund der Enge z.B. im Bereich der Arndtstraße („Engpass“) als unabänderlich wahrgenommen, da der Raum für den Kfz-Verkehr notwendig sei.

Der öffentliche Raum im gesamten Stadtteil und insbesondere die Plätze werden als zu wenig belebt wahrgenommen. Genannte Beispiele sind der Olvenstedter Platz und Wilhelmstädter Platz. Positiv hervorgehoben und auf Grund ihrer urbanen Qualität geschätzt werden der Schellheimerplatz - trotz seines hohen Stellplatzdrucks - und der Lessingplatz mit seinen Lokalen. Dennoch vermissen viele Gesprächspartner urbane Plätze, Sitzgelegenheiten und weitere Begegnungsmöglichkeiten in den Stadtteilen. Eine Aufwertung der Großen Diesdorfer Straße und der Olvenstedter Straße sowie das punktuelle Schließen von Lücken an und im Umfeld der Zentrenachsen sind nach Ansicht vieler Akteure notwendige Schritte im weiteren Entwicklungsprozess.

Zusammenfassung Städtebauliche Struktur

Stadtfeld Ost kennzeichnet vorwiegend eine attraktive gründerzeitliche Bebauung mit einer hohen baulichen Dichte

existieren städtebauliche Barrieren im Osten und Süden zu angrenzenden Stadtteilen in Form von Bahn- und Straßenverkehrsanlagen

Stadtfeld Ost hat eine zentrale Lage in Nähe zur Innenstadt und zu wichtigen Verkehrsknotenpunkten

Stadtfeld West hat einen vorstädtischen, ruhigen Charakter mit einem breiten Angebot an Wohnformen (Einfamilien-, Mehrfamilien-,Reihenhäuser)

Hermann-Beims-Siedlung hat herausgehobene stadtbildprägende Bedeutung sowohl im Stadtteil als auch in Magdeburg

4.3 Mobilität & Verkehr

Stadtfeld befindet sich im 1. Verkehrsring westlich des Stadtzentrums und ist über den Magdeburger Ring (B71) mit drei Anschlussstellen direkt an das überregionale (A2 + A14) und das innerstädtische Verkehrsnetz (Nord-Süd-Verbindung) angeschlossen. Weitere bedeutende innerstädtische Nord-Süd-Verbindungen sind der Europaring und dessen Verlängerung Westring in Richtung Sudenburg sowie die Zentrenachse Olvenstedter Straße mit der Verlängerung Ebendorfer Straße. In Ost-West-Richtung führen die parallelverlaufende Albert-Vater-Straße (B1) sowie die Zentrenachse Große Diesdorfer Straße (L49) stadtauswärts. Am Damaschkeplatz münden die beiden genannten Zentrenachsen in die Ernst-Reuter Allee, der Zufahrt ins Stadtzentrum. Im Stadtquartier erfolgt die Erschließung über einen netzartigen Straßengrundriss mit beidseitigem Richtungsverkehr und nur vereinzelt Einbahnstraßen. Bis auf die Zentrenachsen und wichtige Erschließungsstraßen wird im Stadtquartier mit Ausnahme der Eisner- und Pestalozzistraße (Stadtfeld West) flächendeckend eine Tempo-30-Zone ausgewiesen. Der Westring stellt mit seinem Straßenquerschnitt und dem separat geführten Gleisbett eine erhebliche Barriere zwischen den Stadtteilen Stadtfeld Ost & West für Fußgänger und Fahrradfahrer dar. Die Straßengestaltung dient dem motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Nahverkehr. Die sehr gute Anbindung an den öffentlichen Regionalverkehr ist durch die Nähe zum Hauptbahnhof und Bahnhof Sudenburg bestimmt. Der Taktfahrplan am Bahnhof Sudenburg ist jedoch mit 60 min sehr großzügig ausgelegt (Regionalbahn nach Helmstedt bzw. Burg über den Hbf.). Hier fehlt zudem ein barrierefreier Zugang und eine benutzerfreundliche Gestaltung.

Die **Gestaltung des Straßenraums** in Stadtfeld orientiert sich derzeit in großen Teilen an den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs. Problematisch dabei ist, dass die Quartiere nicht für den heute vorhandenen Pkw-Besatz konstruiert wurden. Ein autoorientierter Lebensstil bedingt infrastrukturelle Notwendigkeiten und verlangt nach anderen Raumstrukturen. Daraus entstehen in vielen Bereichen des öffentlichen Raums Nutzungskonflikte, die die weiteren Verkehrsteilnehmer benachteiligen, zur Verminderung der

Aufenthaltsqualität und zwangsläufig zu Unfällen führen.¹⁸ Besonders offensichtlich wird dies entlang der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße im Bereich Adelheidring bis Europaring. Hier führt die Straßenraumgestaltung zu einer Barrierewirkung zwischen dem nördlichen und südlichen Teil von Stadtfeld Ost. Für zukünftige Baumaßnahmen im öffentlichen Raum sollten daher die Aspekte der Gestaltung und die technisch-funktionale Lösung gleichermaßen betrachtet werden. Gerade für ein historisches Viertel wie Stadtfeld sind diese von großer Bedeutung, will man dessen Attraktivität auch für die Zukunft erhalten.

Motorisierter Individualverkehr

Der Bestand der Pkw pro 100 Einwohner beträgt in Stadtfeld Ost 39,38 und in Stadtfeld West 44,53. Der Wert für die Gesamtstadt liegt bei 43,97. Im Vergleich weisen Städte wie Berlin (31,9) und Hamburg (40,2) einen geringeren Motorisierungsgrad auf. Spitzenreiter im gesamtdeutschen Vergleich ist die Stadt Bochum mit 50,8 Kfz pro 100 Einwohner. Gemäß der durch das Stadtplanungsamt an den Knotenpunkten gemessenen DTV-Zahlen (durchschnittlicher täglicher Verkehr)¹⁹ konzentriert sich die Hauptverkehrslast an den Rändern des Stadtteils Stadtfeld Ost (Albert-Vater-Straße, Damaschkeplatz, Europaring/Westring).

Tabelle 3: durchschnittlicher täglicher Verkehr an ausgewählten Kreuzungsbereichen

Kreuzung	DTV
Albert-Vater-Straße/Ebendorfer Straße	29.100 Kfz pro Tag
Große Diesdorfer Straße/Adelheidring	17.450 Kfz pro Tag
Große Diesdorfer Straße/Steinigstraße	13.200 Kfz pro Tag
Große Diesdorfer Straße/Westring	27.400 Kfz pro Tag
Große Diesdorfer Straße/Beimsplatz	12.600 Kfz pro Tag
Olvenstedter Straße/ Ebendorfer Straße	11.500 Kfz pro Tag
Olvenstedter Straße/ Olvenstedter Platz	7.950 Kfz pro Tag

¹⁸ siehe „Karte 06 - Unfallschwerpunkte“

¹⁹ siehe „Karte 07 - Verkehrsaufkommen“



Abbildung 15: fehlender Radweg Große Diesdorfer Straße, Ecke Annastraße in Stadtfeld Ost

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Ausgehend von eigenen stichprobenartigen Begehungen (Stellplatzsituation um 9.00 Uhr und 21.00 Uhr), den Aussagen von zahlreichen Interviewpartnern sowie älteren Erhebungen stellt sich vor allem in den Quartieren Schellheimerplatz, Immermannstraße und Hermann-Beims-Siedlung ein Pkw-Stellplatzdefizit für die Anwohner dar. Diese Bereiche weisen andererseits herausragende städtebauliche Qualitäten auf, so dass Eingriffe in den öffentlichen Raum zugunsten weiterer Pkw-Stellplätze vermutlich nicht ohne Qualitätsverlust realisierbar sind²⁰.

Im Jahr 2001 wurde durch das Ingenieurbüro für Bauwesen eine Stellplatzzählung²¹ im **Quartier Schellheimerplatz** zwischen der Großen Diesdorfer Straße, dem Westring, dem Adelheidring und der Liebnechtsstraße durchgeführt. Dabei wurde ein Stellplatzdefizit von 250 Anwohnerparkplätzen ohne Stellplatzbedarf für Kunden und Beschäftigte der Gewerbebetriebe ermittelt. Auf Grund des Bevölkerungswachstums im Zeitraum 2000-2010 von ca. 17 % (21.419 auf 25.180 Einwohner) im gesamten

Stadtteil Stadtfeld Ost und dem damit verbundenen Anstieg des Pkw-Besatzes um 15 % (3.761 Pkws) ist anzunehmen, dass sich die Situation auch hier weiter verschärft hat. Die erforderlichen Stellplätze würden eine Größe von ca. 2,24 Fußballfeldern oder ca. 16.500 m² einnehmen.

Im Bereich des **Stadtteilzentrums Große Diesdorfer Straße/Ecke Schenkendorfstraße** ist eine Tiefgarage mit 149 Stellplätzen vorhanden. Nach Aussagen des Betreibers ist diese bis ca. 95 % ausgelastet. Anwohner und Mitarbeiter der Bürgschaftsbank oder anderer angrenzender Büro- und Gewerbebetriebe nutzen diese Parkgelegenheit gleichermaßen. Eine weitere Tiefgarage befindet sich in der Steinigstraße, angeschlossen an das in den 1990er Jahren errichtete Wohn- und Geschäftshaus mit integriertem Lebensmittelmarkt. Das Stellplatzangebot und dessen Auslastung konnten bis zum Redaktionsschluss nicht recherchiert werden.

Besonders angespannt ist die Stellplatzsituation in dem dicht bebauten Gründerzeitquartier um die **Immermannstraße**. Die Pkws parken dort vielfach in zweiter Reihe, auf den Fußwegen sowie senkrecht zur Straße, auch wenn hier ausschließlich das Längsparkgebot gilt. Der kostenpflichtige Dauerparkplatz auf dem Hof des Edeka-Marktes

²⁰ Stephan Westermann: Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld, März 2006, S.63

²¹ Ingenieurbüro für Bauwesen GmbH :Stellplatzzählung „Verkehrsplanerische Untersuchung Tempo-30-Zone Stadtfeld-Annastraße“, Köln, Magdeburg 2001

am Olvenstedter Platz ist dagegen nur zu ca. 15 % ausgelastet. Eine direkte Zuwegung zur Immermannstraße könnte die Auslastung erhöhen und die allgemeine Parksituation verbessern.

Im Bereich **Goethestraße, Freiligrathstraße, Editharing** ist die Parksituation zu den Büro- und Geschäftszeiten durch den Bedarf der verschiedenen Verwaltungsinstitutionen des Landes prekär, weist zur Abendzeit aber eine deutliche Entspannung auf. Ansässige Geschäfte in den Nebenstraßen beklagen die fehlende Möglichkeit für Kunden kurz zu parken. Partiiell angeordnete Parkautomaten könnten dieses Problem beheben.

Nach Aussage von Mitarbeitern des Finanzministeriums und des Landesverwaltungsamtes arbeiten aktuell ca. 480 Mitarbeiter in den Verwaltungen. Es werden ca. 160 Stellplätze (entspricht 33% der Mitarbeiter) in der Tiefgarage unter dem Finanzministerium und oberirdisch im Carré Olvenstedter Straße, Editharing, Freiligrathstraße seitens der Arbeitgeber zur Verfügung gestellt. Die Anzahl der Dienstfahrzeuge ist hierbei nicht erfasst. Im Bereich Freiligrathstraße, Editharing existieren keine weiteren Flächenpotentiale, um das Angebot an Stellplätzen zu erhöhen.

Seitdem die **Olvenstedter Straße** zwischen Ebenendorfer Straße und Tismarstraße zum Parken freigegeben wurde und im Zeitraum von 2007 bis 2012 private Sammelparkplätze (Olvenstedter Straße/Ecke Schillerstraße, Olvenstedter Straße/Ecke Friesenstraße) entstanden sind, hat sich dort die Situation verbessert. Jedoch sind die Potenziale infolge von Sanierungen leerstehender Wohngebäude mittlerweile aufgebraucht.

Im **Westernplan** wurde im Zuge der umfangreichen Sanierung der Gebäude durch die Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaft von 1893 eG ein Stellplatzkonzept erstellt. Die ca. 80 neu entstandenen, kostenpflichtigen Anwohnerstellplätze in den Höfen der Friedrich-Naumann-Straße sind zu ca. 80 % ausgelastet. Eine Bewohnerumfrage zum Thema Anwohnerparkausweis durch die Wohnungsbaugenossenschaft hatte eine Ablehnung eines solchen Ausweises von 75 % zum Ergebnis. Ähnliche Erfahrungen hat das Stadtplanungsamt Magdeburg im Bereich Goethestraße vor Jahren mit dem Thema Anwohnerparken gemacht. Es fehlt im Allgemeinen die Bereitschaft, Geld in einen Stellplatz zu investieren.



Abbildung 16: neu geschaffene Stellplätze in der Friedrich-Naumann-Straße in Stadtfeld Ost

Für den westlichen Westernplan hatte das Ingenieurbüro STEGROPLAN im Auftrag des Stadtplanungsamtes im Jahr 2009 eine Stellplatzstudie²² erstellt. Dabei wurden zwei Lösungsvarianten zur Beseitigung des festgestellten Defizits von 37 Pkw-Stellplätzen erarbeitet (weitere Vertiefung in Vorplanung).

In **Stadtfeld West** hat sich im Zeitraum 2000-2010 die Einwohnerzahl nur um 0,6% und die Anzahl der Pkws um 7% erhöht. Dies ist vermutlich auf den Zuzug von jüngeren Familien, die im Verhältnis zur älteren Bevölkerung über 1-2 Pkws pro Haushalt verfügen, zurückzuführen. Mit dem fortschreitenden demographischen Wandel im Quartier wird der Stellplatzdruck dadurch weiter zunehmen.

Das **Quartier Fröbelstraße** verfügt auf Grund seiner genannten Altersstruktur der Bewohner und der damit verbundenen geringeren Motorisierung sowie seiner weitläufigen Bauweise mit vielen Pkw-Stellplätzen derzeit über keinen erhöhten Stellplatzdruck. Sollte sich die Situation in Zukunft verändern, sind ausreichend Potenzialflächen zur Umnutzung in

Pkw-Stellflächen vorhanden. Weiterhin kann durch eine einseitige Anordnung von Schrägparkern in der Spielhagenstraße die Stellplatzanzahl erhöht werden.

In der **Hermann-Beims-Siedlung** ist, wie auch in den bereits genannten verdichteten Wohnquartieren Stadtfelds, ein Mangel an Pkw-Stellplätzen zu verzeichnen. Erschwerend kommt hinzu, dass die ganze Siedlung als Flächendenkmal ausgewiesen ist, so dass eine behutsame Eingliederung von zusätzlichen Stellplätzen in das Gesamtensemble erforderlich ist. Ältere Ansätze, mittels Tiefgaragen die Situation zu verbessern, sind auf Grund der hohen Baukosten und der erzielbaren Mieten für die Stellplätze nicht umsetzbar. Daher müssen kleinteilige Lösungen, wie z.B. das halbseitige Gehwegparken ermöglicht werden, die aber wiederum andere Konfliktpotenziale (zu schmale Gehwege, kaputte Borde etc.) aufweisen.

Aktuell existieren Planungen der Stadtverwaltung, den Straßenquerschnitt der Haverlaher Straße zu verbreitern, um zusätzliche Stellplatzmöglichkeiten zu schaffen.

²² vgl. STEGROPLAN Ing.ges. mbH: Stellplatzstudie Westernplan, Magdeburg August 2009



Abbildung 17: Stellplatzsituation in der Hermann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West



Abbildung 18: unerlaubtes Parken auf dem Gehweg Matthissonstraße in Stadtfeld Ost



Abbildung 19: unerlaubtes Schrägparken in der Immermannstraße in Stadtfeld Ost

Bereits im Stadtteilentwicklungskonzept Stadtfeld 2006 wird auf ein Stellplatzdefizit an der **Großen Diesdorfer Straße** zwischen Schwantestraße und Schmeilstraße hingewiesen. Dort teilen sich die Besucher der Diesdorfer Schwimmhalle, des Sportplatzes, der Sekundarschule Oskar-Linke und des Vereins für Sporttherapie und Behindertensport 1980 Magdeburg e.V. die vorhandenen wenigen Pkw-Stellplätze. Zudem kommt es häufig zu Nutzungskonflikten zwischen speziell für bestimmte Nutzer ausgewiesenen Stellflächen (Anwohnerstellplätze, etc.) und zwischen regulären Nutzern.

Insgesamt ist zu prüfen, ob bestehende Flächenparkplätze in mehrgeschossige Stellplatzanlagen erweitert werden können. Weiterhin sollte eine Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr), besonders seitens der Arbeitgeber, erfolgen (z.B. Jobtickets, betriebliches Mobilitätsmanagement). Auch sollten fehlende Radabstellanlagen, besonders im Bereich der Landesbehörden, errichtet und das Radwegenetz verbessert werden, um den Anwohnern Mobilitätsalternativen aufzuzeigen.

Stadtfeld Ost & West benötigt ein **detailliertes Stellplatzkonzept**, da eine angespannte PKW-Stellplatzsituation im gesamten Stadtteil vorherrscht. Dieses ist für alle benannten Teilbereiche in weiterführenden Untersuchungen im Anschluss an das integrierte Handlungskonzept zu erstellen.

Straßenqualität

In vielen Anliegerstraßen und in einigen Hauptsammelstraßen (Olvenstedter Straße ab Ebendorfer Straße) in Stadtfeld Ost ist noch der historische Kopfsteinpflasterbelag vorhanden. Für das Stadtbild und die Straßengestalt ist der Erhalt des Pflasters wichtig. Ferner wirkt das Kopfsteinpflaster im Gegensatz zu Asphaltbelägen entschleunigend. Nachteilig sind die erhöhten Lärmemissionen sowie die schlechte Befahrbarkeit für Fahrradfahrer. Für diese muss gemäß StVO aufgrund der 30-Zone kein benutzungspflichtiger Fahrradweg ausgewiesen werden.

In Teilbereichen sind Gehwege durch Setzungen und herauswachsende Baumwurzeln stark beschädigt, was die Benutzung gerade für ältere Menschen erschwert.



Abbildung 20: Sanierungsbedürftiger Radweg und unerlaubtes Gehwegparken in der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West



Abbildung 21: Haltestellensituation am Knotenpunkt Westring/Große Diesdorfer Straße

Öffentlicher Nahverkehr

Stadtfeld Ost und der Nahbereich des westlichen Teils der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West verfügen über eine sehr gute Anbindung an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahnlinien 1, 3, 4, 5, 6 und Buslinien 52, 73)²³.

Im Gegenteil dazu hat der südliche Teil der Hermann-Beims-Siedlung und des Quartiers Spielhaugenstraße in Stadtfeld West eine schlechte bis gar keine Anbindung an das ÖPNV-Netz. Einwohner haben bis zu 850 m Wegstrecke zur nächsten Haltestelle. Gegenüber einem Regeleinzugsbereich von 300 m je Haltestelle bedeutet dies einen mehr als 2,5-fachen Weg. Die S-Bahnhaltestelle am Sudenburger Bahnhof kann eine Alternative darstellen, wird aber infolge der langen Taktfahrpläne (60 min), der schlechten Erreichbarkeit (nur über einen Fußgängertunnel mit steilen Treppen) und des schlechten Zustands (dunkel, dreckig) nur wenig genutzt. Angesichts der hohen Anzahl an älteren Menschen (Ü60) und dem Zuzug von jungen, teils

einkommensschwächeren Familien, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind, muss die Anbindung in diesem Teilbereich dringend verbessert werden.

Die Barrierefreiheit der Haltestellen im Untersuchungsgebiet ist lediglich entlang der Nord-Süd-Achse Westring/Europaring, an der Haltestelle Hannoverische Straße in Richtung Diesdorf und dem zentralen Knotenpunkt Damaschkeplatz in Richtung Altstadt gegeben. In allen weiteren Teilbereichen, insbesondere entlang der Zentrenachsen, fehlen barrierefreie Zugänge, was die Benutzbarkeit und Sicherheit für Ältere und Menschen mit Behinderung im Straßenverkehr erheblich einschränkt. Im Nahverkehrsplan der Stadt Magdeburg sind „im Rahmen von weiteren Neubau-, Umbau- und Ausbaumaßnahmen“²⁴ vorrangig (1. Priorität) die folgenden Haltestellen im Untersuchungsgebiet barrierefrei zu gestalten: Arndtstraße, Damaschkeplatz/ZOB, Gerhart-Hauptmann-Straße und Westfriedhof.

²⁴ vgl. Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt Magdeburg: Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2010 mit Stand der Umsetzung, Magdeburg 2011, S. 23

²³ siehe „Karte 08 - Liniennetzplan ÖPNV“

Rad- und Fußverkehr

Mit dem Glacisradweg im grünen Altstadtring in Nord-Süd-Richtung und dem Börderadweg entlang der Schrote in Ost-West-Richtung ist der Radverkehr in Stadtfeld an das großräumige Radwegenetz der Stadt Magdeburg und des Umlandes angebunden²⁵. Diese Wege können weitgehend unabhängig vom Autoverkehr benutzt werden und stellen gleichzeitig einen attraktiven Erholungsraum für die Bewohner Stadtfelds dar²⁶. Sie sind zudem in das Touristische Radwegenetz des Landes Sachsen-Anhalt eingebunden.

Der letzte Lückenschluss des Börderadweges entlang der Schrote zwischen Schroteanger und Schmeilstraße erfolgte im Mai 2010.

Neben diesen beiden Hauptwegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer bietet Stadtfeld ein Raster von Radwegeverbindungen in Tempo-30-Zonen oder auf separaten Radwegen, das in Teilbereichen noch zu komplettieren ist.²⁷

In Tempo-30-Zonen dürfen gemäß StVO keine benutzungspflichtigen Radwege ausgewiesen werden, d.h. die Radfahrer müssen auf der Straße fahren. Da jedoch in Stadtfeld Ost zahlreiche Straßen mit fahrradunfreundlichem Kopfsteinpflaster (z.B. Gellertstraße, Schillerstraße, Winckelmannstraße, Gerhart-Hauptmann-Straße) befestigt sind, weichen nahezu alle Radfahrer auf die Gehwege aus. Nach gültigem Recht verhalten sich die Radfahrer damit ordnungswidrig. Hier sollte eine praktikable Lösung gefunden werden.

Entlang der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße zwischen Adelheidring und Schleiermacherstraße fehlt ein straßenbegleitender Radweg in beide Richtungen. Infolge der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist das Fahrradfahren auf der Straße dort als gefährlich einzustufen. Gleiches gilt für den Westring zwischen Nitschkestraße und Kreuzung Große Diesdorfer Straße.

Ab der Schleiermacherstraße bis zum Diesdorfer Graseweg ist auf der Großen Diesdorfer Straße ein beidseitiger Radweg vorhanden. Dieser befindet sich jedoch in einem mitunter mangelhaften

Zustand und ist somit nur bedingt nutzbar. Darüber hinaus kommt es auf Höhe der Beimssiedlung zu gefährlichen Situationen durch auf dem Gehweg widerrechtlich parkende Pkws.

Weitere nur einseitig vorhandene und daher unvollständige Radwege des Hauptradverkehrsnetzes finden sich in der Beimstraße zwischen Liebknechtstraße und Sudenburger Wuhne, in der Olvenstedter Chaussee zwischen Olvenstedter Platz und Europaring und abschnittsweise in der Liebknechtstraße. Entlang der Zentrenachse Olvenstedter Straße ist ein straßenbegleitender Radweg in beide Richtungen vorhanden. Ein Nachteil ist der abschnittsweise Wechsel zwischen getrenntem Rad- und Fußweg sowie gleichberechtigter Rad- und Fußwegenutzung, was zu Verwirrungen der Nutzer führt.

Stadtfeld ist im Osten und Süden durch den Magdeburger Ring und die Gleisanlagen von den angrenzenden Stadtteilen Altstadt sowie Sudenburg abgegrenzt und wird nur durch wenige stark ausgebaute Verkehrsstraßen (Albert-Vater-Straße, Damaschkeplatz, Westring, Beimstraße) mit diesen



Abbildung 22: fehlender Radweg am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/ Europaring

25 vgl. Stephan Westermann: Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld, März 2006, S. 65

26 vgl. Kapitel: „3.8 Grün- und Freiflächen“

27 siehe „Karte 09 - Hauptradverkehrsnetz“



Abbildung 23: Radwegeführung am Damaschkeplatz in Stadtfeld Ost



Abbildung 24: Glacisradweg auf Höhe Gerhart-Hauptmann-Straße in Stadtfeld Ost



Abbildung 25: zugeparkte Bordabsenkungen in der Schenkendorfstraße in Stadtfeld Ost

verbunden. Die Qualifizierung dieser Verbindungen für den Rad- und Fußverkehr ist von erheblicher Bedeutung, um den nichtmotorisierten Individualverkehr innerhalb der Stadt zu fördern.

Die vorhandenen Radverbindungen durch das Glacis, insbesondere die Unterführung bis zur Halleischen Straße, stellen in den Abend- und Nachtstunden keine benutzerfreundliche Verbindung dar. Gleiches gilt für die Unterführung Richtung Sudenburger Wuhne am Westfriedhof. Die Herstellung eines beleuchteten Radweges südlich des Westfriedhofs würde eine verbesserte und sichere Verbindung schaffen.

Radabstellanlagen

Im Bereich der Stadtteilzentren an der Großen Diesdorfer Straße, Olvenstedter Straße, zwischen Fröbelstraße bis Beimsplatz und am Beimsplatz selbst befinden sich keine festen Radabstellanlagen. Generell sind im gesamten Stadtteil davon nur wenige in den Straßenräumen vorhanden. Qualitativ hochwertige und sichere Abstellanlagen für Fahrräder am Quell- und Zielort sind jedoch eine wichtige Einflussgröße auf die Verkehrsmittelwahl. Der feststellbare Mangel an adäquaten Abstellanlagen wie z.B. Anlehnbügel erschwert hierbei die Bemühungen zur Förderung des Radverkehrs.

Ausschließlich mobile, von den Geschäftsleuten angeschaffte, Radabstellanlagen befinden sich stellenweise im Bereich der Stadtteilzentren. Hierdurch wird zum einen die Stellplatznot gemindert, andererseits entsteht jedoch ein ungeordnetes Straßenbild. Diese häufig nur minderwertig ausgeführten (sogenannte „Felgenkiller“), oder durch Überfüllung nicht nutzbaren Abstellanlagen fördern das „wilde“ Abstellen im Gehwegbereich. Nicht angeschlossene Fahrräder sind dabei einer erhöhten Diebstahlfahr ausgesetzt.

Beschilderung

Einzig die touristischen Radwege sind im Untersuchungsgebiet beschildert. Eine Beschilderung für Alltags- und Freizeitwege fehlt vollständig. Dies gestaltet gerade für Ortsunkundige das Zurechtfinden und Einschätzen von Entfernungen im Stadtteil schwierig.

Barrierefreiheit

Der öffentliche Raum entlang der Zentrenachsen ist derzeit nicht durchgängig barrierefrei. Die fehlenden barrierefreien Haltestellen wurden bereits genannt. Es sind Insellösungen in Teilbereichen vorhanden, denen aber zumeist die Verbindung zueinander fehlt. Ein Beispiel ist das Alten- und Behindertenpflegeheim St. Georgii das umfangreich barrierefrei umgebaut wurde. Verlässt der Bewohner jedoch das Gebäude, verhindern fehlende Bordabsenkungen eine Querung der angrenzenden Hans-Löscher-Straße. Das Zustellen der vorhandenen Bordabsenkungen durch parkende Pkws behindert die durchgängige Barrierefreiheit zusätzlich.

Eine flächendeckende Barrierefreiheit im gesamten Stadtteil ist nicht umsetzbar, andererseits auch nicht nötig. Vielmehr sollten wichtige Alltagswege (Schulen, Arztpraxen, Einkaufsmöglichkeiten etc.) durchgängig für alle Menschen nutzbar sein.

CarSharing

CarSharing ist eine Mobilitätsform, die vermehrt für Anwohner als ernstzunehmende Alternative zum eigenen Pkw angesehen wird. Vor allem in Quartieren mit Stellplatzknappheit und Zentrumsnähe gibt es eine wachsende Zahl an Nutzern. Derzeit ist ein Anbieter (teilAuto) in Stadtfeld Ost an vier Standorten vertreten (Olvenstedter Straße, Olvenstedter Platz, Annastraße, Hardenbergstraße). Weitere Standorte sind nach Aussage von teilAuto wünschenswert, wobei das Finden eines geeigneten Standorts die größte Herausforderung darstellt. Die Stadt könnte eigene Flächen durch Entwidmung oder Sondergenehmigung zur Verfügung stellen und bei der Grundstückseigentümer-Suche bzw. Kontaktierung unterstützend vermitteln. Momentan existiert eine Stellplatzkooperation mit der WObAU (Station Annastraße), Kooperationen mit der Stadt und dem UFZ (Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung) als Kunden, sowie marego (Abokarten-Vergünstigung für CarSharing).

Weitere CarSharing-Anbieter sind am Hauptbahnhof vorhanden (DB, Flinkster). Auf Grund der Entfernung stellt dieser Standort jedoch für die Bewohner Stadtfeld Osts keine dauerhafte Alternative dar. In Stadtfeld West ist derzeit kein CarSharing-Anbieter vertreten.

Zentrenachse Große Diesdorfer Straße

Der zu untersuchende Gesamtabschnitt erstreckt sich vom Damaschkeplatz bis zum Ende des Westfriedhofes an der Kreuzung Diesdorfer Graseweg. Die Große Diesdorfer Straße (L 49) verläuft über ihre gesamte Länge von ca. 3,2 km vollständig vierspurig mit straßenbündigem Gleiskörper. Die Straßenraumbreiten variieren von 19,70 m im Bereich Schenkendorfstraße bis zu 32,00 m am westlichen Ende des Westfriedhofes. Eine straßenbegleitende Baumbepflanzung ist zwischen dem Gartenheimprivatweg und dem Diesdorfer Graseweg vorhanden, so dass der dortige Straßenraum im Vergleich zum Bereich Europaring bis Adelheidring eine Aufwertung aufweist.

Im gesamten Streckenabschnitt befinden sich im Bereich der Rad- und Fußwege zahlreiche Fahrstrommasten (MVB), Beschilderungen, Schaltschränke und andere diverse Einbauten, die durch ihre mitunter ungünstige Positionierung die Nutzung stark einschränken. Übergeordnete Leitlinien für die Gestaltung und Positionierung sind nicht zu erkennen.

Im Gesamten weist der Straßenraum einen Durchgangscharakter auf und wird umgangssprachlich deshalb auch als „Rennstrecke“ bezeichnet. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird einzig durch die Zusteigepunkte der Haltestellen (Seitenlage) auf Fahrbahnniveau erreicht.

Die Achse weist im direkten Vergleich zur Albert-Vater-Straße eine mittlere Verkehrsbelastung auf. Zusätzlich zu der Funktion einer Verkehrsachse in einem dicht besiedelten Wohngebiet besitzt die Große Diesdorfer Straße die sensible Versorgungsfunktion eines Stadtteilzentrums.

Im Zuge der Verkehrsanalyse wird die Straßenachse in Abschnitte unterteilt, die sich durch ihre Straßenquerschnitte sowie angrenzende Nutzungen unterscheiden.

1. Abschnitt Damaschkeplatz bis Große Diesdorfer Straße (ca. 220 m Länge)

Der 1. Abschnitt verläuft vom Damaschkeplatz beginnend auf dem Adelheidring bis zur Einmündung Große Diesdorfer Straße. Dieser Abschnitt ist sowohl Durchgangsraum für den öffentlichen Verkehr, als auch für den motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr. Eine ansprechende Straßengestaltung oder eine straßenbegleitende Bebauung ist nicht vorhanden²⁸. Die Straßenraumbreiten betragen in diesem Bereich ca. 22,70 m. In den Einmündungsbereichen der Großen Diesdorfer Straße und des Damaschkeplatzes kommt es oft zu Konflikt- und Stresssituationen zwischen den an der Fußgängerampel wartenden Passanten und den vorbeifahrenden Radfahrern. Hervorgerufen durch Verkehrsschilder, Ampelmasten, Litfaßsäulen und Stromkästen besteht eine beengte Situation, welche Überschneidungen der Verkehrsströme

²⁸ vgl. Kapitel: „3.2 Städtebauliche Struktur“

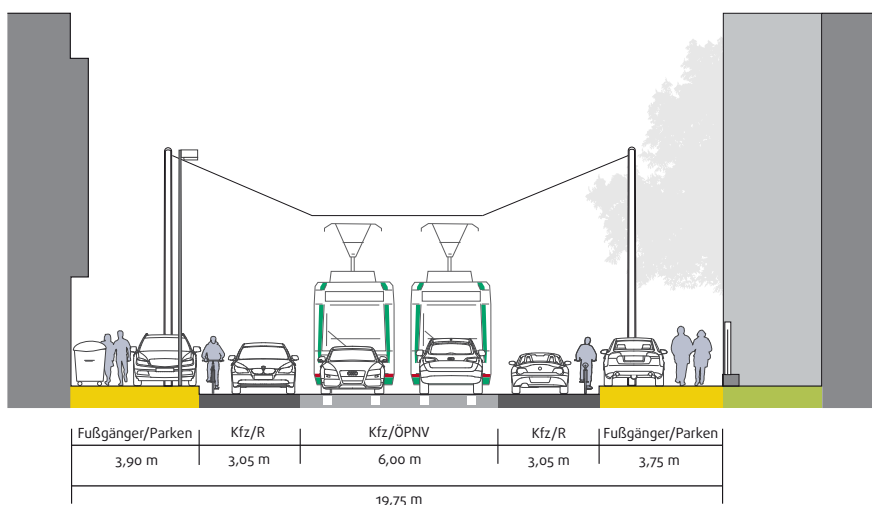


Abbildung 26: Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Adelheidring

verursacht. Verschärft wird die Situation durch die in Richtung Innenstadt nur schwer einsehbare und im rechten Winkel abbiegende Radwegeführung. Ferner kommt es durch eine mangelnde Radwegeführung aus Richtung Innenstadt kommend oft zu radfahrenden „Geisterfahrern“.

2. Abschnitt Adelheidring bis Gerhart-Hauptmann-Straße (ca. 320 m Länge)

In diesem Abschnitt verengen sich die Straßenprofile im Bereich der gründerzeitlichen Bebauung auf Straßenprofilbreiten von ca. 19,70 m. Der ca. 4 m breite Gehweg wird erheblich durch parkende Pkws eingeschränkt. Die nutzbare Breite für Fußgänger beträgt somit ca. 1,50 m. Während der öffentlichen Abfallentsorgung versperren abgestellte Mülltonnen (1.100 l Fassungsvermögen ca. 1,20 m breit) den Gehweg gänzlich und ein Ausweichen auf die Fahrbahn ist mitunter nicht zu vermeiden. Dies stellt ein erhebliches Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmer dar.

Mit Beginn der zurückgesetzten Bebauung auf der nördlichen Seite - Höhe Hausnummer 6 - erweitert sich das Straßenraumprofil optisch durch die privaten Vorgartenflächen des mehrgeschossigen Wohnungsbaus. Im südlichen Bereich zwischen Bakestraße und Gerhart-Hauptmann-Straße befindet sich eine gepflegte Brachfläche, die bei einer zukünftigen Bebauung als Flächenpotential z.B. für eine Verbreiterung des Fußweges genutzt werden kann. Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Gerhart-Hauptmann-Straße“ am Knotenpunkt

Gerhart-Hauptmann-Straße ist nicht barrierefrei ausgebaut. Der Zugang erfolgt jeweils über den rechten Fahrstreifen. Der Verkehr am Knotenpunkt wird über eine Lichtsignalanlage gesteuert.

3. Abschnitt Gerhart-Hauptmann-Straße bis Schenkendorfstraße (ca. 250 m Länge)

Die Nordseite der Straße wird durch eine geschlossene, viergeschossige Gebäudekante begrenzt. Der ca. 4 m breite Gehweg wird hier nicht durch parkende Pkws eingengt. Gegenüberliegend ist die Gebäudestruktur durch eine bis an den Straßenraum heranreichende Freifläche aufgelockert, die als Spielplatz und Pkw-Stellplatzfläche genutzt wird. Die Straßenprofilbreiten betragen wie im vorhergehenden Abschnitt ca. 19,70 m.

4. Abschnitt Schenkendorfstraße bis Annastraße (ca. 250 m Länge)

Zwischen Schenkendorfstraße und Annastraße erstreckt sich das Stadtteilzentrum. Neben den zahlreich ansässigen Geschäften²⁹ findet sich hier auch die Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Arndtstraße“. Diese ist ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen den Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen.

Die Aufweitung in der Einmündung zur Maxim-Gorki-Straße besitzt durch die derzeitige Straßenraumaufteilung nur eine eingeschränkte Nutzbarkeit. Die Bebauungsstruktur bietet Potenziale für eine Platzgestaltung mit Gastronomie. Im vorhandenen

²⁹ vgl. Kapitel: „3.7 Handel, Handwerk & Dienstleistung“

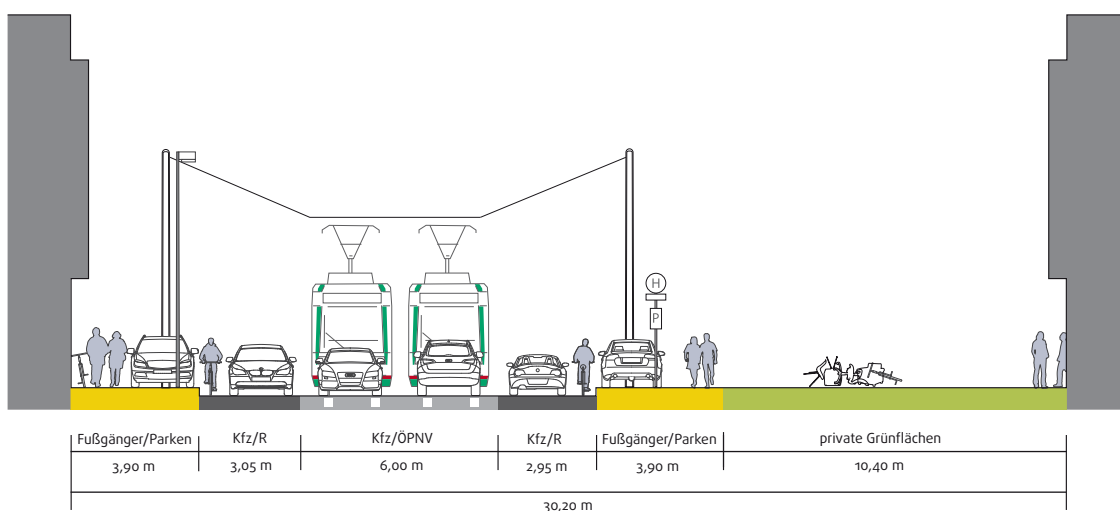


Abbildung 27: Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Bakestraße

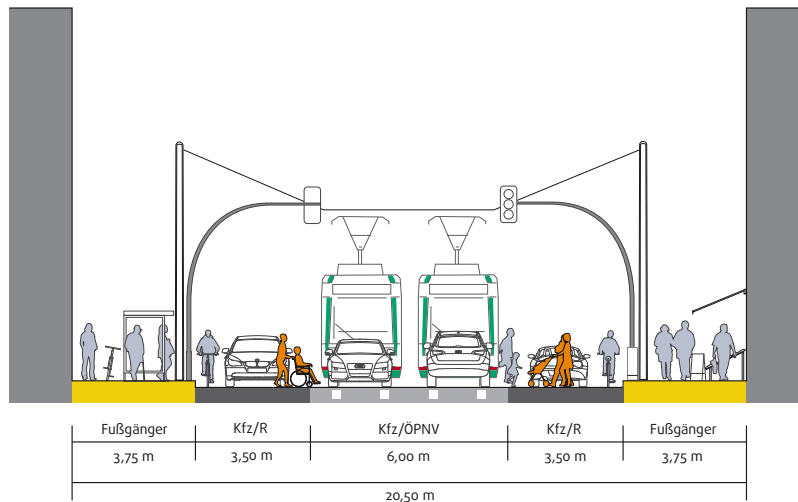


Abbildung 28: Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Arndtstraße

Straßenraumprofil sind dem motorisierten Verkehr alle anderen Funktionen (Geschäftszentrum, Aufenthaltsqualität, Stadtgestaltung, Gehwege, Radwege, Fahrradabstellanlagen) untergeordnet. Dies führt dazu, dass kein ausreichend dimensionierter Gehweg zur Stärkung der Einzelhandelsgeschäfte sowie keine Radwege und Radabstellanlagen vorhanden sind. Weiterhin fehlen Pkw-Kurzzeitstellplätze und Lieferzonen. Die Warenversorgung der anliegenden Geschäfte findet ausschließlich über, auf dem rechten Fahrstreifen parkende, Lieferfahrzeuge statt, was zumeist eine starke Verkehrsbehinderung darstellt. Sowohl die nur gering harmonisierte Ampelsteuerung am Knotenpunkt Arndtstraße (Fußgängerampel) als auch die Anlage am Knotenpunkt Annastraße motiviert viele Pkw-Fahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten, um die Grünphase der Ampelanlagen „zu erwischen“.

Die Straßenraumbreiten betragen hier, bei Gehwegbreiten von 3,50-4,00 m, nur ca. 20,60 m. Der Fahrgastunterstand an der Bus- und Straßenbahnhaltestelle „Arndtstraße“ (Höhe Arndtstraße) verschärft den Engpass auf der südlichen Seite zusätzlich. An der Ecke Annastraße befindet sich eine große Brachfläche, die durch Imbissbuden und freie Stände einen verhältnismäßig ungepflegten Eindruck hinterlässt. Dieses Flächenpotential sollte zukünftig durch die Einrichtung fehlender städtischer Funktionen eine entsprechende Umnutzung erhalten.

5. Abschnitt Annastraße bis Westring/Europaring (ca. 270 m Länge)

In diesem Teilabschnitt wurde die im Krieg zerstörte historische Gründerzeitbebauung durch eine zurückspringende Zeilenbebauung aus den 1960er und 1970er Jahren ersetzt und in den 2000er Jahren mit einem Fachmarktzentrum ergänzt.

Der Straßenraum weitet sich auf ca. 21,70 m auf, wobei sich eine Einschränkung der nutzbaren Gehwegbreiten durch parkende Pkws darstellt. Infolge der offenen, zum Teil giebelständigen, Bebauung erhält diese Aufweitung eine visuell größere Wirkung. Hieraus und durch die Lage zwischen den Ampelanlagen (Arndtstraße/Europaring) verstärkt sich der bereits genannte Anreiz, die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten.

Bei der Errichtung des Fachmarktzentrums, im Jahr 2004, wurde die städtebauliche Kante zur Großen Diesdorfer Straße nicht aufgenommen. Die nun zurückgesetzten Gebäude mit ihren vorgelagerten großflächigen Stellflächen weiten den Straßenraum optisch stark auf und geben dem Gesamtbild einen vorstädtischen Charakter.

Ein für den ersten Teil (Lidl) durchgeführtes Bebauungsplanverfahren wurde dazu nicht genutzt. Der zweite Teil (Elbe-Fitness, KiK etc.) konnte gemäß §34 BauGB gebaut werden.

6. Abschnitt Westring/Europaring bis Beimsplatz (ca. 650 m Länge)

Der Knotenpunkt Westring/Europaring zeigt ein hohes Verkehrsaufkommen. Auf Grund des engen Fußgängerbereiches an der Einmündung in den Westring und des Fehlens von Radwegen stellt der Kreuzungsbereich ein nicht unerhebliches Unfallrisiko dar und wird von Radfahrern weitestgehend gemieden.

Das Straßenbild vermittelt angesichts der großen Brachflächen an den Eckbereichen des Europarings einen indifferenten Eindruck, der der Bedeutung des Knotenpunkts nicht gerecht wird. Die Notwendigkeit einer planerisch anspruchsvollen Neubebauung ist hier in gleichem Maße gegeben, wie im Abschnitt Damaschkeplatz bis Adelheidring.

Die Straßenraumbreiten im gesamten Abschnitt variieren von ca. 24,70 m bis 28,00 m. Eine Ausnahme bildet der nur ca. 20,00 m breite Kreuzungsraum im Bereich der Gründerzeitbebauung Pestalozzistraße. Ein straßenbegleitender Radweg ist abschnittsweise vorhanden, befindet sich jedoch zum großen Teil in einem schlechten Zustand. Die Gehwegbreiten sind in diesem Bereich ausreichend dimensioniert.

7. Abschnitt Beimsplatz (inkl. Beimsplatz) bis Haupteingang Westfriedhof (ca. 600 m Länge)

Dieser Bereich ist durch die geschlossene homogene Bebauung der Hermann-Beims-Siedlung aus der Zeit des neuen Bauens (1920er Jahre) charakterisiert.

Die Straßenraumbreiten variieren zwischen 26,00 und 30,00 m und bieten sowohl Fahrradfahrern als auch Fußgängern ausreichend Platz. Die vorhandene hochwertige Baustruktur und die den breiten Straßenraum entlang begleitende Baumbepflanzung bieten dem nichtmotorisierten und motorisierten Verkehr eine hohe Aufenthalts- und Fahrqualität.

8. Abschnitt Haupteingang Westfriedhof bis Diesdorfer Graseweg (ca. 900 m Länge)

In Höhe Westfriedhof verbreitern sich die Straßenraumbreiten auf ca. 31,00 bis 32,00 m und bieten sowohl Fahrradfahrern als auch Fußgängern ausreichend Platz. Die Nordseite der Straße zeigt eine geschlossene, homogene Baustruktur. Auf der Südseite verläuft eine alte Baumallee parallel entlang des Friedhofs, die dem Gesamtquerschnitt des Straßenraumes einen boulevardartigen Charakter verleiht.



Abbildung 29: Gehweg Große Diesdorfer Straße in Höhe Westfriedhof in Stadtfeld West

Zentrenachse Olvenstedter Straße

Der zu untersuchende Gesamtabschnitt erstreckt sich entlang der Olvenstedter Straße vom Damaschkeplatz bis zum Olvenstedter Platz. Die Olvenstedter Straße verläuft über ihre gesamte Länge von ca. 1,2 km vollständig vierstreifig mit einem straßenbündigen Gleiskörper. Der Straßenraum ist im ersten Teilabschnitt vom Damaschkeplatz bis zum Wilhelmstädter Platz ca. 32,00 m breit und verjüngt sich dann auf ca. 23,00 m. Der Straßenraum bietet auf seiner vollständigen Länge ausreichend Breite für den motorisierten und nicht-motorisierten Verkehr. Eine beidseitige, straßenbegleitende Baumbepflanzung ist von der Maxim-Gorki-Straße bis zum Wilhelmstädter Platz vorhanden. In der Folge reduziert sich diese auf der südlichen Straßenseite bis zum Olvenstedter Platz auf eine Reihe.

Bis zum Abzweig Ebendorfer Straße hat die Olvenstedter Straße als Verbindungsachse in die nördlichen Stadtteile eine vergleichbare verkehrliche Bedeutung wie die Große Diesdorfer Straße für die westlichen Stadtteile. Ausgehend vom Knotenpunkt Ebendorfer Straße verringert sich bis hin zum Olvenstedter Platz die Pkw-Frequenz deutlich. Der Großteil des Durchgangsverkehrs fließt über die nördlich anschließende Ebendorfer Straße bis hin zur Albert-Vater-Straße (B 1). Mit den Straßenbahnlinien 3 und 4 ist der Bereich Olvenstedter Straße sehr gut an das öffentliche Nahverkehrsnetz

angeschlossen. Durch das veraltete Gleisbett stellen die Straßenbahnen aber auch eine erhebliche Lärmbelastigung für die Bewohner der angrenzenden Wohnbebauung dar.

1. Abschnitt Damaschkeplatz bis Goethestraße (ca. 360 m Länge)

Vom Damaschkeplatz beginnend erfolgt eine getrennte Führung des Kfz- und Straßenbahnverkehrs. Die Abgrenzung des straßenbündigen Gleiskörpers erfolgt durch Fahrbahnmarkierungen, die beginnend mit dem Knotenpunkt Goethestraße wieder aufgehoben sind. Das ausreichend breite Straßenraumprofil von ca. 30,00 bis 31,00 m mit entsprechend dimensioniertem Fuß- und Radweg, ist von einer zweiseitigen Straßenbaumbepflanzung flankiert. Es kommt nur zu geringfügig störenden Überschneidungen der einzelnen Verkehrsströme.

2. Abschnitt Goethestraße bis Ebendorfer Straße (ca. 200 m Länge)

Zwischen Goethestraße und Ebendorfer Straße befindet sich der Subzentrum Olvenstedter Straße (gemäß Märktekonzept der Landeshauptstadt Magdeburg³⁰ aus dem Jahr 2005) mit zahlreichen Geschäften³¹ und den Straßenbahnhaltestellen „Goethestraße“ und „Ebendorfer Straße“.

30 Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt Magdeburg: Nahversorgung in der Landeshauptstadt Magdeburg, Standort- und Versorgungsstrukturen, Heft 97/05, Magdeburg 2005, S. 24

31 vgl. Kapitel: „3.7 Handel, Handwerk & Dienstleistung“

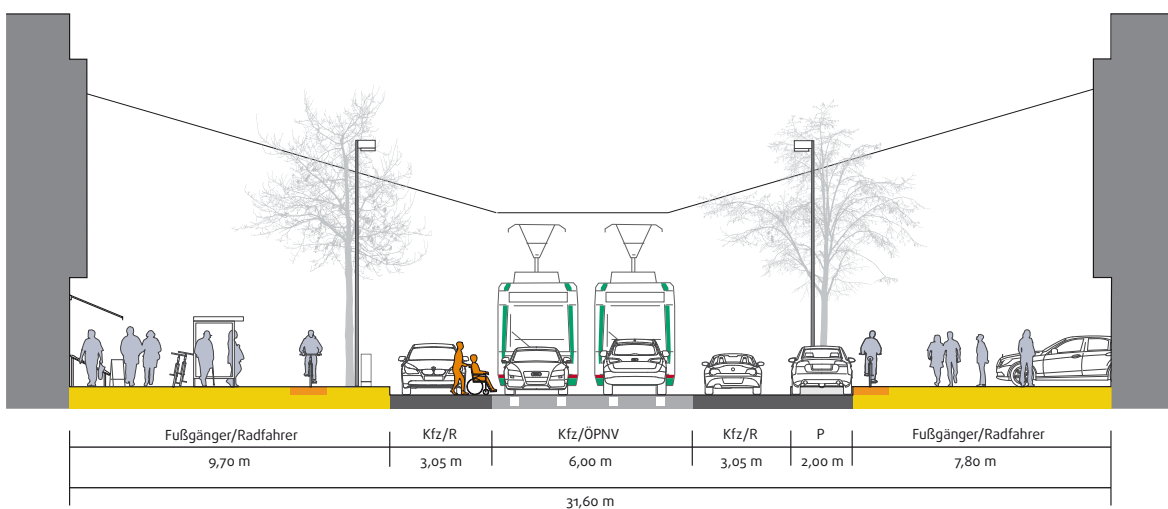


Abbildung 30: Straßenquerschnitt Olvenstedter Straße in Höhe Goethestraße



Abbildung 31: Außenterrasse im Subzentrum Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

Die Straßenraumbreiten betragen ca. 32,00 m, so dass sich Gehwegbreiten von ca. 9,90 m aufzeigen. Damit ist ausreichend Platz für den motorisierten Verkehr, Auslagen für Geschäfte, Außensitzflächen für Gastronomie sowie Rad- und Gehwege. Notwendige Kurzzeitstellplätze und Ladezonen sind jedoch in einem zu geringen Maß vorhanden. Dies führt dazu, dass die Warenversorgung der anliegenden Geschäfte ausschließlich über, auf dem rechten Fahrstreifen parkende, Lieferfahrzeuge stattfindet und Pkws auf den Fußwegen parken. Radabstellmöglichkeiten sind nicht vorhanden.

3. Abschnitt Ebendorfer Straße bis Immermannstraße (ca. 580 m Länge)

Die für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vierstreifige Verkehrsführung zwischen Ebendorfer Straße und Tismarstraße wurde vor mehreren Jahren zugunsten öffentlicher Stellplätze auf eine zweistreifige Verkehrsführung (Straßenbahn und Kfz-Verkehr zusammen) verringert. Ein positiver Nebeneffekt ist die deutliche Lärmreduzierung, da größtenteils nicht mehr auf dem Kopfsteinpflaster gefahren wird.

Die Breiten des asymmetrisch verlaufenden Straßenraumprofils variieren zwischen ca. 22,00 und 23,00 m. Die Gehwegbreiten gestalten sich somit auf beiden Straßenseiten sehr unterschiedlich. Während die Südseite mit einer Breite von 7,30 m verhältnismäßig großzügig dimensioniert ist, bietet die Nordseite den Fußgängern und Radfahrern mit ca. 4,0 m deutlich weniger Platz. Folglich sind nur auf der Südseite eine Straßenbaumbepflanzung und ein separater Radweg vorhanden.

4. Abschnitt Olvenstedter Platz

Vor mehr als zehn Jahren wurde der Platz in seinem heutigen Aussehen als befestigte Fläche mit diversem Stadtmobiliar und Infrastruktureinbauten angelegt. Im westlichen Teil ist gemäß Planungen der Stadt eine Fläche für ein Café freigehalten. Alle Medienanschlüsse wurden im Zuge der Platzgestaltung hergestellt. Einzig ein Betreiber lässt sich bis heute nicht finden.

Der Olvenstedter Platz dient weiterhin als Wendeschleife der Straßenbahn. Die Straßenbahnhaltestelle stadtauswärts ist zudem barrierefrei ausgebildet.

Auswertung Interviews

In der Wahrnehmung der befragten Stadtteilakteure sind die Zentrenachsen wichtige Verbindungsstraßen. Vor allem die Große Diesdorfer Straße wird als wichtige Ost-West-Verbindung mit viel **Durchgangsverkehr** aufgefasst. Ihr wird eine Zubringerfunktion zur Innenstadt bzw. eine Ausfallstraßenfunktion für Pendler aus dem Umland zugeschrieben. Der in Stadtfeld West liegende Abschnitt der Großen Diesdorfer Straße hat aber nach Einschätzung mehrerer Befragter durch den Bau des Europarings an Bedeutung eingebüßt, da der Durchgangsverkehr nach Olvenstedt nun vorrangig die neue Verbindung nutzt. Viele Befragte gelangen dennoch zu der Einschätzung, dass weiterhin viel Verkehr auf der Großen Diesdorfer Straße stattfindet und überhöhte Geschwindigkeiten häufig ein Problem darstellen. Zudem stellt der vom Verkehr ausgehende Lärm ein nicht zu unterschätzendes Gesundheitsrisiko dar. Vor allem die KiTa-Verantwortlichen betonen, dass sich anhand des Verkehrsaufkommens bei den Kindern ein erhöhter Stressfaktor aufzeigt.

Aus den Interviews geht hervor, dass die **ÖPNV-Verbindungen** in Stadtfeld als sehr gut eingeschätzt werden. Besonders der Straßenbahnverkehr wird aufgrund des dichten Taktfahrplans am Tage sehr positiv bewertet und ist für die Händler ein wichtiger Standortfaktor. In den Abend- und Nachtstunden wird vor allem in Stadtfeld West eine

verbesserte Anbindung mit dichteren Fahrplänen gewünscht. Häufig wird eine fehlende Anbindung des südlichen Bereichs der Beimssiedlung beklagt. Insbesondere die ältere Bevölkerung, die in diesem Quartier überwiegend wohnhaft ist, hat dadurch Probleme ihre Mobilität sicherzustellen. Die fehlende **Barrierefreiheit** der Haltestellen entlang der Zentrenachsen wird zudem von nahezu allen befragten Akteuren als Problem erkannt.

Die Mehrzahl der Stadtteilexperten, vornehmlich in Stadtfeld Ost, beklagt einen **Parkplatzmangel**. Auch die fehlenden Kurzzeitparkplätze bzw. Parkbuchten entlang der Zentrenachsen sind ein häufig genanntes Problem. Letztere sind für den Einzelhandel von hoher Bedeutung, so die Befragten. Deutlich wird das Problem z.B. an zugeparkten Zuwegungen, oder dem Parken vor abgesenkten Bordsteinen und auf Gehwegen, wodurch sich ein erhöhtes Sicherheitsrisiko für Kinder, Radfahrer und Fußgänger darstellt. Die Problematik des ruhenden Verkehrs in Stadtfeld West wird vorwiegend in der Hermann-Beims-Siedlung ausgemacht.

Bezüglich der Radwegethematik wird von den interviewten Akteuren, insbesondere in Stadtfeld West, der schlechte Zustand oder gar das gänzliche Fehlen wichtiger Radwegeabschnitte kritisiert. Zudem wird das Radfahren in Stadtfeld und vor allem entlang der Zentrenachsen als überwiegend „gefährlich“



Abbildung 32: beengte Verkehrssituation in der Annastraße in Stadtfeld Ost

und „beschwerlich“ beschrieben. Eltern, die ihre Kinder mit dem Fahrrad zu den KiTas bringen, sind besonders herausgefordert sichere Zuwegungen zu finden. Vor den Geschäften und sozialen Einrichtungen fehlen geeignete und sichere Abstellanlagen. Viele Nutzer verbinden das Radfahren in Stadtfeld mit Stress, sodass sich zwangsläufig eine Reduzierung des Gebrauchs des Verkehrsmittels einstellt.

Des Weiteren wird die **Qualität des Straßenbelags** auf den Zentrenachsen und der Gehwege in den Quartieren (z.B. Westernplan) beklagt. Hier besteht teilweise dringender Sanierungsbedarf, da die Qualität die Bewegungssicherheit, im Besonderen die der älteren Einwohner, stark einschränkt. Zudem wird häufig das laute Straßenpflaster der Nebenstraßen kritisiert. Auch die unnötige Breite der Spielhagenstraße (dadurch häufig überhöhte Geschwindigkeiten) und das Fehlen einer sichtbaren Verbindung zwischen den Zentrenachsen wurden thematisiert.

Zusammenfassung Mobilität & Verkehr

Stadtfelds Straßennetz hat eine sehr gute örtliche und überörtliche Verbindungsqualität

um den Parkdruck zu verringern, ist für Stadtfeld ein ganzheitliches Mobilitätskonzept gefragt, was alle Verkehrsarten verbindet (mehrdimensional, Wahl des besten Verkehrsmittels), Anreize können auch mit einfachen Mitteln durch die Vermieter (WOBAU, MWG, 1893 etc.) gesetzt werden

eine beinahe flächendeckende Ausweisung von Tempo-30-Zonen in den Wohnquartieren sorgt für eine Verkehrsberuhigung

es herrscht ein erheblicher Stellplatzmangel in vielen Bereichen Stadtfeld Osts und der Hermann-Beims-Siedlung

zumeist sehr gute ÖPNV-Anbindungen (Frequenzen und Haltestellenerreichbarkeiten), Ausnahme ist der südliche Teil der Hermann-Beims-Siedlung

fehlende Barrierefreiheit an der überwiegenden Mehrzahl der Haltestellen

fehlende Radwegeverbindungen oder zumeist in schlechtem baulichen Zustand, viele Kopfsteinpflasterstraßen in den Tempo-30-Zonen für Radfahrer ungeeignet

fehlen fast flächendeckend geeignete Radabstellanlagen

4.4 Bevölkerungs- & Sozialstruktur

Die Datenbasis zur Auswertung der statistischen Daten³² liegt auf Stadtebene vor. Es wird darauf hingewiesen, dass die räumlichen Abgrenzungen der Stadtteile und die der Untersuchungsräume nicht deckungsgleich sind³³. Die Verwendung von statistischen Bezirken³⁴ würde die Abweichungen zwischen den Daten der Stadtteilgrenzen und den der Untersuchungsräume minimieren, stellt jedoch andererseits nur bedingt den Bezug zur lebensräumlichen Alltagswelt³⁵ der Bewohner dar. Um langfristige Tendenzen identifizieren zu können, werden als Betrachtungszeitraum die Jahre 2000 bis 2010 gewählt.

Bevölkerungsentwicklung

Im Stadtgebiet Stadtfeld Ost und Stadtfeld West lebten zum 31.12.2010 40.288 Einwohner. Dies entspricht einem Anteil von 17,4% der 230.979 Einwohner der Stadt Magdeburg.

Stadtfeld Ost ist derzeit mit 25.180 (Stand 31.12.2010, Hauptwohnsitzbevölkerung) Einwohnern der bevölkerungsreichste und mit einer Bevölkerungsdichte von 7.687 Einwohner pro Quadratkilometer der am dichtesten besiedelte Stadtteil der Landeshauptstadt Magdeburg. Die Entwicklung der Einwohnerzahlen in Stadtfeld Ost verläuft positiv. Das relative Bevölkerungswachstum zwischen den Jahren 2000 und 2010 betrug 17,6%. Stadtfeld Ost wächst im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich stark. Magdeburgs Einwohnerzahl veränderte sich dagegen zwischen 2000 und 2010 um -0,2%. Das Wanderungssaldo im Stadtteilgebiet ist ebenfalls positiv. Die Zuzüge überwiegen gegenüber der Zahl der Wegzüge mit einem Saldo von +428 Wanderungen.

Das stärkste Wachstum der Bevölkerungszahl auf der Ebene der statistischen Bezirke zwischen 2000 und 2010 verzeichnete der Olvenstedter Platz mit 15%, der Schellheimerplatz mit 26,2% und die Alexander-Puschkin-Straße mit 25,6%. Leichte Verluste mussten nur die Bezirke Fort V und Albert-Vater-Straße mit -6% bzw. -3% hinnehmen.

In **Stadtfeld West** sind die Einwohnerzahlen im Vergleich zu Stadtfeld Ost durch eine stagnierende Entwicklung geprägt. Zwischen den Jahren 2000 und 2002 verlief diese zunächst weiter negativ, wobei die Einwohnerzahlen im Jahr 2000 von 15.025 auf 14.251 Einwohner im Jahr 2002 fielen. Dies entspricht einem Bevölkerungsrückgang von ca. 5,1%. Im Zeitraum 2003 bis 2010 stieg die Bevölkerungszahl wieder leicht auf 15.108 Einwohner an. Im gesamten Betrachtungszeitraum betrug das Wachstum 0,5% und steht damit in starkem Kontrast zum überdurchschnittlich stark wachsenden benachbarten Stadtfeld Ost. Die Bevölkerungsdichte ist gegenüber Stadtfeld Ost deutlich niedriger und beträgt 3.235 Einwohner pro Quadratkilometer.

Nach statistischen Bezirken verzeichneten in Stadtfeld West zwischen 2000 und 2010 vor allem die Bezirke Marienstift (+35%), Kümmelsberg als relativ neuer Einfamilienhausstandort (+582%) und der Bezirk Liebknechtstraße (+610%) relativ starke Bevölkerungszuwächse. Die Sanierung der ehemaligen Encke-Kaserne erklärte hierbei den sehr starken Anstieg im statistischen Bezirk Liebknechtstraße. Einwohnerverluste hatten in erster Linie die Bezirke Beimssiedlung (-12%), Harsdorfer Berg (-10%), Spielhagensiedlung (-6%) und Pestalozzi-Straße (-4%) zu verzeichnen.

Altersstruktur

Stadtfeld Ost ist im Vergleich zur gesamten Landeshauptstadt Magdeburg als verhältnismäßig junger Stadtteil zu typisieren. Der Altersdurchschnitt lag 2010 mit 41,0 Jahren relativ deutlich unter dem der Gesamtstadt mit 48,7 Jahren³⁶. Die Altersgruppe der über 65-Jährigen mit einem Anteil von 18,1% an der Stadtteilbevölkerung ist im Verhältnis zur Gesamtstadt mit 22,9% unterdurchschnittlich vertreten.

32 Datengrundlage Amt für Statistik der Landeshauptstadt Magdeburg

33 vgl. Kapitel: „1.3 Abgrenzung der Fördergebietskulisse“

34 Die Datensätze auf Ebene der statistischen Bezirke standen den Verfassern nicht zur Verfügung.

35 Für ein ressortübergreifendes und raumbezogenes Planen und Verwaltungshandeln hat der Senat in Berlin 2006 eine verbesserte Analyse-, Prognose- und Planungsgrundlagen die so genannten „Lebensweltlich orientierten Räume“ (LOR) eingeführt.

36 Vgl. Statistisches Jahrbuch 2010, S.42

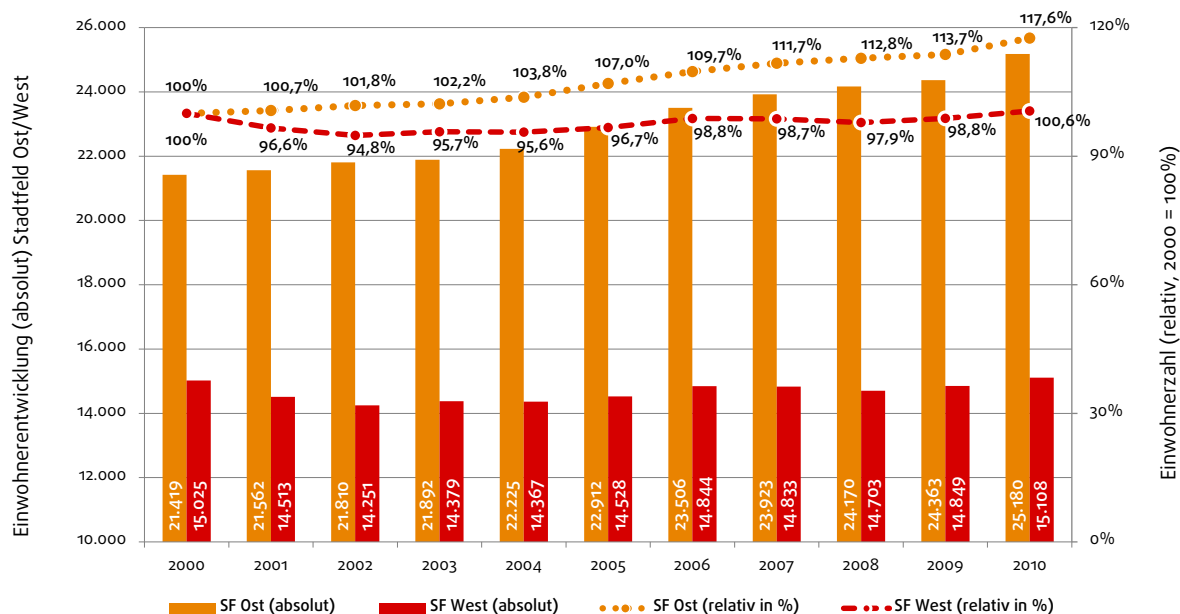


Abbildung 33: Bevölkerungsentwicklung (Hauptwohnsitzbevölkerung) in Stadtfeld Ost & West³⁷

Der Anteil der Kinder und Jugendlichen unter 18 Jahren liegt in Stadtfeld Ost mit 13,8% im Vergleich zur Gesamtstadt von 12,1% leicht über dem Durchschnitt. Auffällig ist, dass die positive Bevölkerungsentwicklung in Stadtfeld Ost in den Jahren 2000 bis 2010 insbesondere durch Zuwachs in den Altersgruppen der 0- bis 5-Jährigen (+54%), der 16- bis 30-Jährigen (+43%) sowie der über 66-Jährigen (+44%) gekennzeichnet war. Ungewöhnlich in der Entwicklung der übrigen Altersgruppen ist die Alterskohorte der 6- bis 15-Jährigen, die mit -20% einen deutlichen Rückgang aufwies. Der Geburtenüberschuss (Geburten - Sterbefälle) des Jahres 2010 lag bei 122 und im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2010 bei 71 Geburten.

Der Anstieg der Altersgruppe der zwischen 16- und 30-Jährigen kann vermutlich auch auf eine hohe Attraktivität von Stadtfeld Ost, insbesondere für das studentische Milieu und junge Familien, zurückgeführt werden. Erklärbar ist dies zum einen durch die grundsätzlich gute urbane Infrastruktur und zum anderen aufgrund der hohen städtebaulichen Qualität des Gründerzeitviertels durch seine direkte Nähe zur Innenstadt. Positive Wanderungssalden von 428 im überörtlicher Bereich und 245 im innerstädtischen Bereich bekräftigen diese Entwicklung. Demgegenüber ist der durchschnittliche Wanderungssaldo der letzten zehn Jahre für Magdeburg mit ca. -16 leicht negativ.

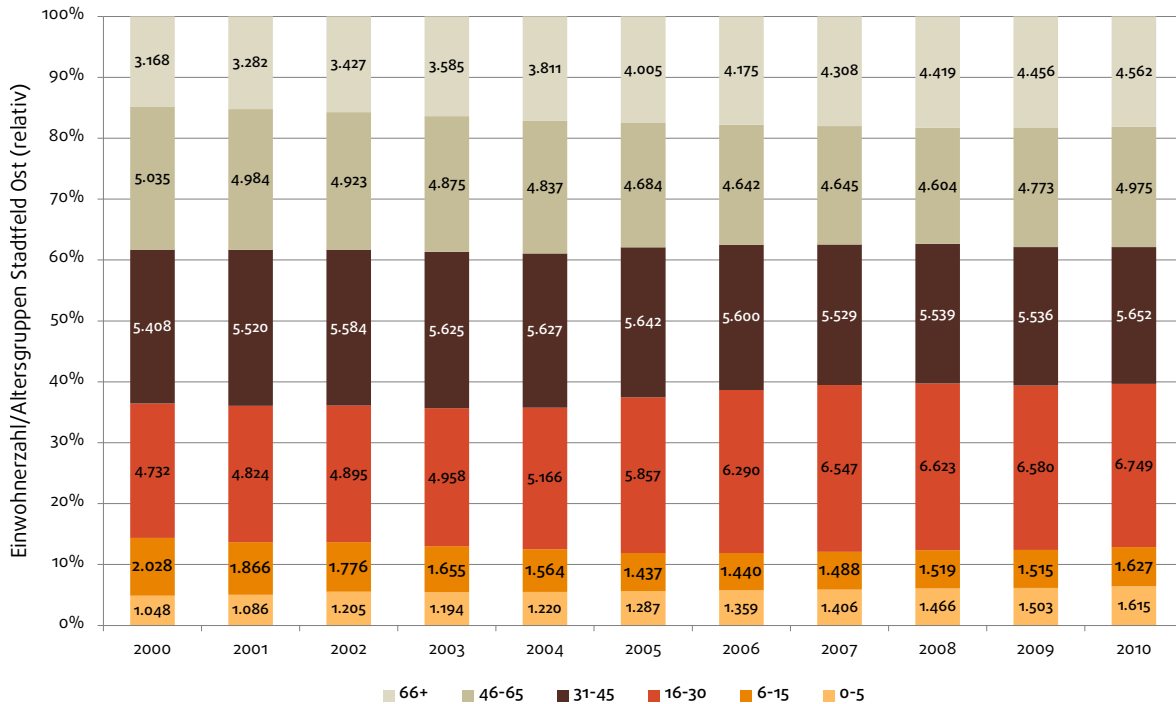
Der Anteil der Bewohner ohne deutsche Staatsbürgerschaft liegt mit 3,3% leicht unter dem bereits relativ niedrigen gesamtstädtischen Durchschnitt von 3,5%.

Prognosen gehen trotz dieser positiven Entwicklungen innerhalb der letzten Jahre von einem Einwohnerrückgang von circa 2,3%³⁸ bis zum Jahr 2025 aus.

In **Stadtfeld West** ist die Altersgruppe der über 65-Jährigen in den Jahren 2000 bis 2010 um 47% deutlich angewachsen. Der Anteil dieser Altersgruppe an der Gesamtbevölkerung in Stadtfeld West beträgt aktuell 28,6% und liegt damit ca. sechs Prozentpunkte über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 22,9%. Hingegen sinkt die Einwohnerzahl der 0- bis 5-Jährigen seit dem Jahr 2000 kontinuierlich und erreichte im Jahr 2006 mit einem Rückgang um 37% seinen Tiefststand. Seitdem kann von einer Stabilisierung bzw. einer sich andeutenden Trendwende gesprochen werden, die mit hoher Wahrscheinlichkeit auf die Ausweitung der Eigenheimsiedlungen am nordwestlichen Rand des Stadtteils zurückzuführen ist. Im Jahr 2010 betrug der Rückgang im Vergleich zum Basisjahr 2000 nur noch 29%. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen im Alter unter 18 Jahren liegt mit 11,6% nur leicht

37 Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik 2012, Seite 57

38 Landeshauptstadt Magdeburg, Stadtplanungsamt 2010a, Seite 39

Abbildung 34: Altersgruppenstruktur in Stadtfeld Ost³⁹

unter dem Niveau der Gesamtstadt. Der Jugendquotient (Bevölkerung bis 18 J. zu Bevölkerung von 18 bis 64 J.) von 19,7 weicht ebenfalls nur geringfügig vom Durchschnitt der Landeshauptstadt (städtischer Durchschnitt 18,7) ab.

Trotz der sich positiv abzeichnenden Einwohnerentwicklung, ist für Stadtfeld West ein Sterblichkeitsüberschuss festzustellen. Die Mortalität betrug im Jahr 2010 12,99 pro 1.000 Einwohner. Sie ist damit deutlich höher als in Stadtfeld Ost (8,96) und besitzt damit auch im Vergleich zur Gesamtstadt (11,74) einen leicht höheren Wert. Zudem verdeutlichen das relativ hohe Durchschnittsalter von 48,7 Jahren und der signifikant hohe Altenquotient (Bevölkerung ab 65 J. zu Bevölkerung 15 bis 64 J.) von 50,7 (städtischer Durchschnitt 37) den überdurchschnittlichen Anteil von älteren Bewohnern in Stadtfeld West. Mögliche Erklärungsansätze hierfür sind sowohl die gesamtstädtische Bevölkerungsabwanderung im Betrachtungszeitraum als auch die geringe Attraktivität von Stadtfeld West für viele Wohnungsnachfrager - insbesondere die der Altersgruppe der 16- bis 30-Jährigen. Bedingt durch die vorhandenen

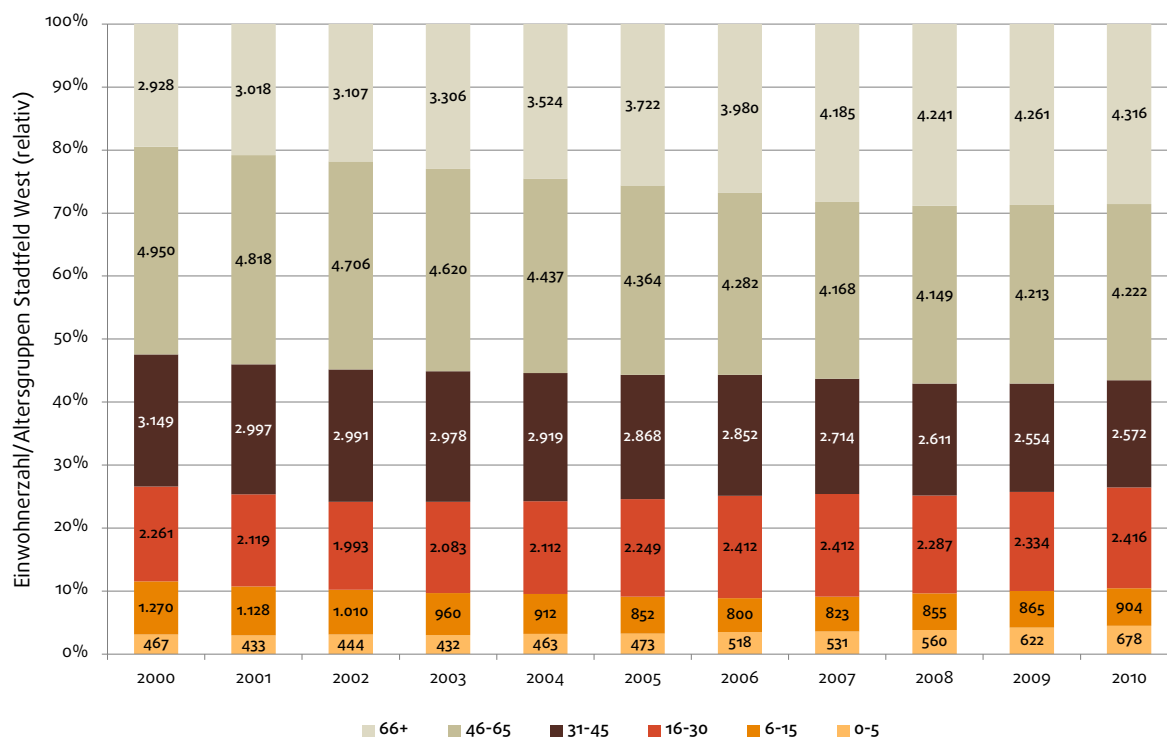
Siedlungsbaustrukturen bzw. den teilweise hohen Sanierungsbedarfs Anfang der 2000er Jahre war Stadtfeld West als zukünftiger Wohnstandort für die jungen Bevölkerungsgruppen nicht relevant. Damit sind die Tendenzen der Überalterung in Stadtfeld West deutlich sichtbar.

Die positiven überörtlichen und innerstädtischen Wanderungssalden von 169 bzw. 173 im Jahr 2010 waren ein Indiz für eine zunehmende Attraktivität des Stadtteils für Wohnungsnachfrage, konnten die demographische Entwicklung jedoch nicht wesentlich beeinflussen.

Haushalte, Sozialstruktur & Arbeitsmarkt

Statistische Aussagen zu den Größen und den jeweiligen Haushaltstypen im Untersuchungsraum lagen den Verfassern des IHKs Magdeburg Stadtfeld Ost & West nicht vor. Insofern wurde der Quotient aus der Einwohnerzahl und der bewohnten Wohnungseinheiten als grober Richtwert gebildet. Der durchschnittliche Haushalt umfasst in **Stadtfeld Ost** 1,98 Personen und in **Stadtfeld West** 2,54 Personen, wobei demgegenüber die durchschnittliche Haushaltsgröße in Magdeburg 1,72 beträgt. Die deutlich höhere Haushaltsgröße in Stadtfeld West ist unter anderem auf die zahlreichen Eigenheimbaustrukturen zurückzuführen.

³⁹ Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik 2011b, Seite 37

Abbildung 35: Altersgruppenstruktur in Stadtfeld West⁴⁰

Zur Einschätzung der Arbeitsmarktsituation wurden die Vergleichswerte Anteil der Arbeitslosen und Anteil sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter (am Wohnort) an der erwerbsfähigen Bevölkerung (zwischen 15 und 65 Jahren) herangezogen. Letzterer betrug im Jahr 2010 für Stadtfeld Ost überdurchschnittliche 56,3%. Für Stadtfeld West ließ sich ein, dem auch in etwa der Stadt Magdeburg entsprechender, Durchschnitt von 52,4% ermitteln (vgl. Abbildung 53 auf Seite 66).

Bei den genannten Zahlen ist jedoch zu beachten, dass sich diese auf die sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Wohnort beziehen. Unbekannt ist hingegen, wie groß der Anteil der Berufspendler ist, der in Stadtfeld Ost und West wohnhaft ist, jedoch in einer anderen Stadt oder Gemeinde der Arbeit nachgeht.

Weiterhin ist festzustellen, dass die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in Stadtfeld Ost positiv verläuft. Im Vergleich zum Jahr 2000 war 2010 ein Zuwachs von ca. 30% zu verzeichnen. Die Zahlen für die Gesamtstadt (ca. -5%) und Stadtfeld West (ca. -7,5%) waren dagegen im gleichen Zeitraum rückläufig.

Der Anteil erwerbsfähiger Leistungsberechtigter je 1.000 Einwohner ist in Stadtfeld Ost und Stadtfeld West vergleichsweise niedrig. Während in Stadtfeld Ost der Anteil der erwerbsfähigen Leistungsberechtigten 95 Personen (je 1.000 Einwohner) und in Stadtfeld West 99 Personen (je 1.000 Einwohner) beträgt, ist der Durchschnitt der Landeshauptstadt mit 117 Personen wesentlich höher.

Der Anteil der Arbeitslosen an der erwerbsfähigen Bevölkerung in Stadtfeld Ost lag im Dezember 2010 mit 6,3% unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 8,1%. Stadtfeld West wies hier ebenfalls einen leicht unterdurchschnittlichen Wert von 7,3% auf. Dabei konnte die Zahl der Arbeitslosen in Stadtfeld Ost und West im Vergleich zum Jahr 2000 deutlich gesenkt werden: In Stadtfeld Ost von 1362 auf 1093 und in Stadtfeld West von 836 auf 667.

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen an der erwerbsfähigen Bevölkerung beträgt in Stadtfeld Ost 2,1% bzw. in Stadtfeld West 2,7% und liegt geringfügig unter oder gleich dem Durchschnitt der Landeshauptstadt mit 2,7%.

Die Situation auf dem Arbeitsmarkt hat sich in Stadtfeld somit über die letzten Jahre in allen Bereichen verbessert. Lediglich die verringerte Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Stadtfeld West fällt auf, kann jedoch auf das

⁴⁰ Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik 2011b, Seite 37



Abbildung 36: Wanderungssaldo gesamtstädtisch

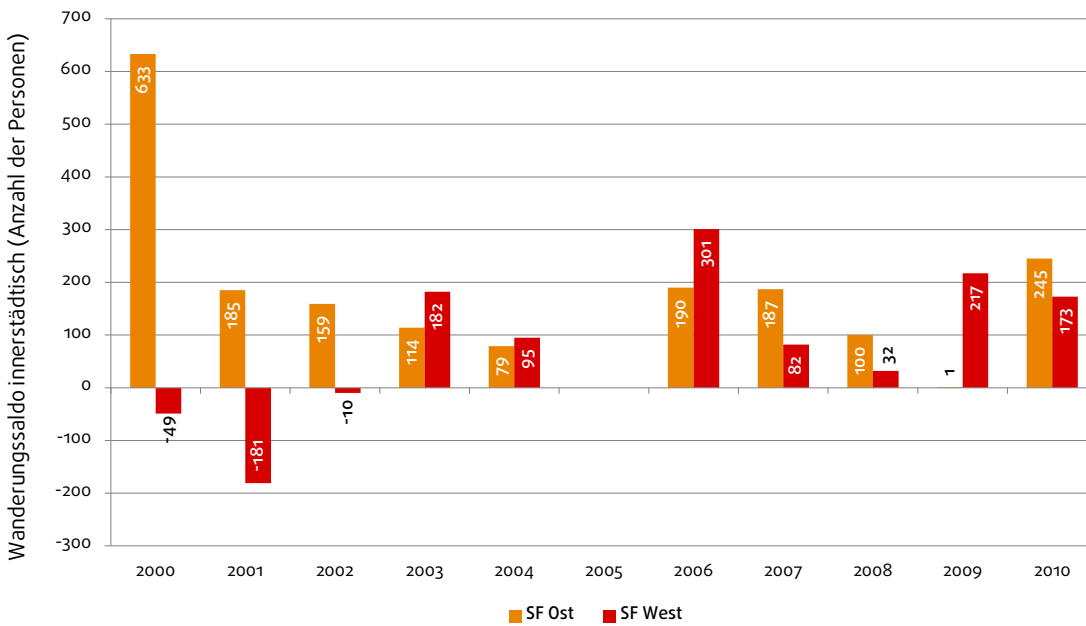


Abbildung 37: Wanderungssaldo innerstädtisch

überdurchschnittliche Wachstum des Anteils an Senioren und den zu verzeichnenden Einwohner-rückgang in der Altersgruppe zwischen 30 und 65 Jahren zurückgeführt werden.

Die Quote von Personen in Bedarfsgemeinschaften beträgt in Stadtfeld Ost 126,9 (je 1.000 Einwohner) und in Stadtfeld West 131,3 (je 1.000 Einwohner). Damit sind die Werte der beiden Stadtteile, im Vergleich zur Gesamtstadt mit 151,8 Personen (je 1.000 Einwohner) in Bedarfsgemeinschaften, verhältnismäßig unterdurchschnittlich besetzt und zeigen das Bild eines, von im Vergleich zur Gesamtstadt, sozial eher unauffälligen Stadtteils.

Auswertung Interviews

Von den Interviewpartnern wird überwiegend bestätigt, dass die demographische Entwicklung in Stadtfeld Ost und West derzeit sehr positiv verläuft. Andererseits weisen die Bewohner der Bestände der WObAU in der Hermann-Beims-Siedlung, trotz der schlechten Infrastruktur in der näheren Umgebung, noch immer ein hohes Durchschnittsalter auf. Dies ist vermutlich auf eine ausgeprägte Quartierstreue der Bewohner zurückzuführen, die ihren Stadtteil zu schätzen wissen. Mittlerweile werden frei werdende Bestände aber auch von jüngeren Bevölkerungsschichten nachgefragt, so dass sich eine langsame aber stetige Verjüngung der Siedlung andeutet.

Ungeachtet der positiven Entwicklung, hinsichtlich einer vergrößerten Anzahl und verbesserten Qualität der Spielplätze innerhalb der letzten Jahre, wird von den Interviewpartnern auf einen zukünftig deutlich steigenden Bedarf hingewiesen. Im Zuge dessen wurde von einem Großteil der Befragten auch der hohe Bedarf an KiTa-Plätzen, auf Grund des signifikanten Kinderzuwachses im Stadtteil thematisiert.

Zusammenfassung Bevölkerungs- & Sozialstruktur

Stadtfeld Ost hat eine heterogene Altersstruktur mit einem relativ hohen Anteil an 16 - 30-Jährigen, im Gegensatz zum durch zunehmende Überalterung der Bewohner gekennzeichneten Stadtfeld West

herrscht eine hohe Fluktuationsrate der Bewohnerschaft in Stadtfeld Ost

überdurchschnittliche Haushaltsgrößen beider Stadtteile im Vergleich zur Gesamtstadt

verhältnismäßig hoher Anteil sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter in Stadtfeld Ost

besteht ein überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum aller Altersstrukturen in Stadtfeld Ost und eine stabile Bevölkerungsentwicklung in Stadtfeld West

Auf Grund des Kinderzuwachses steigender Bedarf an Spielplätzen und KiTa-Plätzen



Abbildung 38: Flohmarkt auf dem Olvenstedter Platz in Stadtfeld Ost

Tabelle 4: Sozioökonomische Kontextindikatoren der Fördergebietskulisse

Kontextindikator	Stadtfeld Ost (2010)	Stadtfeld West (2010)	Magdeburg (2010)
Fläche in km ²	3,28	4,67	201,84
Bevölkerung			
Wohnberechtigte Bevölkerung (HW+NW)	25.794	15.325	235.845
Bevölkerung am Ort der Hauptwohnung	25.180	15.108	230.979
Einwohnerentwicklung 2000-2010 in %	17,6	0,6	-0,2
Einwohnerdichte Wohnberechtigte Bevölkerung pro km ²	7.875	3.281	1.168
Durchschnittsalter	41	48,7	45,7
Jugendquote in %	20,4	19,7	18,9
Altenquote (Verhältnis über 65-Jährige zu 18-65-Jährigen)	27,6	50,7	37,0
Unterstützungsquotient in %	48,0	70,4	56,0
unter 6-Jährige in % der Bevölkerung (absolut)	6,4 (1.615)	4,5 (678)	4,8 (11.055)
unter 18-Jährige in % der Bevölkerung (absolut)	13,8 (3.476)	11,6 (1.747)	12,1 (28.024)
65-Jährige und älter in % der Bevölkerung (absolut)	18,6 (4.693)	29,8 (4.495)	23,8 (54.863)
Ausländeranteil in % der Bevölkerung (absolut)	3,3 (831)	1,0 (152)	3,5 (8.162)
Sterbefälle	231	199	2769
Geburten	353	124	2051
Saldo Geburten zu Sterbefällen	122	-75	-718
Sterbefälle pro 1.000 Personen (Mortalität)	8,96	12,99	11,74
Geburtenziffer	14,02	8,21	8,88
Wohnfläche je (wohnberechtigte) Person in m ²	41,29	39,66	40,87
Wanderung			
Zugezogene Personen	1678	509	11.049
Weggezogene Personen	1250	340	9.307
Saldo zugezogene zu weggezogene Personen	428	169	1.742
Innerstädtische Zuzüge	3266	1344	-
Innerstädtische Wegzüge	3021	1171	-
Saldo innerstädtische Zuzüge zu Wegzüge	245	173	-
Saldo der Zu-/Fortgezogenen in % der Bevölkerung im Mittel der letzten drei Jahre (Salden der Einzeljahre)	0,60	0,17	0,49

Kontextindikator	Stadtfeld Ost (2010)	Stadtfeld West (2010)	Magdeburg (2010)
Arbeitsmarkt			
Erwerbsfähige Bevölkerung (15-65)	17.362	9.103	151.639
Erwerbsfähige Bevölkerung (18-65)	17.011	8.866	148.092
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (am Wohnort), Stand Juni 2010	9.283	4.671	79.415
Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigte von 2000-2010 in %	22,9	-8,2	-5,1
Nettoerwerbstätigenquote in %	53,5	51,3	52,4
Anteil sozialversicherungspflichtig Beschäftigter je 1.000 EW	369	309	344
Arbeitslose insgesamt	1.093	667	12.266
Arbeitslose SGB III	283	187	3.157
Arbeitslose SGB II	810	480	9.109
Anteil Arbeitsloser an erwerbsfähiger Bevölkerung in %	6,3	7,3	8,1
davon Männer in % (absolut)	58,0 (634)	56,1 (374)	55,8 (6849)
davon Frauen in % (absolut)	42,0 (459)	43,9 (293)	44,2 (5417)
davon unter 25-Jährige in % (absolut)	10,3 (113)	11,7 (78)	10,9 (1335)
davon über 55-Jährige in % (absolut)	13,6 (148)	18,6 (124)	18,1 (2220)
Sozialdaten			
Alg-II-Empfänger an der erwerbsfähigen Bevölkerung in % (absolut)	4,7	5,3	6,0
Arbeitslose an der erwerbsfähigen Bevölkerung in % (SGB II + III)	6,3	7,3	8,1
Bedarfsgemeinschaften insgesamt	1.858	1.151	20.874
Personen in Bedarfsgemeinschaften insgesamt	3.195	1.984	35.074
Personen in Bedarfsgemeinschaften je 1.000 EW	127	131	152
Erwerbsfähige Hilfsbedürftige nach SGB II	2.396	1.495	27.069
Erwerbsfähige Hilfsbedürftige je 1.000 EW nach SGB II	95	99	117
Empfänger Wohngeld	404	317	5.052



Abbildung 39: Gründerzeitbebauung in der Goethestraße in Stadtfeld Ost

4.5 Wohnen

Wohnen und Wohnungsmarktentwicklung

Stadtfeld Ost und West sind vorwiegend innerstädtisch geprägte Stadtteile zum Wohnen, die in den vergangenen Jahren eine grundsätzlich positive Entwicklung genommen haben. Die Wohnfunktion und dessen Verflechtungen zu den vor Ort ansässigen Gewerbe-, Einzelhandels-, Kultur- und Freizeitbetrieben sind dabei für eine auch zukünftig positive Entwicklung und Stabilisierung der Stadtteile ganzheitlich zu berücksichtigen.⁴¹ Für die Qualität des Wohnens spielen auch der Zustand und der Instandsetzungsgrad der Gebäude und privaten Freiflächen eine wichtige Rolle. Insofern ist in beiden Stadtteilen von einer allgemeinen Investitionsbereitschaft der Eigentümer auszugehen, wobei sich vorrangig Stadtfeld Ost zu einem der beliebtesten Stadtteile in Magdeburg entwickelt hat.

Sowohl in Stadtfeld Ost als auch in Stadtfeld West bestehen Eigentumsverhältnisse aus privaten, genossenschaftlichen bzw. kommunalen (WOBAU Magdeburg) und Immobilien-Investoren gebundenen Beständen. Dabei sind die Quartiere des Siedlungsbaus (Fröbelstraße, Hermann-Beims-Siedlung

und Westernplan) überwiegend in genossenschaftlichem Besitz, während sich die Gründerzeitquartiere zumeist in privatem und Immobilien-Investorenbesitz befinden.

Gebäude- und Wohnungsbestand

Trotz des signifikanten Unterschieds der Bevölkerungszahlen (Stadtfeld Ost ca. 41% mehr Einwohner⁴²), ist der Gebäudebestand in Stadtfeld West mit 2.461 (Stand 2010) Gebäuden um 22% höher, als der mit 2.016 (Stand 2010) Gebäuden besetzte Bestand in Stadtfeld Ost. Zurückzuführen ist dies, zum einen auf eine höhere Bevölkerungsdichte in Stadtfeld Ost und zum anderen auf die großflächigen Einfamilienhaussiedlungen im nördlichen Teil Stadtfeld Wests. Dabei ist in Stadtfeld Ost, zwischen den Jahren 2000 und 2010 nur eine geringe Erhöhung des Gebäude- (3,4%) und Wohnungsbestandes (3,1%) zu verzeichnen. Demgegenüber zeigt Stadtfeld West innerhalb des gleichen Zeitraumes mit einem Zuwachs des Wohnungsangebotes um 10% und einer Erweiterung des Gebäudebestandes um 13,7% eine deutlich stärkere Dynamik. Während diese Entwicklungen in Stadtfeld Ost durch die

⁴¹ vgl. Kapitel: „3.6 Soziale Infrastruktur“ und „3.7 Handel, Handwerk & Dienstleistung“

⁴² Vgl. Kapitel: „3.4 Bevölkerungs- & Sozialstruktur“

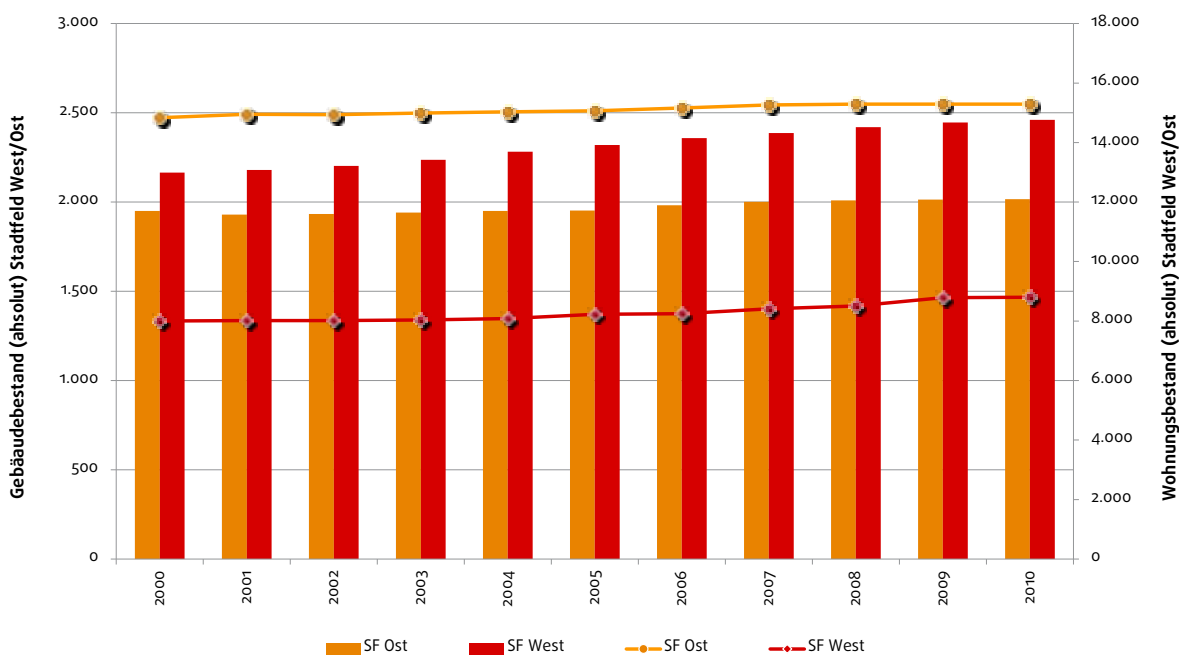


Abbildung 40: Entwicklung Gebäude- und Wohnungsbestand – Stadtfeld Ost/West

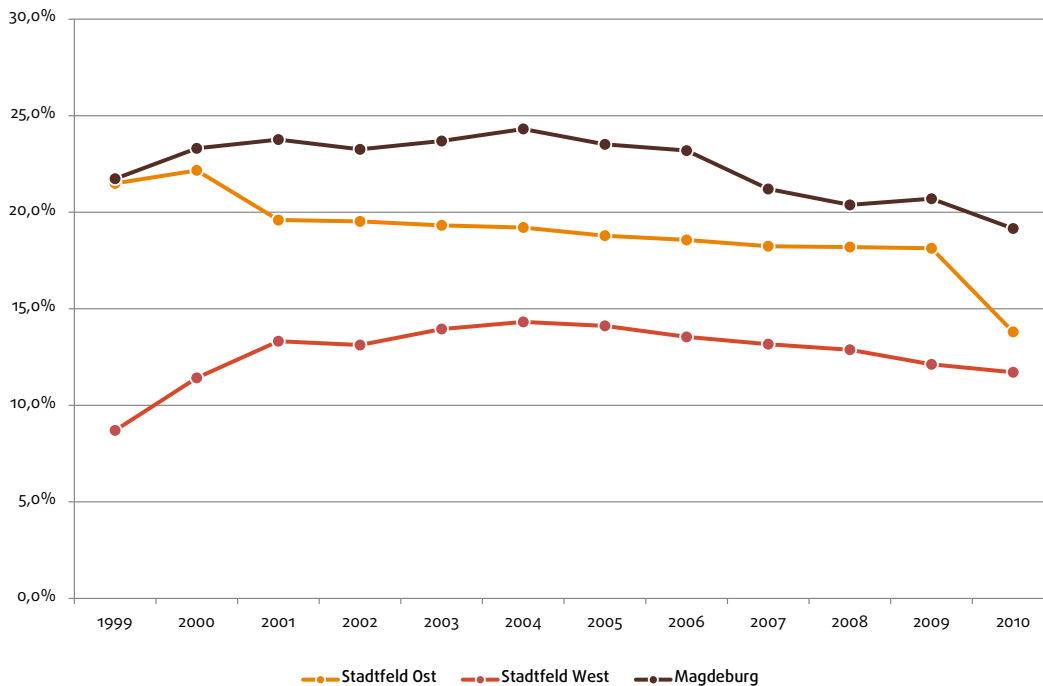


Abbildung 41: Leerstandsentwicklung Wohnen in Stadtfeld Ost/West und der Gesamtstadt

verstärkte Sanierung der leerstehenden Gebäude und Wohnungen zu erklären sind, begründen sie sich in Stadtfeld West durch eine intensive Bautätigkeit im Bereich der Einfamilienhäuser.

Die nahezu vollständige Sanierung des Gebäude- und Wohnungsbestandes⁴³ und das attraktive Wohnumfeld trugen darüber hinaus zum kontinuierlichen Absinken der Leerstandsquoten⁴⁴ bei. Obgleich diese bis zum Jahr 2010 mit 13,8 % (22,2 % in 2000) in Stadtfeld Ost wesentlich deutlicher ausfielen als mit 11,7 % (11,4 % in 2000) in Stadtfeld West. Beide Werte liegen signifikant unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 19,2 %.

Bauliche Missstände sind in Stadtfeld Ost & West nur noch an vereinzelt Standorten zu finden. So besteht in erster Linie am Lessingplatz (Bierinstitut Zobi), auf der Olvenstedter Straße zwischen Schillerstraße und Immermannstraße und in der Großen Diesdorfer Straße 163⁴⁵ Sanierungsbedarf. Jedoch liegen diese Gebäude zumeist an Knotenpunkten oder stark befahrenen Durchfahrtsstraßen und genügen auch nach einer erfolgreichen Sanierung nur selten heutigen Wohnraumsprüchen (Balkon,

ausreichend Tageslicht, Ruhe, Grün). Die noch sanierungsbedürftigen Bestände der Hermann-Beims-Siedlung werden durch die Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg sukzessive denkmalgerecht erneuert.

Wohnflächen und Baualtersgruppen

Die durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung beträgt in beiden Stadtteilen ca. 69 m², wobei sich die durchschnittliche Raumanzahl in Stadtfeld Ost auf 3,71 und in Stadtfeld West auf 3,83 beläuft. Damit liegen die Größe der Wohnflächen leicht über dem Durchschnitt der Stadt Magdeburg mit ca. 66 m². Mit einem Anteil von ca. 70 % am gesamten Wohnungsbestand wird in Stadtfeld Ost das Wohnungsangebot durch 3- und 4-Raum-Wohnungen dominiert. Dagegen sind in Stadtfeld West häufiger 5-, 6- und 7-Raum-Wohnungen zu finden.

Wesentliche Unterschiede bestehen im Baualter der Bestände. Während in Stadtfeld Ost 37 % der Gebäude vor 1919 errichtet wurden, fallen in Stadtfeld West nur 4 % der Gebäude in diese Alterskategorie. Hingegen ist die Gebäudealtersgruppe 1919 bis 1945 in Stadtfeld West mit einem Anteil von 45 % am Gesamtbestand deutlich stärker vertreten als der mit einem Anteil von 30 % besetzte Bestand in Stadtfeld Ost. Dies hängt in erster Linie mit der

43 siehe „Karte 10 - Sanierungsstand Gebäude“

44 siehe „Karte 11 - Leerstandsquote Gebäude“

45 siehe „Karte 05 - stadträumliche Gestaltung“

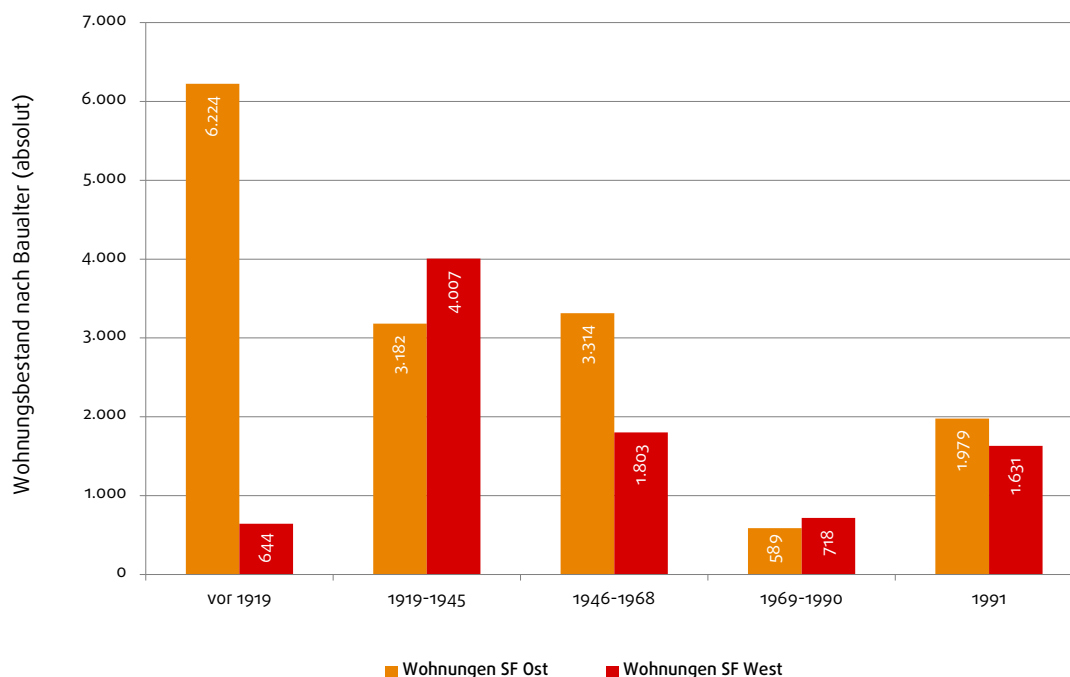


Abbildung 42: Wohnungsbestand nach Baualter in Stadtfeld Ost/West

Gesamtentwicklung der Stadt Magdeburg zusammen. Im Zuge der Industrialisierung entstand um die Jahrhundertwende (ca. 1900) die westliche Stadterweiterung, die damalige „Wilhelmstadt“, direkt hinter dem Festungsgürtel (Glacis) für die gutbürgerliche Schicht Magdeburgs. Dieses Viertel beschreibt im Wesentlichen auch die heutigen Grenzen Stadtfeld Ost. In der Folge entstand als Arbeitersiedlung in den 1920er Jahren, zur Zeit des Neuen Bauens, die Hermann-Beims-Siedlung. Die Zwischenzone im Bereich Fröbelstraße wurde dann im Zuge des sozialistischen Wohnungsbaus nach 1960 bebaut. Eine deutlich stärkere Neubautätigkeit ist in Stadtfeld West zu verzeichnen. Hier liegt der Anteil der Gebäude der Altersgruppen 1969 bis 1990 und ab 1991 bei 12 % bzw. 24 %. Demgegenüber betragen die Anteile dieser Gebäudealtersgruppen in Stadtfeld Ost nur 3 % bzw. 10 % und liegen damit deutlich unter den Werten Stadtfeld Wests.

Die heterogene Struktur der Baualterklassen wird in den vereinzelt Quartiersstrukturen der beiden Stadtteile deutlich sichtbar. Zu nennen sind hier vergleichsweise die Hermann-Beims-Siedlung aus der Periode des Neuen Bauens, der Westernplan mit seiner Gartenstadtcharakteristik, das Quartier

Fröbelstraße mit sozialistischer Zeilenbebauung, das Dichterviertel um die Goethestraße mit gründerzeitlichen Stadthäusern und das Quartier Editharing mit 1930er Jahre Villenbebauung.

Auswertung Interviews

Für die überwiegende Mehrzahl der Akteure bieten Stadtfeld Ost und West ein breites Spektrum an Wohnraum. Wobei das vielfältige Wohnraumangebot in Stadtfeld West durch Außenstehende oftmals nicht wahrgenommen wird. Gerade die Hermann-Beims-Siedlung bietet durch die zahlreichen Bauabschnitte sehr vielfältige Grundrissvarianten.

Auf Grund der umfangreichen Sanierungen und der mitunter noch günstigen Mieten hat sich innerhalb der letzten Jahren in den Gründerzeitquartieren Stadtfeld Ost aber auch dem Westernplan ein hoher Nachfragedruck entwickelt, so dass ansässige Wohnungsbaugenossenschaften bereits gehalten sind Mieterlisten zu führen.

Die Akteure sind sich einig, dass sich die Wohnqualität seit den 1990er Jahren durch die umfangreichen Sanierungen deutlich verbessert hat. Die Leerstände sind im Vergleich zur Gesamtstadt in allen Bestandsformen durch die stabil positive Zuzugstendenz relativ gering. Die vielfältigen Wohnungsgrößen decken einen Großteil der Nachfrage ab.

Es werden, wenn möglich, Türbreiten angepasst, Bäder vergrößert und weitere notwendige Maßnahmen ergriffen. Die Qualität der Sanierungen, vor allem die des Altbaubestandes, durch immobilienwirtschaftliche Akteure werden jedoch eher dem mittleren bis niedrigen Niveau zugerechnet. Investitionen könnten daher hier in den nächsten Jahren erforderlich sein, so dass es notwendig erscheint potentielle Investoren zu aktivieren. Ein oft angesprochenes Thema ist zudem die mangelnde Barrierefreiheit des älteren Wohnungsbestandes. Fahrstühle seien jedoch häufig nicht zu finanzieren und würden im Altbaubestand schwer in die Architektur einzugliedern sein. Weiterhin stellt für viele Investoren der Denkmalschutz oft einen Hemmschuh für Maßnahmen dar, die vorrangig die Fassade betreffen, wie z.B. nachträglich angebrachte Balkone, Wärmedämmung oder barrierefreie Zugänge.

Schwerpunkte für die Wohnungsgenossenschaften in Stadtfeld sind die Bestandserhaltung und Optimierung der Gebäude. Nur in Einzelfällen ist ein Neubau zum Lückenschluss notwendig. Jedoch verweisen die immobilienwirtschaftlich tätigen Akteure auf die Mieten, die momentan nur gering angesetzt werden können und so Neubauprojekte im Geschosswohnungsbau wenig rentabel machen.

Im Zentrum der Bemühungen stehen die Nachrüstung von Balkonen, die energetische Sanierung der Fassaden mit Wärmeverbundsystemen und die Schaffung barrierearmer Wohnungen im Bestand. Als großes potentielles Entwicklungsgebiet wurde vor allem der sich außerhalb des Untersuchungsgebietes befindende Schlachthof genannt. Hier können sich einige Akteure Stadthäuser vorstellen. Auch die Möglichkeit einer Referenzsiedlung für das Wohnen mit erneuerbare Energien wurde genannt.

Zusammenfassung Wohnen

Stadtfeld Ost steht für quirliges Leben im urbanen Kontext, Stadtfeld West für eine vorstädtische ruhige Umgebung

Stadtfeld Ost & West besitzen in großen Teilen ein historisches Stadtbild mit einer außerordentlich hohen Anziehungskraft für Bewohner

geringer Instandsetzungsbedarf in Stadtfeld Ost

entlang der Zentrenachsen herrscht eine hohe Verkehrs- und Lärmbelastung

breites Angebot an Wohnungsformen und Wohnungsgrößen in beiden Stadtteilen

nur wenige barrierefreie/-arme Wohnungen trotz des Bedarfs in beiden Stadtteilen vorhanden

Schwerpunkt liegt für Wohnungsgenossenschaften in der Bestandserhaltung, Neubauprojekten fehlt zur Zeit Rentabilität



Abbildung 43: Hermann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West



Abbildung 44: Wohnungsbestand „Westernplan“ in Stadtfeld Ost



Abbildung 45: Wohnungsbestand Wilhelm-Linke Straße in Stadtfeld Ost

4.6 Soziale Infrastruktur

Der Untersuchungsraum verfügt über ein differenziertes Angebot an sozialer Infrastruktur, wobei Einrichtungen der vorschulischen und schulischen Bildung zum Teil nur in unzureichender Kapazität im Untersuchungsraum vorhanden sind. Ein Rechtsanspruch und Realisierung auf einen Platz besteht jedoch nur bezüglich des gesamten Gebietes der Landeshauptstadt Magdeburgs. Neben insgesamt 18 Kindertageseinrichtungen befinden sich acht Grundschulen (zwei davon in freier Trägerschaft), zwei Sekundarschulen und eine Förderschule für Lernbehinderte im Stadtteil. Ergänzt wird das Angebot durch Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen, offene Treffs für Senioren und verschiedene Beratungsstellen⁴⁶.

Kindertageseinrichtungen

In Stadtfeld Ost stehen den Familien für die Betreuung der Kinder insgesamt 1.278 Plätze⁴⁷, verteilt auf zwölf Tageseinrichtungen, zur Verfügung. Davon sind 207 Kinderkrippenplätze, 394 Kindergartenplätze und 677 Hortplätze. Stadtfeld West stellt insgesamt 779 Plätze, verteilt auf sechs Tageseinrichtungen, bereit. Davon sind 138 Kinderkrippenplätze, 306 Kindergartenplätze und 335

Hortplätze. Alle KiTas sind bereits voll ausgelastet, so dass der gegenwärtige Bedarf bei weitem nicht mehr gedeckt werden kann. Aus diesem Grund will die Landeshauptstadt Magdeburg bis 2014 im gesamtstädtischen Bereich das Angebot an KiTa-Plätzen durch Ausbau, Anbau und Neubau an den Bedarf anpassen (Grundsatzbeschluss des Stadtrates DS0002/12 vom 03.01.2012). Mit dem Stadtratsbeschluss DS0276/12 vom 11.07.2012 wurden die Vorhaben konkretisiert.

Derzeit wird bereits durch den Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. in Kooperation mit der Getec AG und der Grundtec Bauregie GmbH eine betriebsnahe Kindertageseinrichtung mit 80 Plätzen errichtet. Diese soll 2013 eröffnen und hat als Konzept das „Haus der kleinen Forscher“. Eine weitere Kindertagesstätte mit 150 Plätzen ist in der Stormstraße geplant. Sie wird durch die Landeshauptstadt Magdeburg selbst betrieben.

Die Kindertagesstätten „Fridolin“, „Nesthäkchen“ und „Spielstübchen“ werden momentan umfangreich saniert und erweitert. Sie sollen noch in diesem Jahr wieder bezugsfertig sein. Als Ausweichquartier dient momentan die Einrichtung „Nachtweide“.

⁴⁶ siehe „Karte 12 - Soziale Infrastruktur“

⁴⁷ Zahlen gemäß Amt für Statistik mit Stand 31.12.2011



Abbildung 46: Kindertagesstätten „Wunderland“ & „Klettermax“ im Westenplan in Stadtfeld Ost

Tabelle 5: Kindertagesstätten in Stadtfeld Ost

Name & Anschrift	Träger	Betreuungs- alter	integrativ	Betreuungs- plätze*
Kindertagesstätte „Fridolin“ Gerhart-Hauptmann-Straße 42	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	2 - 6 Jahre	nein	125/128 +8 in 2012
Kinderkrippe „Nesthäkchen“ Gerhart-Hauptmann-Straße 42a	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	8. Woche - 3 Jahre	nein	43
Kindertagesstätte „Spielstübchen“ Gerhart-Hauptmann-Straße 42a	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	0 - 6 Jahre	nein	78/81
Kindertagesstätte „Klettermax“ Westernplan 30	Stiftung Evangelische Jugend- hilfe St. Johannis Bernburg	0 - 6 Jahre	nein	97/100
Kindertagesstätte „Wunderland“ Westernplan 30	Stiftung Evangelische Jugend- hilfe St. Johannis Bernburg	0 - 6 Jahre	nein	98/118
Ev. Kindertagesstätte „Paulus“ Goethestraße 24	Magdeburger Stadtmission e.V.	2 - 6 Jahre	nein	49/51
Kindertagesstätte „Pinocchio“ Wilhem-Külz-Straße 22	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	0 - 6 Jahre	nein	84/96
im Bau Kindertagesstätte „Haus der kleinen Forscher“ An der Steinkuhle	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. in Kooperation mit Getec AG	0 - 6 Jahre	k. A.	80
in Planung Kindertagesstätte „Stormstraße“ Stormstraße 13	Landeshauptstadt Magdeburg	k. A.	k. A.	150

Tabelle 6: Kindertagesstätten in Stadtfeld West

Name & Anschrift	Träger	Betreuungs- alter	integrativ	Betreuungs- plätze*
„Montessori Kinderhaus“ Magdeburg Harsdorfer Straße 33a	Initiative zur Förderung aktiver und freier Pädagogik e.V.	1 Jahr - Schuleintritt	ja	66 +14 in 2012
Integrative Kindertagesstätte „Spatzennest“ Spielhagenstraße 33/33a	Internationaler Bund (IB)	0 - 6 Jahre	ja	162/190
Kindertagesstätte „Beimskinder“ Walbecker Straße 30a-b	Johanniter-Unfall-Hilfe e.V.	0 - 6 Jahre	nein	196/202

Tabelle 7: Private Kindertagesstätten in Stadtfeld Ost & West

Name & Anschrift	Träger	Betreuungs- alter	integrativ	Betreuungs- plätze
Private Kleinsteinrichtung für Kinder Goethestraße 11	M. Pennigsdorf	0 - 6 Jahre	k. A.	k. A.
Private Kindertagesstätte „Schroteblick“ Goethestraße 35/2	Kindergarten Schroteblick	0 - 7 Jahre	k. A.	k. A.
Kindertagesstätte Känguruh Kinderservice Schillerstraße 18	Känguru Kinderservice GbR	1 - 7 Jahre	k. A.	k. A.

* Der Doppelwert bezieht sich auf die flexible Nutzung vieler Einrichtungen durch mehr Krippenplätze bei reduzierter Platzzahl im Kindergartenangebot oder andersherum. Maßgeblich ist die pädagogische Nutzfläche von 5 m² pro Kind bis 3 Jahren und 2,5 m² pro Kind zwischen 3 und 13 Jahren.

Tabelle 8: Horte in Stadtfeld Ost

Name & Anschrift	Träger	Betreuungs- alter	integrativ	Betreuungs- plätze
Hort „Am Glacis“ Wilhelm-Külz-Straße 1	Internationaler Bund (IB)	6 - 14 Jahre	nein	100
Hort „Schatzkiste“ Annastraße 17	Internationaler Bund (IB)	6 - 12 Jahre	ja	160
Hort der Evangelischen Grundschule Magdeburg Wilhelm-Külz-Straße 1	Verein evangelische Grund- schule Magdeburg e.V.	6 - 10 Jahre	nein	120
Hort „Stormstraße“ Stormstraße 15	Stiftung Evangelische Jugend- hilfe St. Johannis Bernburg	6 - 14 Jahre	ja	80
Hort „Westernplan“ Albert-Vater-Straße 72	Stiftung Evangelische Jugend- hilfe St. Johannis Bernburg	6 - 11 Jahre	nein	85

Tabelle 9: Horte in Stadtfeld West

Name & Anschrift	Träger	Betreuungs- alter	integrativ	Betreuungs- plätze
Hort „Am Westring“ Westring 26	Internationaler Bund (IB)	6 - 14 Jahre	nein	100
Hort der Freien Schule Magdeburg Harsdorfer Straße 33	Initiative zur Förderung aktiver und freier Pädagogik e.V.	k. A.	k.A.	92
Hort an der GS „Schmeilstraße“ Schmeilstraße 1	Kita-Gesellschaft Magdeburg mbH	6 - 14 Jahre	nein	104

Tabelle 10: Grundschulen in Stadtfeld Ost

Name & Anschrift	Schüleranzahl
„Am Glacis“ Wilhelm-Külz-Straße 1	125
Evangelische Grundschule (FrT) Wilhelm-Külz-Straße 1	160
„Annastraße“ Annastraße 17	218
„Stormstraße“ Stormstraße 15	98
„Am Westernplan“ Albert-Vater-Straße 72	125

Tabelle 12: Sekundarschulen in Stadtfeld

Name & Anschrift	Schüleranzahl
Integrierte Gesamtschule „Willi Brandt“ Am Westring 26	814
„Oskar Linke“ Schmeilstraße 1	296 + 46
„LebenLernen“ (FrT) Liebknechtstraße 73	113

Tabelle 13: weiterführende Schulen in Stadtfeld

Name & Anschrift	Schüleranzahl
Förderschule Salzmannschule Stormstraße 15	192
wird geschlossen Berufsbildende Schule IV „Eicke von Reggow“ Albert-Vater-Straße 90	1.319

Tabelle 11: Grundschulen in Stadtfeld West

Name & Anschrift	Schüleranzahl
„Am Westring“ Am Westring 26	145
Freie Schule Magdeburg Harsdorfer Straße 33	91
„Schmeilstraße“ Schmeilstraße 1	117

Schulen

In den letzten Jahren konnte der Großteil der Schulen in Stadtfeld Ost und West nahezu vollständig saniert werden. Der Schulstandort Annastraße wurde über ein Public-Private-Partnership-Modell saniert, während die Schulstandorte in der Albert-Vater-Straße 72 und 90 über das EFRE-Programm komplett- bzw. teilsaniert werden.

Innerhalb der nächsten Jahre ist mit einem starken Anstieg des Bedarfs an Grundschulplätzen zu rechnen⁴⁸. Bewohner, denen es schon heute große Probleme bereitet, einen wohnungsnahen KiTa-Platz zu finden, stehen sechs Jahre später vor der Herausforderung, einen geeigneten Grundschulplatz bzw. weitere vier Jahre später einen geeigneten Sekundarschulplatz zu finden.

Nach Aussage des Fachbereichs Schule und Sport ist das Schulangebot im erforderlichen Umfang durch den Schulträger vorzuhalten. Für Grund- und Sekundarschulen sind Einzugsbereiche definiert. Innerhalb dieser Grenzen werden die Rechtsansprüche auf einen Platz garantiert.

48 vgl. nachfolgend Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen

Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen

In Stadtfeld Ost sind insgesamt vier Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen ansässig. Sie befinden sich an der Steinkuhle (Jugendclub „Hallenhausen“), in der Tismarstraße (CVJM Magdeburg e.V.), in der Annastraße (Kinder- und Familienzentrum „Emma“) und in der Großen Diesdorfer Straße (Kinder- und Jugendclub Jugendrotkreuz Magdeburg).

In Stadtfeld West verteilen sich die Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen auf Standorte in der Harsdorfer Straße (KJH „Heizhaus“), in der Flechtlinger Straße (KJH „Kinderhaus“) und in der Beimsstraße („Post Beimsstraße“). Das KJH „Heizhaus“ in Stadtfeld West wird durch die Stadt betrieben, wohingegen sich die Jugendclubs „Hallenhausen“ und „Post Beimsstraße“ durch die Jugendlichen und mit Unterstützung der Sozialarbeiter selbst verwalten. Alle anderen genannten Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen befinden sich in Freier Trägerschaft.

Vor allem das „Kinderhaus“ in der Herrmann-Beims-Siedlung, welchem durch das Fehlen weiterer Einrichtungen in unmittelbarer Umgebung eine besondere Bedeutung zukommt, hat nach Aussage verschiedener GWA-Mitglieder mit einer personellen Unterbesetzung der Mitarbeiter zu kämpfen. Ein sorgfältiger Blick auf die Alterskohorten der beiden



Abbildung 47: Grundschule Annastraße in Stadtfeld Ost

Stadtteile zeigt, dass bezogen auf die Altersgruppen 6-10, 11-15 und 16-20 Jahre derzeit jeweils zwischen 700 und 900 Bewohner in Stadtfeld Ost & West leben. Folglich ist der Bedarf an altersbezogenen Einrichtungen für diese Jahrgänge nahezu gleich zu bewerten⁴⁹. Jedoch weist die Alterskohorte 1-5 Jahre bereits 1.650 Kinder innerhalb der beiden Stadtteile auf, so dass im Verlauf der nächsten Jahre mit einem massiven Bedarfsanstieg für Grundschulen und Freizeiteinrichtungen für Stadtfeld Ost & West zu rechnen ist.

Nach Aussage der Stabsstelle für Jugendhilfe-, Sozial- und Gesundheitsplanung werden im Rahmen der Infrastrukturplanung der Kinder- und Jugendarbeit in der Landeshauptstadt Magdeburg weitere bedarfsgerechte Angebote für die Stadtteile Stadtfeld Ost und West entwickelt.

Seniorentreffs

Sowohl in der Herrmann-Beims-Siedlung als auch in der Siedlung Westernplan befinden sich „offene Seniorentreffs“. In den gut besuchten Einrichtungen stehen den Besuchern diverse Café-, Gesellschafts-, Kultur- und Sportangebote zur Verfügung.

Anfang Mai 2012 wurde über die örtliche Presse bekannt, dass der Betreiber AWO gezwungen sei die Seniorentreffs auf Grund fehlender finanzieller Mittel zu schließen. Infolge von Protestschreiben und Demonstrationen, initiiert durch die Besucher, konnte eine Einigung mit der Stadt erzielt und die Schließung abgewendet werden.

Die Seniorentreffs stellen gerade für die älteren Bewohner einen wichtigen gesellschaftlichen Bezugspunkt dar und sollten daher auch zukünftig erhalten bleiben.

49 Vgl. Kapitel: „3.4 Bevölkerungs- und Sozialstruktur“

Tabelle 14: Kinder- und Jugendeinrichtungen in Stadtfeld Ost

Name & Anschrift	Träger
Jugendclub „Hallenhausen“ An der Steinkuhle 21a	selbstverwalteter Jugendtreff
KJH „CVJM“ Tismarstraße 1	Christlicher Verein junger Menschen Magdeburg e.V.
Kinder- und Familienzentrum „Emma“ Annastraße 32	Spielwagen e.V.
Kinder- und Jugendclub Jugendrotkreuz Große Diesdorfer Straße 3	DRK - Magdeburg Jugendrotkreuz

Tabelle 15: Kinder- und Jugendeinrichtungen in Stadtfeld West

Name & Anschrift	Träger
KJH „Heizhaus“ Harsdorfer Straße 33	Landeshauptstadt Magdeburg
KJH „Kinderhaus“ Flechtinger Straße 22a	Stiftung Evange- lische Jugendhil- fe St. Johannes Bernburg
„Post Beimsstraße“ Beimsstraße 51 - 57	selbstverwalteter Jugendtreff



Abbildung 48: KJH „Kinderhaus“ in der Flechtinger Straße in Stadtfeld West



Abbildung 49: Kinder- und Jugendzentrum „Emma“ in Stadtfeld Ost



Abbildung 50: IGS „Willi Brandt“, Am Westring in Stadtfeld West



Abbildung 51: Bierinstitut Zobi, Lessingplatz in Stadtfeld Ost

Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Ansätze einer kulturellen Szene in Stadtfeld Ost entwickelten sich nach der Wiedervereinigung Deutschlands im Zuge der Etablierung Magdeburgs als gesamtdeutsche Universitäts- und Hochschulstadt. Viele Studenten siedelten sich auf Grund des günstigen und zumeist leerstehenden Wohnraums im Stadtteil an und trugen somit zum heutigen Ruf des Stadtteils als lebendiges Szenequartier bei. Im Zuge dieser Entwicklung wurden einzelne Künstler verschiedenster Kulturgattungen und kleinere Kulturbetriebe in Stadtfeld Ost ansässig. Durch die fortschreitende Sanierung, den damit verbundenen Mietsteigerungen und veränderten Interessenlagen (z.B. Ruhestörung), sind viele Kulturschaffende in die mietenfreundlicheren Stadtteile Magdeburgs „weitergezogen“. Sodass Stadtfeld Ost, auch aufgrund der Nähe zur Innenstadt, derzeit in Bezug auf seine hohe Einwohnerzahl über einen eher unterdurchschnittlichen Anteil an Kulturschaffenden verfügt.

Die Kunst- und Kulturszene in Stadtfeld West hat sich gemessen an der Einwohnerzahl und vorhandenen Bevölkerungsstruktur in den letzten zehn Jahren weitestgehend positiv entwickelt. Da in der städtebaulichen Planung Anfang des 20. Jahrhunderts die einzelnen Quartiere⁵⁰ der 1920er Jahre als reine Wohnquartiere geplant wurden, sind dementsprechend bis heute kaum baulich, räumliche Flächen wie alte Werkstätten oder großflächige Gewerbeflächen (Lofts) für die Künstlerszene vorhanden. In jüngster Vergangenheit konnten jedoch einzelne leerstehende, kleinteilige Einzelhandelsflächen im Bereich der Hermann-Beims-Siedlung als auch ein ehemaliges Straßenbahndepot zugunsten kultureller Zwecke umgenutzt werden.

Nachfolgend sind die vier Kultureinrichtungen mit stadtweiter Ausstrahlung in Stadtfeld Ost & West näher beschrieben:

Oli-Kino (Olvenstedter Straße 25a, Stadtfeld Ost)

Ein privat geführtes Kino mit Gewerbehof (ehemaliger Dehne-Hof) für Film- und Kleinkunst in Stadtfeld Ost, dass sich derzeit im Umbau befindet. Konzeptuell sollen durch die Bündelung der soziokulturellen Bausteine Film, Theater, Musik und Handwerk

Synergieeffekte generiert werden, die dem Stadtteil ein hochwertiges kulturelles Angebot verschaffen. Ergänzend sind zur kulturellen Nutzung drei bis vier Wohneinheiten geplant.

Kulturzentrum „Mikrokosmos“

(Große Diesdorfer Straße 249, Stadtfeld Ost)

Die Schließung des Kulturzentrums „Mikrokosmos“ zum Ende des Jahres 2006, der den Bereichen Kleinkunst und Live-Musik eine Plattform bot, war ein großer Verlust für Stadtfeld Ost. Lediglich der Kunstverein „derART“ und verschiedene separat vermietete Musikproberäume sind in der Folge erhalten geblieben. Seit 2007 siedeln sich im Gebäudeensemble verschiedene Gründer aus der kreativen Szene (Schindelhauer Bikes, META architektur, Banditt Violins u. a.) an.

„ARTDepot“

(Große Diesdorfer Straße 200a, Stadtfeld West)

Seit September 2005 ist das alte Straßenbahndepot der Magdeburger Verkehrsbetriebe das Domizil des „ARTDepot“. Viele deutsche und auch internationale Künstler präsentieren hier, im Rahmen temporärer Ausstellungen („Internationales Kunstfestival Magdeburg“ u.a.), dem interessierten Publikum ihre Bilder und Skulpturen. Darüber hinaus finden im „ARTDepot“, dass über eine Bühne und ca. 250 Sitzplätze verfügt, auch zahlreiche Veranstaltungen wie Konzerte, Musicals, Theaterstücke, Tanzperformances sowie ein Weihnachtsmarkt statt. Momentan wird erst die Hälfte der ca. 5.200 m² großen Halle genutzt. Für die Zukunft ist von Seiten des Betreibers die Bestrebung die gesamte Fläche nutzen zu können. Dabei ist z.B. ein teilweiser Umbau zu einer Seniorenresidenz im Gespräch.

Friseurmuseum

(Walbecker Straße 1, Stadtfeld West)

Ein Beispiel für die Umnutzung einer kleinteiligen Einzelhandelsfläche ist das Friseurmuseum in der Walbecker Straße 1 (Ecke Große Diesdorfer Straße) in Stadtfeld West. Im Rahmen der Dauerausstellung und gelegentlichen Sonderveranstaltungen erhält der Besucher hier alle notwendigen Informationen über die Geschichte der Frisur und den Beruf des Friseurs. Träger des Museums ist der Haar-Verband e.V., ein gemeinnütziger Verein, der die alte Handwerkstradition des Friseurberufs erhalten möchte.

⁵⁰ vgl. Kapitel: „3.2 Städttebauliche Struktur“

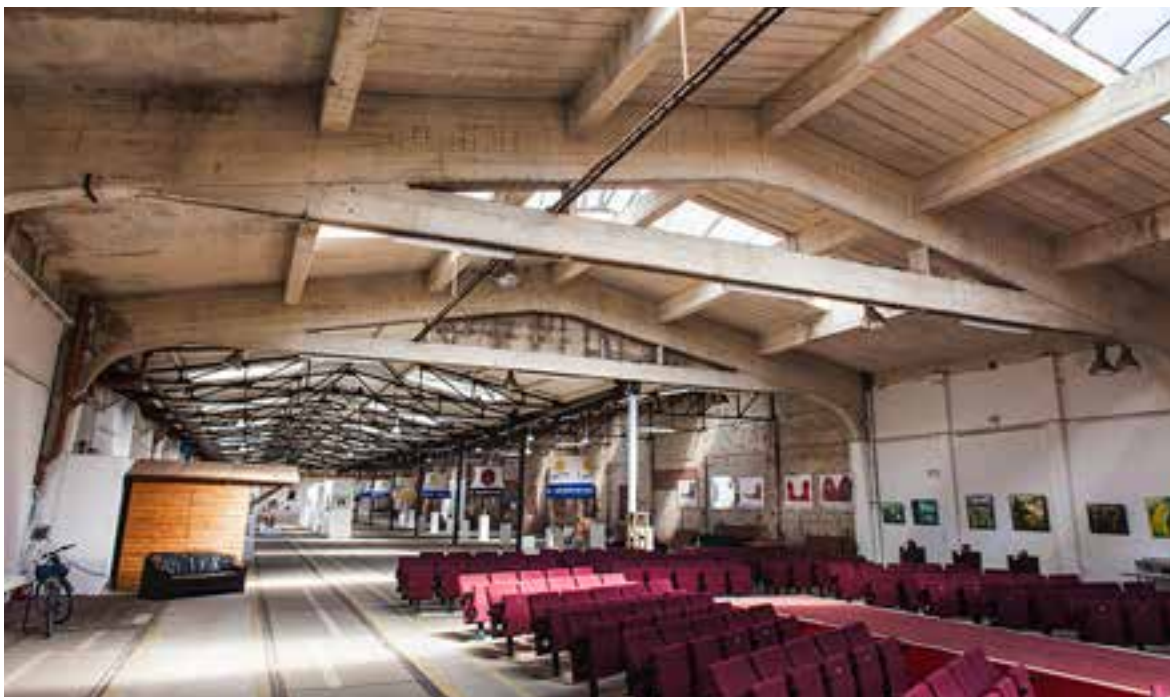


Abbildung 52: „ARTDepot“ in der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West

Kunstwerke / Kunst am Bau

In den Stadtteilen Stadtfeld Ost & West befinden sich insgesamt fünf Kunstwerke (siehe Tabelle 16), die sich in der Bewirtschaftung des städtischen Kulturbüro befinden. Bezüglich anfallender Pflege- und Reparaturmaßnahmen wird auf die Plastik „Junge mit Pony“ von Jürgen Woyski hingewiesen, deren Zustand dringend sanierungsbedürftig ist. Ferner wird seitens der Stadt, bei allen weiteren Planungen und Stadtentwicklungskonzepten, eine grundsätzliche Berücksichtigung der Kunst und künstlerischen Gestaltung angeregt (Verweis auf Stadtratsbeschlüsse zur Förderung von Kunst am Bau Nr. 1069-40(V)¹¹ vom 13.10.2011 und zum Gestaltungsbeirat Nr. 1683-59(V)¹³ vom 24.01.2013).

Bürgerschaftliches Engagement

Neben der genannten Ausstattung mit Betreuungs- und Bildungsinfrastruktur befinden sich im Untersuchungsgebiet Einrichtungen und Initiativen, die sich mit großem bürgerschaftlichen Engagement der Gemeinwesenarbeit widmen.

Hierzu zählen unter anderem die GWA Stadtfeld Ost (ca. 40 Mitglieder), die GWA Stadtfeld West/Diesdorf⁵¹ und der Verein „Bürger für Stadtfeld e.V.“, welcher Angebote und Aktivitäten vorwiegend im Bereich Stadtfeld Ost initiiert.

⁵¹ vgl. Kapitel: „3.1 Identität, Mitwirkung & Kooperation“

Tabelle 16: Kunstwerke in Stadtfeld Ost & West (Bewirtschaftung Kulturbüro Magdeburg)

Standort	Künstler	Kunstwerk	Material	Anschaffungszeitpunkt
Glacis-Anlagen Park	Roßdeutscher, Wolfgang	„Fünf florale Plastiken“	Travertin	1988
Glacis-Anlagen Hauptweg	Ky, Son Hag	„Lebensbaum“	Edelstahl	1981
Ecke Spielhagestraße/Beimsstraße Grünanlage	Schneider, Harri	„Ruhende Schöne“ (Neuguss)	Romanzement	2011
Stormstraße Grünfläche vor Grundschule	Schneider-Schulz, Ursula	„Schubkarre“	Bronze	1968
Schmeilstraße Oskar Linke Schule	Woyski, Jürgen	„Junge mit Pony“	Aluminiumguss	1956

Die Kirchengemeinschaften der Paulusgemeinde in Stadtfeld Ost und der Markusgemeinde in Stadtfeld West bieten den Bewohnern ein vielfältiges Veranstaltungsangebot.

Neben den kirchlichen Einrichtungen finden sich im Untersuchungsgebiet auch zahlreiche Vereine und eine Reihe von privat finanzierten sozialen Initiativen. Zu erwähnen ist hier z. B. die Kooperationsgemeinschaft „FrauenNetzWerk“, die sich u. a. im Bereich der Chancengleichheit engagiert und darüber hinaus eine Vielzahl an Projekten und Veranstaltungen anbietet.

Auswertung Interviews

Die Stadtteilakteure betonen, dass der Bestand und die Qualität der Spielplätze in den letzten Jahren eine positive Entwicklung genommen haben, jedoch in Zukunft mit einem weiteren Bedarfszuwachs zu rechnen sei.

Davon betroffen sind insbesondere auch die Kindertagesstätten und Grundschulen im Untersuchungsgebiet. Hier wird durch die Akteure ein Kapazitäts- und Personalmangel konstatiert.

Ein Nachteil für Stadtfeld ist das Fehlen eines Gymnasiums. Einzig die IGS „Willy Brandt“ am Westring ist vorhanden. Nach Meinung vieler Akteure sollte ein Stadtteil wie Stadtfeld Ost mit einem hohen Anteil an Akademikern auch ein entsprechendes Bildungsangebot für Jugendliche haben.

Die Sportanlagen und Sportmöglichkeiten werden in der Regel als gut und ausreichend eingeschätzt. Hinzu kommt ein reges Vereinsleben und eine Vielzahl an Kooperationen zwischen den Schulen und Sportvereinen bezüglich der Turnhallen- und Sportplatznutzung.

Im kulturellen Bereich fehlen nach Einschätzung der überwiegenden Mehrheit der Befragten weitere Einrichtungen in Stadtfeld Ost & West. Die bekanntesten Veranstaltungshäuser sind dabei das Oli-Kino und das „ARTDepot“. Darüber hinaus sind jedoch nur noch wenige Einrichtungen mit einer stadtweiten Ausstrahlung des Kunst- und Kulturgewerbes vorhanden, so dass für einzelne Befragte Stadtfeld von einem Ruf und Image lebe, dass es in diesem Punkt nicht wirklich erfüllt. Zudem verfügen die bestehenden Kultureinrichtungen, auf den Stadtteil und die Gesamtstadt bezogen, über zu wenig

Präsenz. Die Nähe zur Innenstadt mit seinen zahlreichen Kulturstandorten ist nach Meinung einzelner Akteure ein Grund für die wenigen Einrichtungen im Stadtteil. Betreiber wählen vornehmlich die Innenstadtlage, weil sie dort bei ähnlichen Mietpreisen ein breiteres Publikum erreichen.

Nach Aussage verschiedener Stadtteilakteure der Hermann-Beims-Siedlung besteht hier der Wunsch die Umnutzung kleinteiliger Einzelhandelsflächen zu realisieren. Ziel der Stadtteilakteure ist es, die leerstehenden kleinteiligen Einzelhandelsflächen in den Erdgeschossbereichen, Kunstschaffenden kostengünstig zur Verfügung zu stellen, um somit die Hermann-Beims-Siedlung als Kunst- und Kulturstandort zu etablieren. Erste Abstimmungsgespräche mit dem Eigentümer, der Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg mbH (WOBAU), wurden bereits geführt.

Die Entwicklung des Gastronomiebereiches innerhalb der letzten Jahre sieht der Großteil der Akteure eher negativ. Populäre gastronomische Einrichtungen („Layla“) schlossen oder wechselten den Standort. Hier gilt es gegenzusteuern (Außensitzflächen ermöglichen) um der vielfach bemängelten fehlenden Ausgehkultur der Stadtfelder entgegenzuwirken.

Das bürgerschaftliche Engagement schätzt die Mehrzahl der Akteure als sehr hoch ein. Viele sind bereit, sich ehrenamtlich zu engagieren und für die Aufwertung der Stadtteile ihren Beitrag zu leisten.

Zusammenfassung Soziale Infrastruktur

der Unterversorgung an KiTa-Plätzen wird aktuell aktiv entgegengewirkt, soll bis Ende 2013 behoben sein

derzeit bedarfsgerechte Versorgung an Grundschulen noch gegeben, wird sich aber in den nächsten Jahren ändern

Angebot für Jugendliche und Senioren zu gering

allgemeiner Kapazitäts- und Personalmangel an KiTas und Grundschulen

insbesondere in Stadtfeld Ost ungenügendes Bildungsangebot

hohe Kooperationsbereitschaft und Engagement von Akteuren

fehlt an Kneipen und hochwertiger Gastronomie, Stadtfeld Ost lebt von seinem Image

Kultureinrichtungen sind zu wenig bekannt

4.7 Handel, Handwerk & Dienstleistung

Wirtschaftsentwicklung

Die positive Entwicklung der Arbeitsmarktverhältnisse⁵² in Stadtfeld Ost & West spiegelt sich auch im vielfältigen und wachsenden Besatz von Gewerbe, Handwerk, Einzelhandel und Dienstleistung wieder.

So ist zwischen 2000 und Januar 2011 ein erheblicher Anstieg der Anzahl **IHK-zugehörigen Unternehmen** zu verzeichnen. Dabei erhöhte sich der Unternehmensbestand um 71% in Stadtfeld Ost und um 63% in Stadtfeld West, so dass beide Stadtteile deutlich stärkere Zuwächse als die Gesamtstadt (49%) aufweisen.

Grundsätzlich dominieren in Stadtfeld Ost & West Unternehmen, die dem Dienstleistungssektor zugeordnet werden können. In Abbildung 53 auf Seite 66 ist erkennbar, dass die Verteilung der Dienstleistungsunternehmen auf die Wirtschaftszweige für beide Stadtteile sehr ähnlich ist.

Ein deutlicher Unterschied kennzeichnet den Wirtschaftsbereich Handel, Instandhaltung und Reparatur von Kfz, wonach in Stadtfeld West 6% mehr Unternehmen tätig sind als in Stadtfeld Ost. Dagegen ist der Wirtschaftsbereich Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen in Stadtfeld Ost, mit 9% mehr tätigen Unternehmen als in Stadtfeld West, weitaus stärker besetzt. Dies kann auf eine höhere Affinität derartiger Unternehmen für attraktive und innenstadtnahe Standorte sowie eine höhere Verfügbarkeit entsprechend ausgebildeter Arbeitskräfte zurückgeführt werden⁵³.

Die Entwicklung der **Handwerksbetriebe** kann nach den vorliegenden Daten der Handwerkskammer für die Jahre 2009 bis 2011 als insgesamt stabil charakterisiert werden. In Stadtfeld Ost ist der Bestand an Handwerksbetrieben von 217 in 2009 auf 230 in 2011 angewachsen (+6%). Demgegenüber zeigt sich in Stadtfeld West eine leichte Verringerung der Handwerksbetriebe von 124 in 2009 auf 119 in 2011.

Die Zahl der **Gewerbebeanmeldungen** ist im Allgemeinen sehr stark von der wirtschaftlichen Gesamtentwicklung abhängig. Für die Erstellung des IHK lagen den Verfassern die relevanten Daten der Jahre 2000 bis 2011 vor.

Sowohl in der Gesamtstadt Magdeburgs als auch in den beiden Stadtteilen Stadtfeld Ost & West ist zwischen den Jahren 2000 bis 2004 ein kontinuierlicher Anstieg der Gewerbebeanmeldungen zu verzeichnen. In der Folge waren die Zahlen bis zum Jahr 2008 rückläufig. Seither nehmen die Gewerbebeanmeldungen eine stabile Entwicklung, wobei sich 2011 wiederum ein leichter Rückgang feststellen lässt.

Betrachtet man das Verhältnis der Gewerbebeanmeldungen zu den Gewerbeabmeldungen (siehe Abbildung 54 auf Seite 66), so lassen sich die Entwicklungen deutlich aussagekräftiger beschreiben. In Stadtfeld West hat sich das Verhältnis erkennbar zugunsten der Anmeldungen verschoben. Überwogen im Jahr 2000 die Gewerbeabmeldungen den Gewerbebeanmeldungen noch um 28%, so weist demgegenüber das Jahr 2011 28% mehr Anmeldungen als Abmeldungen auf. Ähnliches kann für Stadtfeld Ost konstatiert werden. Hier betrug der Überschuss an Gewerbeabmeldungen im Jahr 2000 noch 10%. In der Folge verschob sich das Verhältnis zugunsten der Gewerbebeanmeldungen, so dass sich im Jahr 2011 24% mehr Anmeldungen als Abmeldungen darstellten.

Im Allgemeinen hat sich das Verhältnis der Gewerbebeanmeldungen zu den Gewerbeabmeldungen in Stadtfeld Ost kontinuierlich verbessert und weist darüber hinaus ein höheres Niveau als die Gesamtstadt auf. Für Stadtfeld West fällt hingegen auf, dass die Entwicklung zunächst weniger schwankend verlief. Das Verhältnis von Anmeldungen zu Abmeldungen zeigte sich leicht positiv, obgleich seit 2007 ein stabil positiver Trend zu verzeichnen ist. Die im stadtweiten Vergleich überdurchschnittliche Wirtschaftsentwicklung, insbesondere in Stadtfeld Ost und seit 2009 auch in Stadtfeld West, belegen die hohe wirtschaftliche Attraktivität der Stadtteile.

⁵² vgl. Kapitel: „3.4 Bevölkerungs- und Sozialstruktur“

⁵³ Statistische Daten zu Bildungsabschlüssen von Arbeitnehmern und kleinräumige Daten zur Zahl der Beschäftigten sowie zu den Größenklassen der Unternehmen liegen dem Amt für Statistik nicht vor.

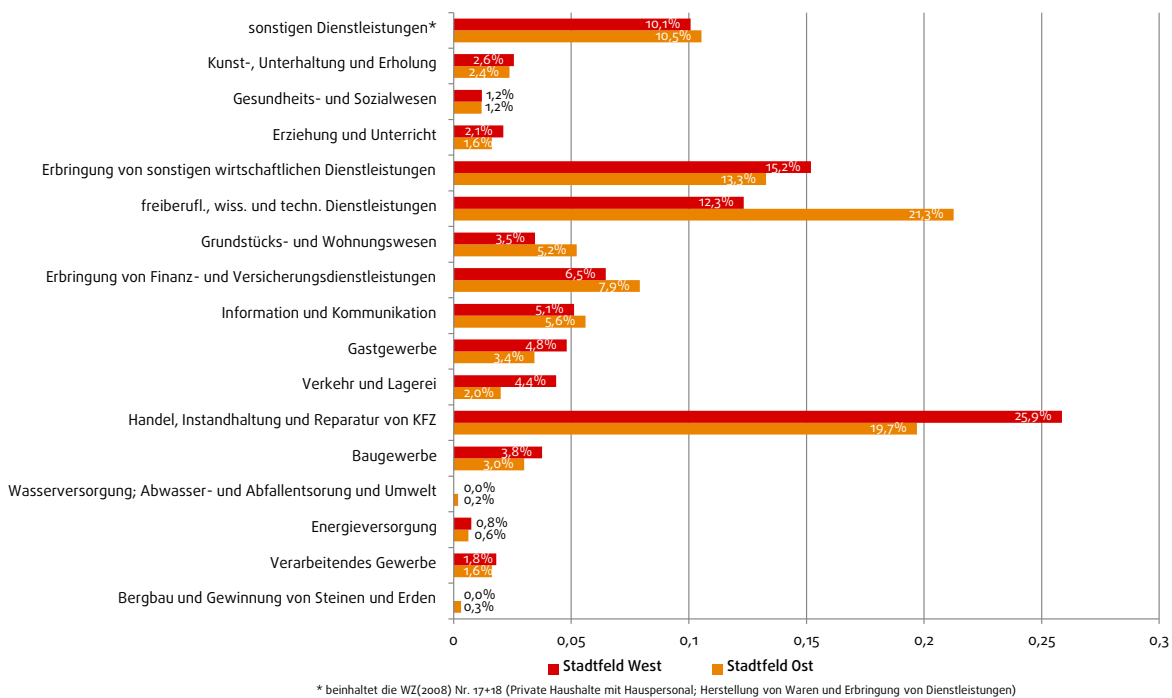


Abbildung 53: prozentuale Verteilung von Unternehmen in Stadtfeld Ost & West



Abbildung 54: Gewerbeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen



Abbildung 55: Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld Ost



Abbildung 56: Geschäftsunterlagerung Große Diesdorfer Straße, Ecke Annastraße in Stadtfeld Ost

Einzelhandelsstandorte

Gemäß der Fortschreibung des Märktekonzeptes der Landeshauptstadt Magdeburg⁵⁴ aus dem Jahr 2007 befinden sich im Untersuchungsgebiet drei Einzelhandelszentren⁵⁵. Diese sind wie folgt kategorisiert:

- Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße (Stadtfeld Ost)
- Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielhagenstraße (Stadtfeld West)
- Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße (Stadtfeld Ost)

Im Jahr 2010 fand im Auftrag des Stadtplanungsamtes eine gesamtstädtische, flächendeckende Erhebung zum Gewerbebesatz statt. In dem Stadtteilentwicklungskonzept aus dem Jahr 2006 wurde der Gewerbebesatz von Stadtfeld Ost und West, wiederum auf Grundlage einer Erhebung des Stadtplanungsamtes von 2004, dargestellt⁵⁶. Mit Hilfe dieser beiden Erhebungen können grobe Aussagen über die Entwicklungstendenzen auf der Stadtbezirksebene getroffen werden. Eine differenzierte Aussage über die Entwicklung der einzelnen Sortimentsstrukturen kann somit nicht getroffen werden, da für die Bearbeitung keine aktuellen Datensätze zur Verfügung stehen.

Der einzelhandelsrelevante Kaufkraftkoeffizient für Magdeburg liegt laut GMA-Berechnungen⁵⁷ bei ca. 88,4 und somit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt (100).

Tabelle 17: Gewerbe- und Einzelhandelsbesatz Stadtfeld Ost

Nutzung Gewerbeeinheiten	2004	2010	Veränderung
belegt	195	209	+7,2%
leer	64	noch offen	noch offen

Tabelle 18: Gewerbe- und Einzelhandelsbesatz Stadtfeld West

Nutzung Gewerbeeinheiten	2004	2010	Veränderung
belegt	80	82	2,5%
leer	19	noch offen	noch offen

Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße (Stadtfeld Ost)

Der Bereich zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Europaring weist einen hohen kleinteiligen, privatgeführten gewachsenen Einzelhandelsbesatz auf, der überwiegend Nahversorgungsangebote vorhält.

Die darüber hinaus vertretenen kleineren Gewerbe- und Dienstleistungseinheiten ergänzen den Geschäftsbesatz (Gastronomie, Friseur, Reisebüros, Kreditinstitut etc.).

Im Bereich der Haltestelle Arndtstraße befinden sich in den Obergeschossen diverse Arztpraxen. In dem sich als kleinteilige Geschäftsstraße definierenden ca. 120 m langen Abschnitt zwischen Arndtstraße und Annastraße ist die höchste Passantenfrequenz und Geschäftsdichte festzustellen. Hier verringern zum Teil mindergenutzte Grundstücke und Ladenleerstände die Einkaufsattraktivität erheblich. Im westlichen Bereich befindet sich ein Fachmarktzentrum (Lebensmitteldiscounter etc.) mit großflächigen oberirdischen Parkierungsflächen. Insgesamt wurden 88 Einzelhandels- und Gewerbeeinheiten im Bereich des Stadtteilzentrums gezählt, wobei sich 62 Einheiten direkt an der Großen Diesdorfer Straße befinden.

Die gesamte Verkaufsfläche beträgt ca. 8.400 m². Der Leerstand beläuft sich auf ca. 5%.

54 GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH: Magdeburger Märktekonzept 2007, Fortschreibung der Steuerungsgrundlage für die Wirtschaftsgruppe Einzelhandel unter besonderer Berücksichtigung baurechtlicher Veränderungen, Ludwigsburg Dezember 2007, S. 73

55 siehe „Karte 13 - Einzelhandel & Gewerbe“

56 Stephan Westermann: Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld, März 2006, S. 71

57 GMA GmbH, Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen in Magdeburg „Schlachthofareal“, April 2010

Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße (Stadtfeld Ost)

Bei dem Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße handelt es sich um ein räumlich zweigeteiltes Versorgungszentrum⁵⁸ mit einer weitläufigen Verbindung zwischen den Zentrenschwerpunkten. Zum einen befindet sich ein moderner Vollsortimenter, mit angegliedertem kleinteiligem Einzelhandel, am westlichen Ende, dem Olvenstedter Platz und zum anderen eine etablierte Geschäftszeile im Teilabschnitt zwischen Goethestraße und Ebendorfer Straße. Dieser Bereich weist einen hohen kleinteilig gewachsenen und zumeist privatgeführten Einzelhandelsbesatz auf, der überwiegend Nahversorgungsangebote vorhält. Die darüber hinaus vertretenen kleineren Gewerbe- und Dienstleistungseinheiten (Gastronomie, Friseur, Reisebüros, Kreditinstitut etc.) ergänzen den bestehenden Geschäftsbesatz. Der ca. 200 m lange Abschnitt besitzt somit die Ausprägung einer kleinteiligen Geschäftsstraße. Als besonderer Frequenzbringer ist die Postfiliale auf der nordöstlichen Straßenseite einzuschätzen. Der, im Vergleich zur Großen Diesendorfer Straße, breitere Straßenraum⁵⁹ bietet den

ansässigen Gastronomen die Möglichkeit, Außen-sitzflächen zu realisieren. Dies ist mitunter auch ein Grund für die Ansiedlung weiterer Gastronomiebetriebe, die sich innerhalb der letzten Jahre, neben dem Café & Restaurant „Amsterdam“, in diesem Teilabschnitt etabliert haben. Zudem entsteht in Verbindung mit dem weiträumigen Gehweg und der vorhandenen Baumbepflanzung eine angenehme Einkaufsstraßensituation. In der Summe sind 53 Einzelhandels- und Gewerbebetriebe im Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße zu finden. Die gesamte Verkaufsfläche beträgt ca. 1.600 m². Die in Bezug auf die überdurchschnittliche Anzahl an Einzelhandels- und Gewerbebetrieben relativ geringe Verkaufsfläche ist auf das Fehlen eines großflächigen Einzelhandelsanbieters zurückzuführen. Flächenpotentiale wären auf dem Gelände zwischen Olvenstedter Straße und Maxim-Gorki-Straße (TK Krankenkasse) vorhanden, könnten aber nur in einen größeren Neubau integriert werden. Jedoch ist ein solches Vorhaben laut des Märktekonzeptes hier nicht erwünscht. In Teilbereichen des Nahversorgungsbereiches befinden sich in den Obergeschossen verstärkt Arztpraxen und Steuerberater, die in die Erfassung der Einzelhandels- und Gewerbebetriebe nicht mit einbezogen wurden.

58 GMA 2007: S. 73

59 vgl. Kapitel: „3.2 Städtebauliche Struktur“



Abbildung 57: „Kumars Minimarkt“ Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

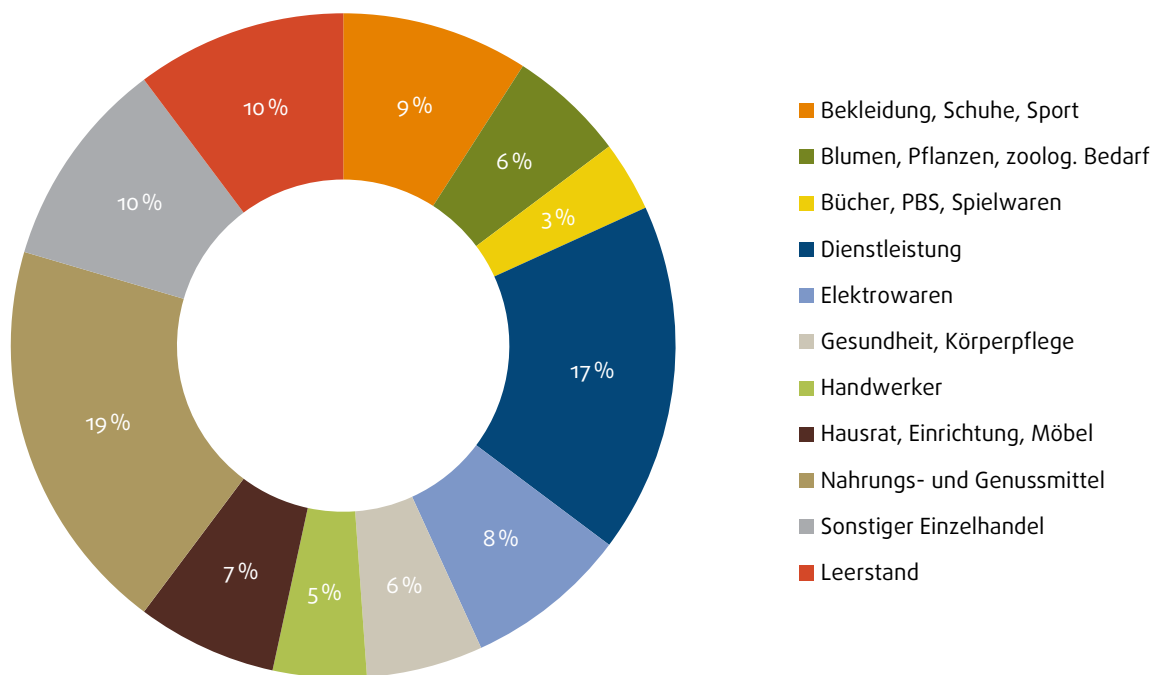


Abbildung 58: Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße

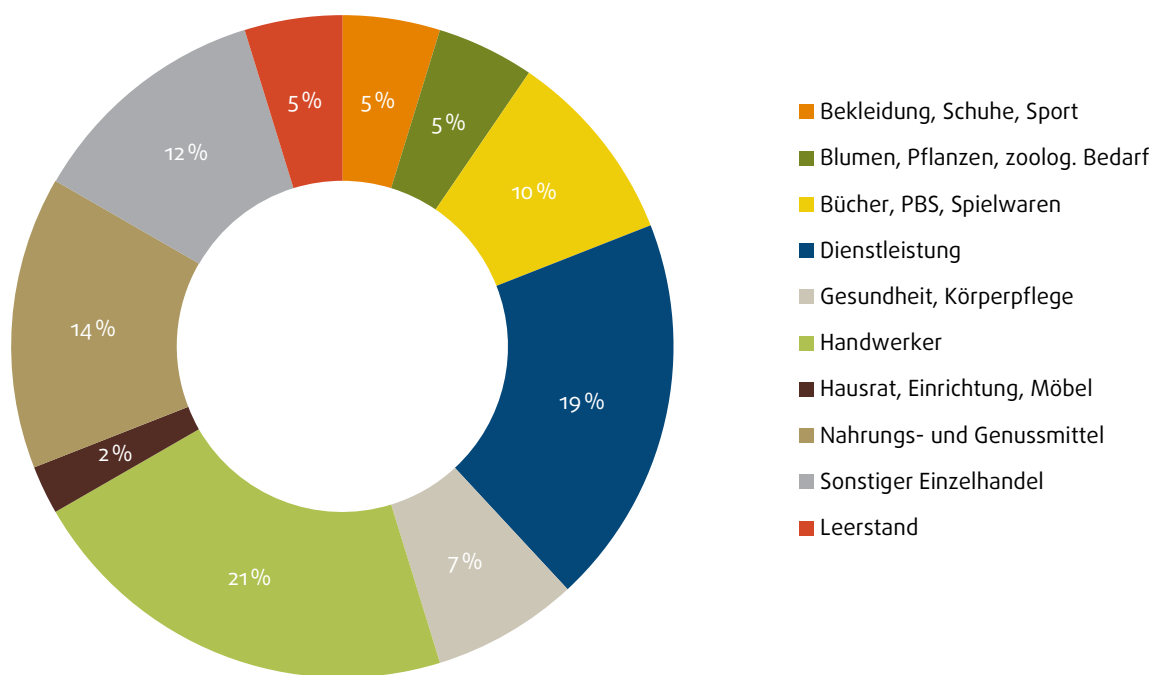


Abbildung 59: Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße

Nahversorgungsbereich Beimsplatz/Spielhagenstraße (Stadtfeld West)

Das Einzelhandelsangebot im Bereich der Spielhagenstraße wird im Wesentlichen durch die hohe Anzahl von Filialisten geprägt. Das Anfang der 1990er Jahre errichtete Fachmarktzentrum ist zum großen Teil als ebenerdiges Passagensystem angelegt. Ergänzend befinden sich außenliegend kleinteilige Ladenflächen, die vor allem durch inhabergeführte Geschäfte belegt sind. In der Folge wurde der Nahversorgungsbereich, Mitte der 2000er Jahre, durch einen Lebensmitteldiscounter ergänzt. Insgesamt befinden sich 53 Einzelhandels- und Gewerbeeinheiten im genannten Bereich. Das Angebotspektrum ist vorwiegend durch den kurzfristigen Bedarf geprägt. Die gesamte Verkaufsfläche beträgt ca. 8.800 m². Die Leerstandsquote beläuft sich auf ca. 6%.



Abbildung 60: Straßenbahnhaltestelle Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

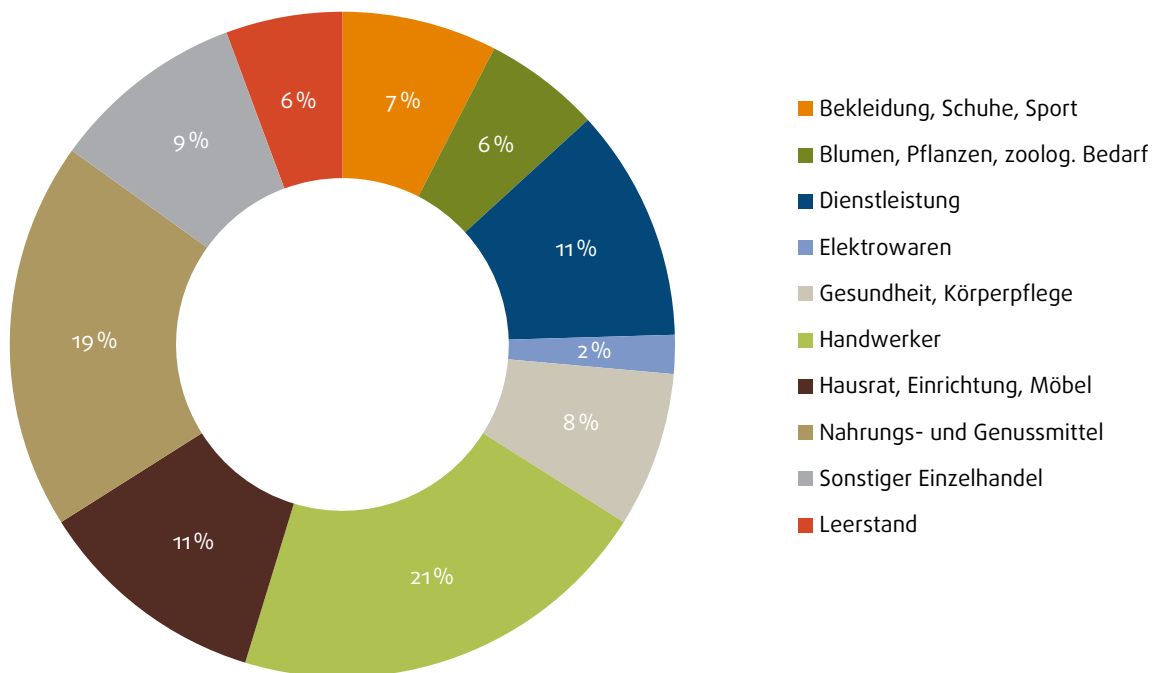


Abbildung 61: Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielhagenstraße



Abbildung 62: Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielhagenstraße in Stadtfeld West



Abbildung 63: Lebensmittelladen Große Diesdorfer Straße, Ecke Seehäuser Straße in Stadtfeld West



Abbildung 64: Westphal Lebensmittelgeschäft in der Immermannstraße in Stadtfeld Ost



Abbildung 65: Leerstand wegen fehlender Sanierung in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost

Auswertung Interviews

Die Zentrenachsen Große Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße werden als gewachsene Geschäftsstraßen mit einem starken Dienstleistungs- und Versorgungscharakter aufgefasst. Häufig wird der hohe Besatz mit Handwerksbetrieben entlang der Zentrenachsen hervorgehoben. Zudem wird die Große Diesdorfer Straße als wichtige Verbindungs- und Durchgangsstraße verstanden.

Notwendige Infrastruktureinrichtungen wie, Ärzte, Apotheken, Einzelhandel, Fachmärkte und Gewerbe werden von allen Befragten hinsichtlich Quantität und Qualität der Einrichtungen als gut bzw. ausreichend eingeschätzt. Lediglich ein Mangel an Kinderärzten wird beklagt und nach Recherche auch bestätigt. Für den täglichen Bedarf würden sehr gute, nachfragegerechte Versorgungsmöglichkeiten im Stadtteil und entlang der Zentrenachsen vorgehalten. Vereinzelt wird ausgeführt, dass vorrangig ein unteres bis mittleres Preissegment guter Qualität im Bereich des Stadtteilzentrums Große Diesdorfer Straße angesiedelt sei. Im Allgemeinen ist das Kaufkraftpotential in Stadtfeld im Vergleich zur Gesamtstadt als sehr gut zu bewerten, wobei es Unterschiede zwischen den Quartieren gibt. Nach Aussage einiger Akteure ist z. B. das durchschnittliche Einkommen in der Hermann-Beims-Siedlung deutlich geringer als im Lindenweiler. Andererseits wirkt sich die soziodemographische Durchmischung positiv auf das Kundenpotential aus.

Die IHK ist der Meinung, dass der Versorgungs- und Dienstleistungscharakter, den die Zentrumsachse Große Diesdorfer Straße aufweist, durch Erlebniseinkauf und erhöhten Freizeitwert an die veränderten Konsumentenwünsche und Bedürfnisse angepasst werden sollte. Es gilt hier die Zukunftsfähigkeit des Stadtteilzentrums zu sichern.

Dennoch wären vereinzelt eine Verbesserung der Qualität im Einzelhandel und die Schließung von Angebotslücken z. B. im Modebereich wünschenswert. Fehlende Gastronomie und Cafés sind weitere Angebotslücken, die durch die interviewten Händler und Stadtteilexperten benannt werden. Vereinzelt wird das Zerfallen der Einzelhandelsstandorte entlang der Zentrenachsen, insbesondere entlang der Großen Diesdorfer Straße, in mehrere Konzentrationsbereiche bemängelt. Eine stärkere Zusammenführung und Vernetzung dieser Bereiche sei für den Handel entlang der Zentrenachsen und die

Sichtbarkeit der Stadtteilzentren wünschenswert. Zudem könnte man somit für eine Qualitätssteigerung sorgen, so die Annahme eines Befragten. In den an den Zentrenachsen anliegenden Quartieren sind vereinzelt kleine private Läden zu finden, die den eher spezialisierten und individuellen Bedarf abdecken. Die unbefriedigende Abstellensituation für Fahrräder und die fehlenden Kurzzeitparkplätze an den Zentrenachsen werden von vielen Interviewpartnern beklagt, wobei als temporäre Lösung eine Ausweitung des Fußwegparkens von einem Gewerbetreibenden angeregt wird. Ein Beispiel für eine ähnliche Lösung sei zwischen der Kreuzung Europaring/Große Diesdorfer Straße und Annastraße realisiert. Ein Einzelhändler verdeutlichte zudem die hohe Bedeutung eines barrierefreien Zugangs der Geschäfte für Kunden, welcher auf Grund der historischen Bausubstanz bei einem Großteil der Gewerbeeinheiten nicht gegeben ist.

Gewerblicher Leerstand, der auf zu hohe Mietforderungen oder fehlende Laufkundschaft bzw. zu geringe Frequenzen zurückzuführen ist, wird von den Akteuren vereinzelt auf der Großen Diesdorfer Straße (Bereich Hans-Löscher-Straße) und in der Beimssiedlung (Walbecker Platz) thematisiert. Die Ansiedlung weiterer Fachmarktzentren wird durch die Befragten übereinstimmend abgelehnt. Einige Händler äußern ihr Interesse, die im letzten Jahr initiierte Händlergemeinschaft zur Standortentwicklung wieder zu beleben. Auch wurde vielfach ein einheitliches Auftreten nach Außen, ein Stadtteillogo und eine stärkere Einbeziehung der Händler in den Nebenstraßen gewünscht.

Zusammenfassung Handel, Handwerk & Dienstleistung

hohe Anzahl an Gewerbebetrieben aller Art

gute Erreichbarkeit des abwechslungsreichen Einzelhandelsangebots durch den öffentlichen Nahverkehr (Straßenbahn, Bus)

hohe Aufenthaltsqualität im Subzentrum Olvenstedter Straße vs. Durchgangsstraßencharakter der Großen Diesdorfer Straße

einsetzender Verdrängungswettbewerb der Lebensmitteleinzelhändler entlang der Großen Diesdorfer Straße

Verlust von Fachgeschäften (Buchladen, Bekleidung u.a.) vor allem an den Zentrenachsen

Fachmarktzentren haben ausreichend Stellplätze, dafür aber keine Aufenthaltsqualität



Abbildung 66: Goetheanlage in Stadtfeld Ost

4.8 Grün- & Freiflächen

wohnungsnahe Grün- & Freiflächen

Der verdichtete Stadtraum in **Stadtfeld Ost** ist durch eine hohe bauliche Ausnutzung der Grundstücke gekennzeichnet. Für die freiflächenbezogene Erholung der Bevölkerung stehen in dem Stadtteil nur wenig nutzbare Freiräume zur Verfügung. Eine fußläufig erreichbare (ca. 1 km) und angemessen große, öffentliche Parkanlage (Ortsteilpark), wie beispielsweise der Nordpark in der Alten Neustadt, ist in Stadtfeld Ost nicht vorhanden.

Die einzige siedlungsnahen Grünfläche „**Glacis**“⁶⁰ befindet sich am südöstlichen Rand, außerhalb des Untersuchungsraumes. Die öffentliche Grünanlage entlang des Adelheidrings und des Editharings ist ein Teil der denkmalgeschützten, ehemaligen Befestigungsanlagen der Stadt Magdeburg. Abschnitte der Glacis wurden Ende des 19. Jahrhunderts zu einer öffentlichen Grünanlage umgestaltet, die in Teilbereichen eine hochwertige Parkgestaltung aufweist. Durch den Bau des vierstreifigen Magdeburg Rings (B71) in den 1970er Jahren wurde die Grünanlage zerschnitten und die Aufenthaltsqualität durch die Lärmimmission der stark befahrenen Straße erheblich gemindert. Die Grünanlage stellt für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar, die jedoch am Adelheidring und Damaschkeplatz infolge von baulichen Mängeln und nicht eindeutiger Wegführung nur schwer zu queren ist. Insbesondere die Radwegquerung im Bereich der Auf- und Abfahrt des Adelheidrings bietet eine unzureichende Lösung. Trotz der stark eingeschränkten Sichtverhältnisse des motorisierten Verkehrs, wird die hier festgelegte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zumeist nicht eingehalten, so dass die Verkehrssicherheit der Radfahrer in diesem Bereich nur bedingt zu gewährleisten ist.

Als wohnungsnahe Grünfläche – erreichbar innerhalb von ca. 500m – steht in Stadtfeld Ost der in Ost-West-Richtung verlaufende Grünzug innerhalb der Goethestraße zur Verfügung. Die Anlage wird in ihrem Verlauf von fünf Erschließungsstraßen geschnitten. Im Abschnitt zwischen Olvenstedter Straße und Europaring kann die **Goetheanlage** auf

Grund ihrer geringen Breite und der Nähe zum Straßenverkehr nur bedingt als Erholungsraum genutzt werden. Zusammen mit dem Fließgewässer Schrote besitzt der Grünzug eine wichtige Funktion für die Verbesserung des Mikroklimas im Stadtteil. Als wichtige Ergänzungen wurden in den Grünzug zwei Spielplätze und ein Radweg integriert. Im Bereich der Freiligrathstraße verläuft die Schrote verrohrt.

Die Versorgung mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen ist in **Stadtfeld West** deutlich besser, was unter anderem auf die weniger dichte Bebauung und die Bebauungsstruktur der 1920er und 1960er/1970er Jahre zurückzuführen ist.

In Stadtfeld West dient der südlich gelegene **Grünzug „Beimssiedlung/Fröbelstraße“** als wohnungsnaher Freiraum. Den ursprünglich zusammenhängend geplanten Freiraum kennzeichnet derzeit jedoch eine fragmentierte Ausprägung. Sowohl der östliche als auch der westliche Eingang/Übergang zur Umgebung ist nicht eindeutig gestaltet. Zudem verengt der kürzlich sanierte und zu Wohnzwecken umgebaute Garagenkomplex (Encke-Carré) den Grünzug zwischen Flechtinger Straße und Beimsstraße.

Im nordwestlichen Teil des Untersuchungsgebietes setzt sich der Grünzug der Goethestraße als **Schroteggrünzug** fort. Nach der Querung des Europarings weist dieser, aufgrund der angrenzenden Kleingärten, eine höhere Aufenthaltsqualität auf. Zugleich stellen die großflächig angeordneten Kleingärten jedoch eine Zugangsbarriere zwischen dem Schroteggrünzug und den angrenzenden Wohnquartieren dar. Dieser Abschnitt wird vorwiegend als Durchgangsraum für Radfahrer und als Jogging- und Spazierstrecke genutzt.

Öffentliche Plätze

In Stadtfeld Ost befinden sich sowohl der **Wilhelmstädter**- als auch der **Olvenstedter Platz** an der Zentrumsachse Olvenstedter Straße. Dabei ist der Wilhelmstädter Platz ein Verkehrsknotenpunkt mit geringer Aufenthaltsqualität, der aufgrund fehlender Raumkanten (Nord/Nordost) und keiner klar definierten Mitte in der Wahrnehmung der Bewohner keinen wirklichen Platzcharakter besitzt.

⁶⁰ siehe „Karte 14 - Grün- & Freiflächen“



Abbildung 67: Stadtfeld Ost - Schellheimerplatz



Abbildung 68: Stadtfeld Ost - Olvenstedter Platz



Abbildung 69: Stadtfeld West - Beimsplatz



Abbildung 70: Stadtfeld West - Eingang Westfriedhof



Abbildung 71: Glacis - Parkanlage in Stadtfeld Ost

Dagegen wurden die Freiflächen des Olvenstedter Platzes vor einigen Jahren hochwertig neu gestaltet. Mit dem Neubau einer Altenwohnanlage wurde zudem die südliche Platzkante geschlossen, so dass sich lediglich für einen nördlichen Teilbereich eine fehlende Bebauung feststellen lässt. Die durch breite Straßen mit hohen Borden abgetrennte Platzmitte und die durch Straßenfluchten aufgelösten Platzecken mindern die Aufenthaltsqualität des Olvenstedter Platzes jedoch erheblich.

Der **Schellheimerplatz** ist in das Blockraster der umliegenden Gründerzeitbebauung südlich der Großen Diesdorfer Straße eingeschrieben. In ihm laufen acht Erschließungsstraßen zusammen. Auf Grund seiner Größe und Proportion ist er nicht als Platz im Sinne eines geschlossenen Raums erlebbar. Die flankierende Baumbepflanzung und der hochwertig gestaltete Spielplatz kennzeichnen den Schellheimerplatz vielmehr als wohnungsnaher Grün- und Freifläche.

In Stadtfeld West entstanden in der Hermann-Beims-Siedlung nur an wenigen, städtebaulich prägnanten Punkten Platzräume bzw. platzartige Aufweitungen, um die Eingänge zur Siedlung zu markieren. Hervorzuheben ist hier der **Beimsplatz** an der Ecke Große Diesdorfer Straße/Beimsstraße.

Der in den späten 1920er Jahren konzipierte Bereich östlich der Beimsstraße wurde jedoch nicht wie geplant ausgeführt. Dem Beimsplatz fehlen daher die östliche Platzkante und damit auch eine geschlossene räumliche Fassung.

Darüber hinaus hat die umgangssprachlich als **Walbecker Platz** bezeichnete Kreuzung Walbecker Straße/ Offleber Straße als zentraler Ort der Siedlung eine besondere Bedeutung. Im Gegensatz zur sonst dreigeschossig konstruierten Siedlung ist die Platzfassung durch eine viergeschossige Bebauung und zusätzliche Geschäftsunterlagerungen betont.

Anlagen von kulturhistorischer Bedeutung

Der ca. 63 ha große **Westfriedhof** begrenzt den Stadtteil Stadtfeld West an der Süd-West-Seite und ist ein wichtiger Ort der Naherholung für die Bevölkerung des Stadtteils. Mit seinen Grab- und Gedächtnisflächen, den Friedhofsbauwerken und dem prägnanten Eingangsbereich, besitzt er eine hohe kulturhistorische und stadtbildprägende Bedeutung. Infolge der leicht unterbesetzten Anzahl und zumeist wenig erlebbaren Gestaltung der Zugänge (Ausnahme bildet der Haupteingang) zum Friedhof sowie der fehlenden Anbindung zum Grünzug „Beimssiedlung/Fröbelstraße“ ist dieser nur geringfügig in das Wegesystem des Stadtteils



Abbildung 72: vorübergehend verschmutzte Grünanlage in der Goethestraße in Stadtfeld Ost



Abbildung 73: ungepflegte Grünanlage in der Beimssiedlung in Stadtfeld West

integriert. Als Naherholungsfläche für die Bevölkerung des Stadtteils Stadtfeld Ost besitzt die Friedhofsanlage aufgrund der Entfernung von mindestens 1.600 m eher eine nachrangige Bedeutung. In Stadtfeld existieren drei Anlagenfragmente der überkommenen Befestigungsanlage aus dem 19. Jahrhundert, die sich jedoch allesamt außerhalb der Fördergebietskulisse „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ befinden. Die in Stadtfeld West befindliche Befestigungsanlage wurde durch den Bau der Encke-Kaserne überformt. Der Gebäudekomplex wurde in den zurückliegenden Jahren saniert und trägt zur Stärkung des Wohnstandortes Stadtfeld West bei.

Kleingartenanlagen

Die Kleingartenanlagen befinden sich überwiegend im nördlichen Bereich von Stadtfeld West entlang der Schrote. In Stadtfeld Ost existieren Kleingartenflächen ausschließlich in den Verflechtungsbereichen zum Untersuchungsgebiet (im Südosten am Schlachthofgelände südlich der Liebknechtstraße, im Norden an der Albert-Vater-Straße und gegenüber der Stormstraße). Die Kleingartenanlagen fungieren zumeist als wesentliche bzw. ergänzende Bestandteile der Luftaustauschbahnen im gesamten westlichen Stadtgebiet. Zahlreiche Anlagen werden

privat genutzt und sind nicht öffentlich zugänglich, so dass sie der wohnungsnahen Erholung nicht zur Verfügung stehen⁶¹. Zudem besitzen die Kleingartenflächen nördlich und südlich der Schrote eine Barrierewirkung, die sich im Besonderen durch fehlende direkte Zugänge zwischen den südlich angrenzenden Wohnquartieren an der Bördestraße sowie Eisnerstraße und dem Grünzug verdeutlicht.

Bei einem zunehmenden Leerstandsproblem der Kleingartenanlagen wurde in der Kleingartenkonzeption von 2009 u.a. vorgeschlagen, die an Verkehrsstraßen (Harsdorfer Straße) gelegenen Flächen in Wohnbauland umzuwandeln oder Flächen zugunsten öffentlicher Grünflächen an der Schrote umzuwidmen. Im Stadtteilentwicklungskonzept 2006⁶² wurde weiterhin vorgeschlagen, Kleingärten an der Motzstraße zugunsten einer Verbreiterung der Schrote (Herstellung des Gewässerschonstreifens) aufzugeben.

⁶¹ vgl. Landeshauptstadt Magdeburg: Räumliche Entwicklung des Kleingartenwesens in der Stadt Magdeburg - Fortschreibung 2009, Magdeburg 2009

⁶² vgl. Stephan Westermann: Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld, März 2006



Abbildung 74: „MagdeBurg“ Kinderspielplatz in Stadtfeld West



Abbildung 75: Spielplatz Europaring in Stadtfeld West

Private Freiflächen und Höfe

In den Innenhöfen der Gründerzeitquartiere Stadtfelds konkurrieren die Grün- und Spielflächen mit der Stellplatznutzung. Insbesondere für Stadtfeld Ost, dass durch eine unterdurchschnittliche Versorgung mit öffentlichen wohnungsnahen Grün- und Spielflächen gekennzeichnet ist, stellen die „grünen“ Innenhöfe eine dauerhafte Wohnumfeldaufwertung dar.

Auf Grund der architektonisch geschickten Abgrenzung gegenüber dem öffentlichen Grünzug „Beimsiedlung/Spielhagenstraße“ und den Verbindungsstraßen, besteht in Stadtfeld West, insbesondere in der Hermann-Beims-Siedlung, eine hohe Nutzungsfähigkeit der halböffentlichen Höfe.

Im Quartier zwischen Beimsstraße und Fröbelstraße existiert durch die offene Zeilenbebauung keine bauliche Abgrenzung zwischen den halböffentlichen und öffentlichen Freiräumen. Das kann die Aufenthaltsqualität für die Bewohner entsprechend einschränken, da keine ausreichend gestalteten Rückzugsbereiche vorhanden sind. Private Rückzugsmöglichkeiten für die Bewohner bieten hier allein die Kleingärten. Eine kleinräumliche Differenzierung der Freiräume sollte hier in Betracht gezogen werden.

Spielplätze

In den letzten Jahren wurde das Spielplatzdefizit in Stadtfeld Ost erheblich reduziert. Der Neubau des Spielplatzes an der Großen Diesdorfer Straße (SP050 Schenkendorfstraße) hat hier zu einer deutlichen Entlastung der umliegenden Spielplätze (z.B. Spielplatz Schellheimerplatz) geführt.

Die Bereiche Olvenstedter Platz und Westernplan weisen jedoch noch immer ein erhebliches Spielplatzdefizit auf.⁶³ In den Quartieren befinden sich in den nicht öffentlich zugänglichen Innenhöfen oder an den Schulen (z.B. Bolzplatz an der GS Stormstraße) nur einige kleine und/oder weniger attraktive Spielplätze.

Der Spielplatz auf dem Schellheimerplatz ist auf Grund seiner Lage und Ausstattung ein wichtiger Baustein im Quartier. Jedoch stellt hier die Querung der Straßen auf Grund des Verkehrs und der parkenden PKWs gerade für Kinder ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar.

Im Bestandsplan wurde auf der Grundlage der vom Stadtgartenbetrieb zur Verfügung gestellten Daten in öffentlich und nicht öffentlich zugängliche Spielplatzangebote unterschieden⁶⁴. Die Zugänglichkeit, vorwiegend der kleinen Hofspielplätze, variiert in Abhängigkeit von der Eigentümerstruktur. Zur Qualität dieser Spielplätze insbesondere in den Höfen können keine näheren Aussagen getroffen werden.

Der Bedarf an Spiel- und Freizeitflächen ist im Bereich Stadtfeld West weitestgehend gedeckt. In einzelnen Quartieren gibt es, gemessen an der Kinderzahl, ein Überhang an Spiel- und Freizeitflächen. Ferner bieten die zuvor genannten halböffentlichen Höfe in der Hermann-Beims-Siedlung besonders kleineren Kindern ideale Spielmöglichkeiten.

Sportangebote

In Stadtfeld sind drei ungedeckte Sportanlagen für den Schul- und Vereinssport vorhanden⁶⁵. Zum einen die Sportplätze in der Spielhagenstraße und an der Schwimmhalle Diesdorf (Große Diesdorfer Straße) und zum anderen das Guts-Muhts-Stadion an der Harsdorfer Straße. Des Weiteren verfügen die Stadtteile über insgesamt neun Schul- und zwei Vereinssporthallen. Alle genannten Anlagen sind jedoch nicht öffentlich zugänglich.

Öffentlich nutzbare Bolzplätze befinden sich sowohl an der Beimsstraße im Grünzug Beimsiedlung als auch an der Grundschule „Am Westernplan“. So ist vorrangig für Stadtfeld Ost ein unzureichendes Angebot festzustellen. Es wäre zu prüfen, ob sich auf dem Gelände des ehemaligen Schlachthofs südlich der Liebknechtstraße zumindest eine temporäre Lösung realisieren ließe.

Weiterhin wurde die Schwimmhalle Diesdorf im Jahr 2011 vollständig saniert und steht nun wieder allen Bewohnern zur Verfügung.

63 siehe „Karte 15 - Spiel- & Freizeitflächen“

64 siehe „Karte 15 - Spiel- & Freizeitflächen“

65 siehe „Karte 12 - Soziale Infrastruktur“

Auswertung Interviews

In Stadtfeld West ist die überwiegende Mehrheit der Befragten mit dem Grün- und Freiflächenangebot des Stadtteils sehr zufrieden. Dabei wird das straßenbegleitende Grün der Großen Diesdorfer Straße in besonderem Maße hervorgehoben.

In Stadtfeld Ost wird von den Befragten vorrangig der Grünzug entlang der Goethestraße positiv bewertet. Jedoch schränken hier Verunreinigungen die Nutzbarkeit der Grün- und Rasenflächen mitunter erheblich ein.

Im Allgemeinen besitzt der Stadtteil, nach Meinung der Akteure, eine „grüne“ Ausprägung, obgleich entsprechende öffentliche Grünflächen zum Verweilen fehlen. Dabei wird die Parkanlage Glacis, auf Grund ihrer Randlage im Stadtteil, von der Mehrheit der Befragten nicht primär zum Grünflächenpotential des Stadtteils gezählt.

Um die starke Lärmbelastigung des unmittelbar angrenzenden Magdeburger Rings zu mindern, wird von den Akteuren vereinzelt die Installierung einer Lärmschutzwand vorgeschlagen.

Zudem wünscht die Mehrzahl der Befragten Ergänzungen für öffentliche Grünflächen. Die Initiative zur Einrichtung eines Mehrgenerationenplatzes in der Hans-Löscher-Straße wird hier sehr begrüßt. Die ruhige, bereits teilweise gestaltete, Grünfläche in zentraler Lage böte allen Bürgern vielfältige Nutzungsmöglichkeiten. Hier sollte schnellstmöglich eine Lösung gefunden werden, die sich für alle Parteien zufriedenstellend darstellt.

Weiterhin wünschen sich viele Akteure die Wiederbepflanzung von Baumscheiben. An zahlreichen Stellen in Stadtfeld Ost mussten in den letzten Jahren Bäume gefällt werden, die nicht wieder bepflanzt wurden.

Vor allem in Stadtfeld Ost wird häufig angemerkt, dass Freiflächen und ein „Bolzplatz“ für Jugendliche fehlen. So kommt es häufig zu Nutzungskonflikten, wenn Jugendliche aufgrund des geringen Freiflächenangebots gezwungen sind auf Kinderspielplätze auszuweichen. Hier betonen vor allem Gesprächspartner aus dem sozialen und dem pädagogischen Bereich, dass weitere Flächen für Jugendliche benötigt werden. Ein Wunsch ist dabei auch eine Halle, die witterungsunabhängige Beschäftigungsmöglichkeiten bietet. Zudem kann die Nutzbarmachung von Spiel- und Sportflächen

auf Schulhöfen geprüft werden. Außerhalb der Unterrichtszeiten, so ein Akteur, könnte dies anhand eines Pilotprojektes getestet werden, um Befürchtungen bezüglich etwaigen Vandalismusschäden abzuklären. Ein weiterer Akteur aus dem Bereich Bildung gibt zu bedenken, dass zudem die weiteren Rahmenbedingungen für die Maßnahmen wie der Zusatzaufwand für den Hausmeister, das Öffnen und Schliessen sowie der Instandhaltungsaufwand bedacht werden müssen. Soziale Kontrolle durch die Nutzer kann funktionieren, ist jedoch nicht selbstverständlich.

Das Spielplatzangebot wird von den Befragten als deutlich verbessert bewertet. Zumeist wird von den Akteuren die neue Anlage an der Großen Diesdorfer Straße (SP050 Schenkendorfstraße) hervorgehoben.

Zusammenfassung Grün- und Freiflächen

vorhandenen öffentlichen Grünflächen (Glacis, Schrotegrünzug, Westfriedhof) sind hochwertig gestaltet, aber teilweise nur ungenügend nutzbar (Lärm, Zerschneidungen, Größe, Erreichbarkeit)

Stadtfeld Ost bietet zu wenig öffentliche Grünflächen

sehr gutes wohnungsnahes Angebot an Kleingärtenflächen

deutliche Verbesserung der Spielplatzsituation innerhalb der letzten Jahre

geringes Freizeitangebot für Jugendliche

hoher Versiegelungsgrad der Innenhöfe in Stadtfeld Ost, durchgrüntes Stadtfeld West



Abbildung 76: Pappelallee in der Hermann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West

5 Stärken-Schwächen- Chancen-Risiken (SWOT-Analyse)

Der Begriff „SWOT-Analyse“ steht für „Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats“ oder in deutsch „Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken“ und bietet eine einfache Möglichkeit für die Situationsanalyse und die daraus folgende Strategieentwicklung. Entscheidend für den Erfolg sind immer konkrete und an Zielen ausgerichtete Maßnahmen, die konsequent umgesetzt werden müssen. Im ersten Schritt wurden für die konkrete Formulierung der Chancen und Risiken, die Ziele des Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ herangezogen. Diese enthalten bereits eine Orientierung zur angestrebten Umsetzung des Zentrenprogramms und dessen inhaltliche Ausgestaltung der einzusetzenden Instrumente, Maßnahmen und Verfahren. Ferner wurden die Analysepunkte mit deutlichen Unterschieden in den Stadtteilen getrennt behandelt um die Zielformulierungen gesondert berücksichtigen zu können.

Im zweiten Schritt wurden alle Stärken und Schwächen des jeweiligen Stadtteils bezogen auf den jeweiligen Themenbereich benannt und in einer Matrix eingetragen. Unter Stärken und Schwächen

werden innere Faktoren des Zentrums verstanden, die charakteristisch für die Situation sind und prinzipiell auch verändert werden können (sogenannte innere Faktoren oder Eigenarten). Unter Chancen und Risiken werden alle Faktoren verstanden, die von außen auf das Zentrum einwirken und die sich nur schwer beeinflussen lassen (sogenannte äußere Faktoren). In Kapitel 7 werden aufbauend auf dieser Analyse Maßnahmen vorgeschlagen.

Identität, Mitwirkung & Kooperation

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
starkes bürgerschaftliches Engagement in Form der GWA, Bürger für Stadtfeld e.V. und anderer Vereine (z.B. Emma e.V)	zu geringe Beteiligung und Einbindung der Bürger in Belange der Stadtentwicklung	Bündelung und Verstärkung der vorhandenen positiven Außenwirkung durch kennzeichnende Merkmale (Stadtteil - Corporate Identity)	eingeschränkte Außenwirkung des Stadtteils insbesondere bei Zuziehenden und Studenten
Stadtfeld Ost besitzt ein sehr positives Image als Stadtteil ohne wesentliche Probleme		professionelle Moderierung und Koordinierung aller Akteure kann die Profilierung des Stadtteils unterstützen	fehlende Mitwirkung und Verdrossenheit einzelner Akteure auf Grund parteipolitischer Einflussnahme
hohes Interesse der Bürger, Akteure und Händler an Kooperationen		Gründung einer Interessengemeinschaft der Händler und Gewerbetreibenden zur Standortstärkung	
		Zusammenarbeit von Schulen und Handel, Handwerk & Dienstleistung zur Praktikas und Ausbildungsvermittlung	

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
starkes bürgerschaftliches Engagement in Form der GWA, Bürgerverein Beimssiedlung und anderer Vereine	fehlende Außenwahrnehmung des Stadtteils	Hermann-Beims-Siedlung als Mustersiedlung des Neuen Bauens touristisch erschließen	Außenwahrnehmung als „Altstadtteil“ behindert die Ersatznachfrage durch die junge Generation
		Aufbau des Stadtteilimages und eines Alleinstellungsmerkmals z.B. „innenstadtnahes ruhiges Wohnen im Grünen“	

Städtebauliche Struktur

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
hohe städtebauliche und architektonische Qualität der historischen Bebauung und der öffentlichen Räume	städtebauliche Brüche und fehlende Raumkanten entlang der Zentrenachsen und in anderen Teilbereichen (siehe Karte 05 - stadträumliche Gestaltung)	die historische Bausubstanz bietet (langfristig) eine positive Ausstrahlung	dauerhafte Besetzung der Brachflächen durch Nutzungen mit standardisierten Gebäudegestaltungen, die sich nicht in das örtliche Stadtbild einfügen (Autoplätze, Sammelstellplätze Fachmarktzentren o.ä.)
städtebaulich geschlossene Quartiere (Wilhelmstadt, Westernplan)	städtebauliche Barrieren zu den benachbarten Stadtgebieten Altstadt (Tangente „Magdeburger Ring“) und Sudenburg (Bahnkörper)	Baulücken und das Schlachthofgelände bieten Flächenpotenziale für Bauherren mit urbanem Anspruch	weitere Versiegelung von Grünflächen für PKW-Stellplätze
prägende Stadträume (differenzierte räumliche Struktur - öffentlich, halböffentlich, privat)	großflächige Brachflächen am Damaschkeplatz, Schlachthofareal und im Bereich Europaring	neue städtebauliche Fassung der Eingangssituation nach Stadtfeld und die Verbindung zur Altstadt am Damaschkeplatz	
Nutzungsflexibilität der Gebäude	kaum Möglichkeiten für eine qualitätsvolle und quantitative Freiraumnutzung durch die dichte Bebauung	Stärkung der Plätze als Quartiersmittelpunkte	
	fehlende Platzattraktivität (Olvenstedter Platz, Wilhelmstädterplatz)		

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
vielfältige Siedlungsstrukturen (Einfamilien-, Mehrfamilien-, Reihenhäuser)	städtebauliche Brüche und fehlende Raumkanten entlang der Zentrenachse (siehe Karte 05 - stadträumliche Gestaltung)	Aufwertung des Beimsplatzes als Tor zum Kulturdenkmal Hermann-Beims-Siedlung	Beeinträchtigung des städtebaulichen Gefüges durch Nachverdichtung am Schrottegrünzug und im Bereich Fröbelstraße
prominente städtebauliche Adresse mit dem Flächendenkmal Hermann-Beims-Siedlung			
„harmonisches“ Verhältnis von Bauvolumen zu Straßenquerschnitt			
prägende Stadträume (differenzierte räumliche Struktur - öffentlich, halböffentlich, privat)			

Mobilität und Verkehr

Stadtfeld Ost & West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Straßennetz mit sehr guten örtlichen und überörtlichen Verbindungsqualitäten, Anschluss an wichtige Verkehrsknotenpunkte	entlang der Großen Diesdorfer Straße und dem Europaring wirkt der Verkehrsraum als Barriere	im Zuge der Gleissanierung in der Großen Diesdorfer Straße durch die MVB kann eine ganzheitliche Aufwertung des Bereiches erfolgen	Wegzug der älteren Bewohnern aus der südlichen Hermann-Beimssiedlung durch fehlende ÖPNV-Anbindung
überwiegend gute ÖPNV-Verbindung (Frequenz und Haltestellenerreichbarkeit)	erheblicher Parkdruck in vielen Bereichen in Stadtfeld Ost und der Hermann-Beims-Siedlung	ganzheitliches Mobilitätskonzept, welches die Erreichbarkeit, Wahlfreiheit und Chancengleichheit für alle Verkehrsmittel berücksichtigt	erhöhte Unfallgefahr und sinkende Aufenthaltsqualität durch intensiven Stellplatzdruck und hohe Anzahl der wiederrechtlich abgestellten Pkw's
hohe Bevölkerungsdichte und hohe Nachfrage an unterschiedlichen Mobilitätsformen	fehlende durchgängige Barrierefreiheit der Haltestellen und Fußwege	Stärkung der Nahmobilität	Entschleunigung entlang der Großen Diesdorfer Straße könnte zu unerwünschter Verlagerung von Verkehrsflüssen führen (Überlastung Liebkechtstraße)
Verkehrsberuhigung (annähernd flächendeckende Tempo-30-Zone innerhalb der Wohnquartiere)	schlechte ÖPNV-Anbindung des südlichen Teils von Stadtfeld West	Möglichkeit der Schaffung von Quartiersparkhäusern bzw. Anwohnersammelgaragen mit stadtteiltypischer Architektur auf vorhandenen Brachflächen	
leicht unterdurchschnittlicher Pkw-Besitz in Stadtfeld Ost in Bezug auf die Gesamtstadt	unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs (fehlende oder mangelhafte Radwege mit Folgen für die Verkehrssicherheit, kaum Abstellanlagen)	Bevölkerungsstruktur hat ein hohes Nutzerpotential für Car-Sharing in Stadtfeld Ost	
kurze Wege auf Grund der städtebaulichen Dichte	beengte Raumaufteilung der Verkehrsarten an der Großen Diesdorfer Straße führt zu Nutzungskonflikten und „Stresssituationen“ sowie einer hohen Lärmbelastung	Ausnutzung des Flächenpotenzials der Großen Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße zur Verbesserung des Rad- und Fußgängerverkehrs (Erhöhung Verkehrssicherheit aller Teilnehmer)	
	fehlende wohnungsnaher Stellflächen für Car-Sharing Betreiber		

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
überdurchschnittliches Bevölkerungswachstum in allen Altersgruppen	hohe Fluktuationsrate der Bewohnerschaft	weitere Durchmischung der Altersstruktur durch natürliche Bevölkerungsentwicklung i.V. mit gezielter Anschlussvermietung	Wegzug der älteren Bewohnerschaft vor allem auf Grund fehlender Barrierefreiheit
gemischte Altersstruktur, mit starkem Anteil an 16-30-Jährigen			
unterdurchschnittliche Arbeitslosenquote			
hoher Anteil an sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten			

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
stabile Bevölkerungsentwicklung	zunehmende Überalterung der Bewohner	weitere Durchmischung der Altersstruktur durch natürliche Bevölkerungsentwicklung i.V. mit gezielter Anschlussvermietung	soziodemografische Entmischung und fortgesetztes Wachstum der älteren Bevölkerungsgruppen
positiver innerstädtischer Wanderungssaldo in den letzten Jahren	geringer Anteil der erwerbsfähiger Bevölkerung an der Gesamtbewohnerschaft		

Wohnen

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
hochwertiges Wohnumfeld durch vorwiegend gründerzeitliche Bebauung	geringes Angebot an altersgerechten Wohnungen bzw. barrierefreien und barrierearmen Wohnungen	viele hinzuziehende junge Erwachsene wählen Stadtfeld Ost als ersten Wohnstandort innerhalb Magdeburgs	die heterogene Eigentümerstruktur bietet geringe Steuerungsmöglichkeiten für eine ganzheitliche Quartiersentwicklung
geringer Leerstand und große Nachfrage als Wohnstandort	mangelndes Angebot zur Eigentumsbildung (ETW, EFH, RH)	Schlachthofareal und Baulücken für alternative urbane Wohnraumangebote (Stadhäuser) nutzbar	Verdrängung einkommensschwacher Haushalte (soziale Segregation)
überwiegend sanierte Bausubstanz mit einem vielfältigen Wohnraumangebot	zum Teil versiegelte Innenhöfe		hohe Fluktuationsrate birgt die Gefahr eines Durchgangsquartiers
hohe Urbanität und Nähe zur Innenstadt			zukünftiger Wohnraum- und Wohnanforderungen werden durch Eigentümer nicht bedient (altersgerechtes Wohnen)
			soziodemografische Entmischung durch steigende Mieten

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
vielfältiges Angebot an Wohn- und Eigentumsformen	geringes Angebot an altersgerechten Wohnungen	Bewerbung der vorhandenen Standortqualitäten	schwindende Akzeptanz gegenüber der bestehenden Eigentums- und Wohnungsformen (EFH, RH) im Zuge des anstehenden Generationenwechsels
ruhiges vorstädtisches Wohnen in grüner Umgebung		Modelle für Mehrgenerationenwohnen als Antwort auf demografische Entwicklung	zu starke Ausrichtung der Maßnahmen auf die heutige Senioren generation
vorwiegend sanierte Bausubstanz			

Soziale Infrastruktur

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Kitas und Schulen mit unterschiedlichen pädagogischen Ansätzen	Unterversorgung mit Kita-Plätzen und Spielplatzflächen	vorhandenes bürgerschaftliches Engagement kann zur weiteren Stärkung des Kernbereichs nachhaltig wichtige Impulse liefern	Unterversorgung an Kita-Plätzen und unzureichender Personalschlüssel können negativen Einfluss auf Ansiedlung junger Familien haben *
derzeit bedarfsgerechte Versorgung mit Grundschulen	geringes Freizeitangebot für Senioren und Jugendliche	Öffnung der Schulhöfe für Freizeitaktivitäten	kurz- bis mittelfristige Unterversorgung mit Grundschulplätzen
hohes Engagement und Kooperationsbereitschaft von Einzelakteuren	keine Schule der Sekundarstufe II	Ausbau des Kulturangebotes zur Verstärkung des positiven Images des Stadtteils	Verdrängung der „kreativen Klasse“ durch steigende Mieten
lebendige Vereinsstruktur	geringe Anzahl und Vielfalt an sozialer und kultureller Infrastruktur		Kooperationsschwierigkeiten durch unterschiedliche Handlungslogiken der Akteure

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
KiTas und Schulen mit unterschiedlichen pädagogischen Ansätzen	Unterversorgung mit Kita-Plätzen	vorhandenes bürgerschaftliches Engagement kann zur weiteren Stärkung des Kernbereichs nachhaltig wichtige Impulse liefern	Unterversorgung an KiTa-Plätzen und unzureichender Personalschlüssel können negativen Einfluss auf Wohnortwahl von jungen Familien haben*
derzeit bedarfsgerechte Versorgung mit Grundschulplätzen	keine Schule der Sekundarstufe II	Öffnung der Schulhöfe für Freizeitaktivitäten	kurz- bis mittelfristige Unterversorgung mit Grundschulplätzen
hohes Engagement und Kooperationsbereitschaft von Einzelakteuren	Belebung von Kunst und Kultur im Bereich der Beimssiedlung		
gute Veranstaltungsorte für kulturelle und künstlerische Zwecke	geringer Bekanntheitsgrad der Kultureinrichtungen		
lebendige Vereinsstruktur			

* Mit der Drucksache DS0002/12 (03.01.2012) hat die Landeshauptstadt Magdeburg einen Grundsatzbeschluss für die Schaffung weiterer KiTa-Plätzen in Magdeburg bereits auf den Weg gebracht

Handel, Handwerk und Dienstleistung

Stadtfeld Ost - Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
gewachsenes Stadtteilzentrum mit breitem Angebotsmix	geringe Aufenthaltsqualität bzw. Erlebnischarakter	Sicherung der Einzelhandelsstruktur (Nahversorgungsfunktion) durch Verbesserung der Aufenthalts- und Umfeldqualität	ausgeprägte Wettbewerbssituation im Lebensmitteleinzelhandel im Stadtteil kann zu Verdrängung führen
hohes Bevölkerungspotential im Standortumfeld	Fehlen von Fachgeschäften (Bücher, Bekleidung u. ä.)	Steigerung des Standortattraktivität durch Besetzung von Nischen- und Spezialangeboten	Verlust der Nahversorgungsfunktion durch Wegzug von Einzelhandelsgeschäften (Abwärtsspirale)
zentrale Lage im hochverdichteten Wohngebiet mit guter Erreichbarkeit	unvorteilhafte Erreichbarkeit von PKW-Kundenstellplätze z.B. Einbahnstraßenregelung Steinigstraße, Matthisonstraße; fehlende Radabstellanlagen	guter Bildungsstand und berufliche Qualifikation der Bevölkerung können Argumente für weitere Unternehmensansiedlungen darstellen	Umsatzrückgang mangels MIV-orientierte Kunden bei Reduzierung des Durchgangsverkehrs
	wenig Querungsmöglichkeiten der Straße trotz zweiseitigem Geschäftsbesatz	weitere Bankfiliale/ -automat als zusätzlicher Frequenzbringer	städtebauliche Struktur verringert Möglichkeiten der Ansiedlung neuer Dienstleistungsunternehmen mit größerem Platzbedarf (Behörden, etc.)
	fehlende Möglichkeiten für Außensitzflächen bzw. Aufstellflächen (geringe Breite des Seitenbereiches)		
	teilweise längerer Leerstand von Einzelhandelsflächen		
	geringe Sichtbarkeit des Stadtteils in der kommunalen Wirtschaftsförderung z.B. als Dienstleistungsstandort		

Stadtfeld Ost - Subzentrum Olvenstedter Straße

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
attraktiver nahversorgungsrelevanter Angebotsmix	weitläufige Verbindung zwischen den Zentrenschwerpunkten Olvenstedter Platz und Olvenstedter Straße (Höhe Goethestraße) mit erheblichem Leerstand	Flächenpotential neben dem Gebäude der TKK zur Ansiedlung unterrepräsentierter Nutzungsarten oder Nutzungsformen	Verlust der Nahversorgungsvielfalt durch Wegzug von inhabergeführten Einzelhandelsgeschäften (Abwärtsspirale)
etablierter Versorgungsstandort mit Vollsortimenter (Olvenstedter Platz)	Fehlen von Fachgeschäften (Schreibwaren, Bekleidung u. ä.)	„Ankermieter“ am Wilhelmstädter Platz könnte höhere Frequenzen erzeugen	
hohes Bevölkerungspotential im Standortumfeld	zu wenig Kundenstellplätze für Fahrräder		
zentrale Wohngebietslage mit guter Erreichbarkeit			
Gastronomiebetriebe mit Außenbereich			
Frequenzbringer Postfiliale			

Stadtfeld West - Nahversorgungszentrum Große Diesdorfer Straße

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
attraktiver Nahversorgungsstandort (Kombination Vollsortimenter / Discounter)	keine Aufenthaltsqualität entlang der Große Diesdorfer Straße	Verknüpfung des Nahversorgungszentrums mit dem Gewerbegebiet Dehmerbergstraße	ausgeprägte Wettbewerbssituation im Lebensmitteleinzelhandel im Stadtteil kann zu Verdrängung führen
sehr gute Erreichbarkeit durch ÖPNV und PKW	in den Randzonen eingeschränkte Nahversorgungsmöglichkeiten durch weite Wege der Bewohner		Verlust der Nahversorgungsfunktion durch Wegzug von Einzelhandelsgeschäften (Abwärtsspirale)
ausreichende PKW-Stellplätze			
kompaktes Nahversorgungszentrum			

Grün- & Freiflächen

Stadtfeld Ost

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
in Teilbereichen hochwertige Parkgestaltung der Glacisanlagen	hohe Lärmbelastung der Glacisanlagen durch B 71	Ausweitung der Spiel- und Bewegungsräume für Kinder und Jugendliche durch ganztägige Öffnung der Schulhöfe	fortschreitende Versiegelung von Grünflächen erhöht die Wärmeabstrahlung und verschlechtert das Mikroklima
Schrotegrünzug als prägnanter Identifikations- und Erholungsraum für die Stadtfelder Bevölkerung	Schrotegrünzug durch Verkehrsbarrieren, Verrohrung und Überbauung nicht durchgängig erlebbar	Nutzbarmachung von Brachflächen als Erholungs- und Bewegungsräume für Senioren und Jugendliche	Übernutzung der vorhandenen Grünflächen auf Grund fehlender Alternativangebote
breites Angebot an wohnungsnahen Kleingärten, Sportanlagen sowie ein kontinuierlicher Ausbau und Sanierung der Spielplätze innerhalb der letzten Jahre	wenig wohnungsnahen Grünflächen und hoher Versiegelungsgrad der Innenhöfe	Qualifizierung und bessere Verknüpfung der vorhandenen Angebote	
alter Baumbestand in weiten Teilen vorhanden	unzureichende Vernetzung und Wegebeziehungen zwischen den bestehenden Grün- und Freiflächen (Glacis, Festungsanlagen, Schrotegrünzug)	Umwidmung der Fläche hinter der Grundschule „Am Glacis“ an der Hans-Löschner-Straße als Mehrgenerationenplatz	

Stadtfeld West

Stärken	Schwächen	Chancen	Risiken
Westfriedhof als Grünanlage mit Parkcharakter	wenige Zugänge zum Westfriedhof insbesondere von der Beimssiedlung aus	Entwicklung eines extensiven Grünzuges entlang der Bahntrasse im Übergang zu Sudenburg	weitere Versiegelung von Brachflächen durch Nachverdichtung bzw. ruhender Verkehr
ausreichend großes Angebot an öffentlichen bzw. halböffentlichen Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen	Grünzug Beimssiedlung / Spielhagenstraße durch Garagen Encke-Carée Komplex zerschnitten	Attraktivitätssteigerung durch Verknüpfung der vorhandenen Angebote	
Schrotegrünzug als prägnanter und weitgehend unzerschnittener Identifikations- und Erholungsraum in Stadtfeld West		sehr gute Grün- und Freiflächenkapazitäten bieten Ansatzpunkte für stärkere Profilierung und Imagebildung des Stadtteils	

6 Leitziele & Handlungsfelder

Eine realistische, umsetzungsfähige und von vielen Akteuren mitgetragene Zielsetzung bildet die Basis für die weitere Aufwertung des Fördergebiets Stadtfeld Ost & West. Durch gezielte Maßnahmen soll dieser Prozess gemeinsam mit den örtlichen Akteuren aktiv gefördert und gesteuert werden. Mit Hilfe der über 50 geführten Interviews mit Schlüsselpersonen konnte bereits eine Vielzahl interessierter, engagierter und handlungsfähiger Akteure zur zukünftigen Mitwirkung motiviert werden.

Die Leitziele mit ihren daraus resultierenden Handlungsfeldern und Maßnahmen geben die breit akzeptierten Vorstellungen für das zukünftige Fördergebiet wieder. Alle Inhalte wurden vielfältig diskutiert bzw. leiten sich aus voran gegangenen Gesprächen mit Fachämtern, Bürgern und Immobilieneigentümern ab und stellen somit ein Mehrheitsbild dar.

Die im Integrierten Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2025 – Teil B formulierten Zielvorstellungen für **Stadtfeld Ost** beinhalten die Stärkung der urbanen Wohnstrukturen, den Ausbau von kleinflächigem Einzelhandel und die Attraktivierung von weiteren Flächen für Existenzgründer, Freischaffende Künstler und Anbieter von Nischenprodukten und Dienstleistungen in Ergänzung zum vorhandenen Angebot der Zentrenachsen.

Für **Stadtfeld West** gilt es, die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen (Geschosswohnungsbau, verdichteter Kleinhausbereich, Einfamilienhäuser) und der hiermit verbundenen sozio-demografischen Durchmischung weiter zu erhalten. Vor diesem Hintergrund und der Auswertung der Stärken-Schwächen-Chancen-Risiko-Analyse ist zu empfehlen, die vorhandenen Strukturen des Untersuchungsgebietes weiter aufzuwerten.



Abbildung 77: Ortsbegehung mit Anwohnern, Amts- und GWA-Vertretern zum Thema „Sicherer Schelli“

6.1 Leitziele

Der Untersuchungsraum Stadtfeld Ost & Stadtfeld West weist eine Vielzahl von Stärken auf, die eine sehr gute Basis für eine nachhaltige Entwicklung darstellen. Die weitere Entwicklung soll auf den Stärken aufbauen und das Positive weiter betonen, möglichst auch im Sinne von Alleinstellungsmerkmalen. Aus dieser Grundüberlegung heraus ergeben sich die strategischen Leitziele zur Aufwertung des Untersuchungsraumes.

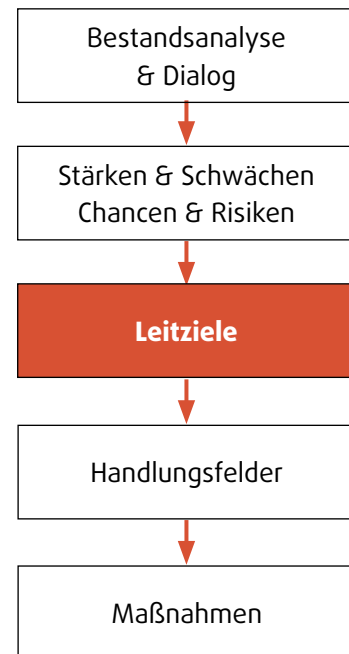


Abbildung 78: Ablauf der Bearbeitung des IHKs



Abbildung 79: Zentrumsplatz Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld Ost und West

1. Leitziel stadtvverträgliche Mobilität ausbauen und erhöhen



Abbildung 80: verschiedene Verkehrsmittel in Stadtfeld

Ziel der kommunalen Verkehrspolitik ist es, durch vorausschauende Planung die Verkehrsinfrastruktur zu schaffen, welche für die gewünschte ökonomische, soziale und ökologische Weiterentwicklung einer Stadtgesellschaft als notwendig erachtet wird. Ein weiteres wichtiges verkehrspolitisches Ziel ist Verkehrssicherheit, d.h. das Aufstellen und Durchsetzen von Regeln, die für eine sichere Nutzung von Verkehrswegen sorgen sollen. Zukünftige Entscheidungen sollten sich nicht ausschließlich auf die Fortschreibung aktueller Trends beschränken, sondern Veränderungen von Verhaltenstrends ebenfalls stark berücksichtigen. Im Zusammenhang mit der angestrebten Steigerung der Attraktivität der Zentren ist es vor dem Hintergrund einer weiterhin hohen Belastung durch den motorisierten Individualverkehr für das Untersuchungsgebiet geboten, angemessene Mobilitätskonzepte für die Zentren zu entwickeln. Ein Schlüssel hierbei ist eine intelligente Vernetzung aller Verkehrssysteme, verbunden mit dem Ziel, den motorisierten Verkehr zu reduzieren und durch kurze Wege insbesondere den Fuß- und Radverkehr zu stärken. Gerade durch umfassend

gedachte Lösungen für die Nutzungs- und Gestaltungsqualität von Straßenräumen lassen sich sehr gute Wirkungen für die Attraktivität, Sicherheit und Nutzbarkeit der Zentren erzielen⁶⁶.

Hieraus ergeben sich folgende Kernpunkte innerhalb des Leitzieles. Sie sind mit dem in Aufstellung befindlichen Verkehrsentwicklungsplans 2025 (VEP 2025) abzugleichen:

- flächendeckende Barrierefreiheit des öffentlichen Raumes
- Stärkung der Nahmobilität
- Verknüpfung der vorhandenen verkehrlichen Angebote - Inter- und Multimodalität fördern
- detailliertes Stellplatzkonzept für ganz Stadtfeld
- Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der städtebaulich-straßenräumlichen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer optimieren
- Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (Verlagerung aber auch flächendeckende Bewirtschaftung vorhandener Stellplatzangebote u.a.)

⁶⁶ vgl. BMVBS: Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Erster Statusbericht, Mai 2011

2. Leitziel Funktionsvielfalt und Anpassungsfähigkeit weiter entwickeln



Abbildung 81: vorhandene Funktionsvielfalt in Stadtfeld

Die beschriebenen Handlungsansätze zielen auf eine Sicherung und Steigerung der Vitalität in den Zentren ab. Das damit verbundene Leitziel baut auf einem engen Zusammenspiel von Arbeiten, Wohnen, Versorgung, Freizeit und Erholung auf und orientiert sich stark am Anspruch einer möglichst vielfältigen Funktionsmischung. Um dieses Leitziel zu erreichen, sind nicht zuletzt die Voraussetzungen für ein konfliktarmes oder gar symbiotisches Neben- und Miteinander der Nutzungen zu schaffen. Bei der Umsetzung des Zentrenprogramms sollten durchgehend hohe Ansprüche an die Baukultur und Stadtgestaltung gestellt werden. Aber auch über den Aspekt der Baukultur hinaus können durch kooperative und akteursorientierte Ansätze wichtige Impulse für die Zentrenentwicklung angestoßen werden⁶⁷.

Hieraus ergeben sich folgende Kernpunkte innerhalb des Leitzieles:

- vorhandene Einzelhandelsbereiche (Nahversorgung) erhalten und durch weitere Fachgeschäfte entwickeln
- nachhaltiger und qualitativer Erhalt der Bebauung
- Nutzer steht im Fokus – planerische Ausrichtung an jetzigen und zukünftigen Bedürfnissen

⁶⁷ ebd.

3. Leitziel - Quartiersvielfalt sichtbar machen und verbinden



Abbildung 82: v.l.n.r. Herrmann-Beims-Siedlung, Dichterviertel, Quartier Fröbelstraße

Das Netz an öffentlichen Räumen, geformt durch Plätze, Freiräume, Wege und Straßen, Grün- und Parkanlagen sowie die angrenzenden Bauten, stellt das Grundgerüst einer Stadtstruktur dar. Der öffentliche Raum ist Ort für Kommunikation, Interaktion, Repräsentation, Begegnung und Mobilität. Dies gilt auch dann, wenn die Nutzung des öffentlichen Raumes „nur“ zum Zweck des Flanierens oder Verweilens erfolgt. Die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume ist entscheidend für eine positive Wahrnehmung. Auch bildet die Gestaltung gemeinsam mit der angrenzenden Bebauung die Voraussetzung für die Herausbildung einer städtischen Identität und Unwechselbarkeit. Das Quartier ist ebenso räumliches Wohnumfeld, das durch städtebauliche Grenzen definiert wird. Es ist aber auch soziales Wohnumfeld, in dem soziale Netze aufgebaut, soziale Dienste angeboten und nachgefragt werden und in dem nachbarschaftliches Verhalten der Bewohner stattfindet. Es ist ein Raum mit einem sozialen Bezugssystem. Es gilt, die vorhandenen Quartiere wie die Hermann-Beims-Siedlung, Westernplan, Schellheimer Platz, Fröbelstraße etc.⁶⁸ stärker bewusst zu machen und

miteinander zu verbinden. Als sehr gängige und vergleichsweise zurückhaltende Strategien einer Betonung können Wege- und Leitsysteme für Fußgänger verstanden werden. Hier können identitätsprägende historische Anknüpfungspunkte als Ausgangspunkt für eine stärkere Herausarbeitung der örtlichen Qualitäten aufgegriffen werden. Eng verknüpft mit umfassenden Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum werden zunehmend Vermarktungsstrategien angewendet, um das Profil des zentralen Bereichs und Quartiere zu schärfen. Eine Vermarktungsstrategie kann der Startpunkt für die Revitalisierung und Neuprofilierung des Standortes sein, wenn durch Einbeziehung der ansässigen Eigentümer und Gewerbetreibenden positive Entwicklungen angestoßen werden⁶⁹. Hieraus ergeben sich folgende Kernpunkte innerhalb des Leitzieles:

- öffentliche Räume mit erkennbaren Gestaltungsmerkmalen schaffen
- Identifikation mit dem Ort und seiner Vitalität
- Ortsbindung und Ortsverbindung gestalten und vernetzen

68 siehe Karte 03 Quartiersstrukturen

69 vgl. BMVBS 2011

6.2 Handlungsfelder

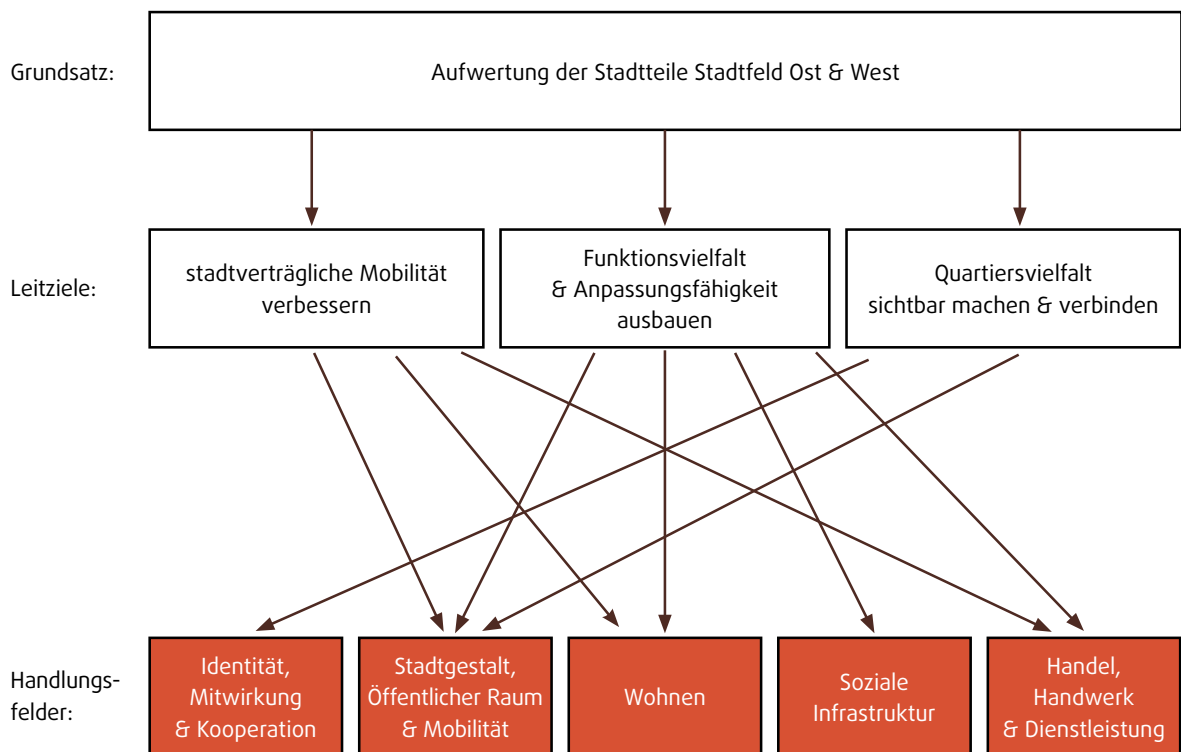


Abbildung 83: Verknüpfung der Leitziele mit den Handlungsfeldern

Für die Umsetzung der Leitziele werden unterschiedliche Themen- bzw. Handlungsfelder mit jeweils spezifischen Herausforderungen definiert. Zur zielorientierten Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen wurden die Handlungsfelder in Anlehnung an das Förderprogramm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ strukturiert und leicht modifiziert. Hieraus ergibt sich folgende Einteilung⁷⁰:

- Identität, Mitwirkung & Kooperation
- Stadtgestalt, Öffentlicher Raum & Mobilität
- Wohnen
- Soziale Infrastruktur
- Handel, Handwerk & Dienstleistung

Das Spektrum dieser Handlungsfelder ist Ausdruck des bereits im Leitziel formulierten Anspruchs, die Entwicklung der Stadtteilzentren mit einer möglichst breiten Funktionsvielfalt als Beitrag zu kompakten und gemischten Stadtteilen zu verstehen. Zudem legen die Ziele des Zentrenprogramms

eine integrative Herangehensweise nahe⁷¹. Es geht somit nicht vorrangig um eine isolierte Betrachtung der einzelnen Handlungsfelder, sondern vielmehr darum, wie sich die aus diesen Handlungsfeldern ergebenden Maßnahmen der Programmumsetzung in tragfähige Konzepte für eine wirksame Aufwertung von Stadtfeld Ost und Stadtfeld West überführen lassen. Um die angestrebte Funktionsvielfalt zu ermöglichen, wird im Zentrenprogramm ein integriertes Planungsverständnis als handlungsleitend vorausgesetzt, das sich auf unterschiedliche Ebenen bezieht.⁷²

⁷⁰ vgl. BMVBS, Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Das Zentrenprogramm der Städtebauförderung, September 2009

⁷¹ ebd.

⁷² vgl. BMVBS 2011

7 Maßnahmen

7.1 Maßnahmenbeschreibungen

Das vorliegende Integrierte Handlungskonzept beinhaltet insgesamt 44 Maßnahmen (ohne Teilmaßnahmen), die eine finanzielle Bandbreite von 45 € für einen Ampelgriff bis zu mehreren hunderttausend Euro für die bauliche Umgestaltung von Plätzen ausweisen.

Nachfolgend sind die jeweiligen Maßnahmen mit einer Beschreibung näher erläutert. Einzelne, umfangreiche Maßnahmen (z.B. Aufwertung Große Diesdorfer Straße) sind infolge ihrer Komplexität und Vielschichtigkeit für eine einfachere Steuerung und Bewertung zusätzlich in sogenannte Teilmaßnahmen gegliedert. Eine schrittweise Durchführung der Maßnahmen ist möglich.

Grundsätzlich handelt es sich hier um Maßnahmenvorschläge deren Förderzusage und Finanzierbarkeit noch nicht feststehen. Mit Hilfe des MKFZ-Plans (siehe Kapitel 7.2) besteht nach Zustimmung des Oberbürgermeisters und des Stadtrates die Möglichkeit, Fördergelder für einzelne Maßnahmen zu beantragen. Diese Förderanfrage ist weiterhin von bestimmten Voraussetzungen, z.B. der Bereitstellung eines notwendigen Eigenanteils durch die Stadt Magdeburg abhängig. Im Rahmen dieser Anträge sind in der Folge die notwendigen detaillierten Projekt- und Finanzierungspläne zu erarbeiten. Eine Beantragung von Fördergeldern ist frühestens 2014 möglich und ein Mitteleinsatz - nach positiver Zusage - frühestens im Jahr 2015.

Maßnahmen die unabhängig von Fördergeldern sind können natürlich vor der Beantragung bzw. Förderzusage umgesetzt werden.

7.1.1 Handlungsfeld - Identität, Mitwirkung & Kooperation

I1 Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie und Imagekampagne

Nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“ sollte mit Hilfe der Öffentlichkeitsarbeit die gute vorhandene Außenwirkung weiter verbreitet und zur Bewerbung des Standortes genutzt werden. Ein positives Standortimage erhöht letztlich die Nachfrage nach Miet- und Kaufobjekten innerhalb des Stadtteils generell.

Die gemeinsame Vermarktung des Einzelhandels- und Gewerbebesatzes entlang der Zentrenachsen sollte auf einer grundlegenden Imagekampagne fußen, die das Profil der jeweiligen Zentrumsachse bzw. Stadtteils herausstellt und die Identifikation der Gewerbetreibenden sowie der Kunden bzw. Bewohner mit den Zentrenachsen und Stadtquartieren stärkt. Besonders geeignet erscheint hierfür eine einheitliche Dachmarke „Stadtfeld“, die das vorhandene Profil einbindet, widerspiegelt und in allen Medien transportiert (sinnvoller Einsatz unterschiedlicher Medien wie Flyer, Handzettel und Plakate sowie kontinuierliche und vertrauensvolle

Zusammenarbeit mit der örtlichen Lokalpresse). Alle Aktivitäten der Öffentlichkeitsarbeit werden somit verbunden und stärken die öffentliche Aufmerksamkeit, so dass eine breite Kommunikation über die Stadtteilentwicklung in der Bevölkerung stattfindet. Die Erarbeitung einer Strategie und einer wiedererkennbaren und permanent verwendeten Wort- und Bildmarke sollte durch Stadtteilakteure und Bürger gemeinsam mit einer professionellen Agentur erfolgen. Auch eine Zusammenarbeit mit der Hochschule Magdeburg Fachbereich Kommunikation & Medien ist hier denkbar. Es entsteht eine Sensibilisierung der Bewohner und Akteure für die Programmziele und das notwendige bürgerschaftliche Engagement, was Grundvoraussetzung für die Verstetigung des Entwicklungsprozesses ist. Beispielhafte Projekte dafür sind die Friedrich-Ebert-Straße in Kassel und die Karl-Marx-Straße in Berlin.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
I1	Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie und Imagekampagne	keine Angaben	bis 2017	GWA, Vereine, Händler	1

I2 Einrichtung eines Zentrenmanagements

Der Prozess der weiteren Stadtteilentwicklung sollte durch eine unabhängige und objektive Koordinierungs- und Mediationsstelle begleitet werden. Zu den Themen gehören u.a. die Information von Eigentümern und Bewohnern, die Vernetzung der lokalen Akteure, die Beratung der privaten Haus- und Grundstückseigentümer sowie die Öffentlichkeitsarbeit im Zusammenhang mit der Programmumsetzung. Die Aufgaben zum Zentrenmanagement sollten öffentlich ausgeschrieben, über das ASO-Programm gefördert, an einem in

diesem Arbeitsfeld erfahrenen Dienstleister vergeben und ein Büro in zentraler Lage im Untersuchungsgebiet in Abhängigkeit der Programmjahre befristet eingerichtet werden. Die entstehenden Kosten setzen sich zusammen aus dem Honorar, der anfallenden Büromiete, den Kosten für die erstmalige Büroausstattung sowie den laufenden Bürokosten für Büromaterial, Telefon etc.. Der geschätzte wöchentliche Stundenumfang orientiert sich an einer halben Stelle.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
I2	Einrichtung eines Zentrenmanagements	60 T€/a	frühestens ab 2016	Dez. III und Dez. VI, Amt 61	1

13 Unterstützung der Gründungsabsichten IG Große Diesdorfer Straße

Es gilt die Vernetzung und Zusammenarbeit von Einzelhandel, Gewerbe, Gemeinwesenarbeit (GWA) und Immobilieneigentümern zu stärken. Zunächst können nach dem Vorbild der IG Sudenburg die bereits gelegten Grundlagen für die Gründung der IG Große Diesdorfer Straße genutzt und eine entsprechende Institutionalisierung forciert und

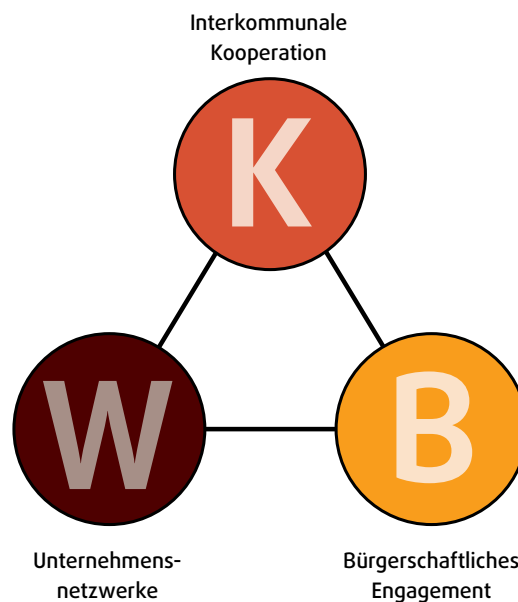
unterstützt werden. Fruchtbare Abstimmungen und Gespräche einzelner Händler und Gewerbetreibender haben bereits stattgefunden. Mit der Gründung der Interessengemeinschaft können sich zahlreiche Synergien für Händler und Gewerbetreibende ergeben. Zudem kann somit die Wahrnehmung und Identität des Stadtteilzentrums gestärkt werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
13	Unterstützung der Gründungsabsichten IG Große Diesdorfer Straße	keine Angaben	ab 2014	Händler-gemeinschaft	1

14 Intensivierung der lokalen Partnerschaften

Für eine weitere zukunftsfähige Stadtteilentwicklung ist es wichtig, dass Politik und Verwaltung gemeinsam mit Akteuren aus Bürgerschaft und Wirtschaft tragfähige Visionen, Ziele und Maßnahmen formulieren und diese gemeinsam umsetzen. Ein wichtiges Handlungsfeld ist dabei die Gestaltung der öffentlichen Räume bzw. des Stadtbildes. Insbesondere die Bürgerschaft kann mit ihrer detaillierten Ortskenntnis, ihrer Kreativität oder ihren individuellen Interessen an der zukunftsfähigen Gestaltung und Entwicklung mitwirken. Dies gilt gleichermaßen für Neubau- und Stadtumbauprojekte sowie den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (Kommunale Kompetenz Baukultur). Die Beteiligungsformen sollten über die Instrumente der Bauleitplanung hinausgehen. Einen theoretisch-konzeptionellen Rahmen dazu bietet der Ansatz des sog. „Urban Governance“. Bei Governance handelt es sich um eine geregelte, aber dennoch flexible Form kooperativer Politik, die Akteure aus Staat/Kommunen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammenführt⁷³. Weitere mögliche Kooperationsformen sind Public-Private-Partnership (PPP) oder Corporate Citizenship. Maßgebliche Voraussetzung dafür, dass

Partizipation und bürgerschaftliches Engagement als offensive Strategien zur Bewältigung kommunaler Herausforderungen eingesetzt werden können, ist ein Rollen- bzw. Selbstverständnis bei Politik und Verwaltung als aktiver Dienstleister, die Festlegung von Mindeststandards und den Anspruch eine Vorbildfunktion übernehmen zu wollen.



73 vgl. Tony Bovaird, Elke Löffler (Hrsg.): Public Management and Governance, New York 2009

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
14	Intensivierung der lokalen Partnerschaften	keine Angaben	bis 2017	Dez. III, Dez. VI, Amt 61	2

15 Einrichtung eines Verfügungsfonds

Das Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren basiert prinzipiell auf der Beteiligung und Mitwirkung der privaten Akteure und einer stärkeren Einbindung privaten Engagements im Fördergebiet. Über einen Verfügungsfonds, der sich sowohl aus Städtebaufördermitteln (max. 50%) als auch aus privaten Mitteln zusammensetzt, können verschiedene investive, investitionsvorbereitende und nicht-investive Maßnahmen und Projekte finanziert werden. Für letztere dürfen nur die privaten Mittel Verwendung finden. Die Gesamthöhe des Etats wird durch die Kommune jährlich festgelegt.

Die Entscheidung über die Mittelvergabe erfolgt in einem lokalen, öffentlich-privat besetzten Gremium innerhalb der Stadtteile oder Quartiersgemeinschaften. Transparenz in der Finanzmittelvergabe wird durch einen zu entwickelnden Leitfaden zum Verfügungsfonds gewährleistet. Die Vorteile dieses Instrumentes liegen in der schnellen Realisierbarkeit von Projekten mit kontrollierbaren Ergebnissen und dem Anreiz zur Mitwirkung für einen breiten Akteurskreis.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
15	Einrichtung eines Verfügungsfonds	keine Angaben	frühestens ab 2015	Dez. III, Dez. VI, Zentrenmanagement	1

16 Vernetzung von Kita - KJFE - Schule - Gewerbe

Stadtfeld Ost und West wachsen überdurchschnittlich stark vor allem in den jungen Alterskohorten. Dementsprechend ist eine koordinierte Kinder- und Jugendbetreuung sehr wichtig. Viele Einrichtungen wie z.B. Kinderhäuser oder der CVJM sind im Stadtteil angesiedelt. Regelmäßiger Erfahrungsaustausch wird von den Akteuren stadtweit organisiert. Darüber hinaus ist eine stärkere Vernetzung

der Kinder- und Jugendeinrichtungen (Schulen eingeschlossen) mit weiteren sozialen Einrichtungen (Seniorentreffs) und dem lokalen Handwerk und Gewerbe wünschenswert. Stärkere Zusammenarbeit könnte hier z.B. die Unterstützung bei der Suche und Vergabe von Praktika und Ausbildungsplätzen bedeuten, aber auch die Unterstützung bei Aktionstagen oder Sponsoring.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
16	Vernetzung von Kita - KJFE - Schule - Gewerbe	keine Angaben	ab 2014	Kita, KJFE, Schulen, Gewerbe	3

17 Stadtteilgeschichte erlebbar machen

Mit Hilfe der Kombination von stadtteilgeschichtlichen Themenschwerpunkten wie Architektur & Städtebau des 19. und 20. Jahrhunderts sowie der Errichtung von Informationstafeln an

kulturhistorisch bedeutsamen Gebäuden oder Plätzen können sowohl Individualtouristen als auch interessierte Bürger und Passanten angesprochen werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
17.1	Errichtung von Informationstafeln	keine Angaben	ab 2014	Dez. III, Dez. IV	3



Abbildung 84: oben, Hermann-Beims-Siedlung
 Abbildung 85: links, historische Aufnahme einer Wohnung in der Hermann-Beims-Siedlung

17.1 Der Städtetourismus wächst und damit auch das Potenzial bisher touristisch nicht erschlossene Orte zu nutzen. Stadtfeld Ost als städtebaulich weitgehend geschlossenes Gründerzeitensemble und Stadtfeld West mit der Hermann-Beims-Siedlung als herausragendes Denkmal des Neuen Bauens des 20. Jahrhunderts bieten eine vielversprechende Grundlage zur stärkeren Erschließung für Touristen und interessierte Bürger. Geführte Rundgänge, die Einrichtung einer Musterwohnung (**17.2**) in der

Hermann-Beims-Siedlung und der stärkere Einbezug in das touristische Marketing der Stadt stellen dahingehend zielorientierte Maßnahmen dar. Die Kontaktvermittlung zwischen den Akteuren der Hermann-Beims-Siedlung, der Magdeburg-Marketing-Kongress und Tourismus GmbH und dem Eigentümer WoBau, sollte seitens der Stadtverwaltung, unter Einbeziehung des Amtes für Denkmalpflege, angestrebt und entsprechende Ansätze gemeinsam abgestimmt werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
17.2	Einbindung der Hermann-Beims-Siedlung in die touristische Vermarktung der Stadt Magdeburg	keine Angaben	2017-2022	Dez. III, MMKT, TIM	3
17.3	Errichtung einer Musterwohnung in der Hermann-Beims-Siedlung	keine Angaben	bis 2017	WoBau, Amt 61	3

7.1.2 Handlungsfeld - Stadtgestalt, Öffentlicher Raum & Mobilität

SG1 Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Adelheidring



Abbildung 86: Eingangssituation in die Große Diesdorfer Straße, Höhe Adelheidring

SG1.1 Die östliche städtebauliche Eingangssituation ist durch die ungestalteten und verschmutzten Brandwände sowie die brachliegenden Grundstücke am Adelheidring negativ geprägt. Die sich im Aufstellungsverfahren befindlichen B-Pläne Nr. 216-1.1 „Autohaus - Damaschkeplatz“ und Nr. 216-2 „westlich Damaschkeplatz“ greifen erste Vorstellungen auf, um auf die unbefriedigende Situation zu reagieren. Abzuwägen sind insbesondere die bauliche Gestaltung sowie die Nutzungsansprüche des avisierten Autohandels, die hohe städtebauliche Bedeutung des Areals und die Sicherstellung einer verbesserten öffentlichen Durchwegung für den Fuß- und Radwegverkehr. Zu prüfen wäre z.B., ob die Durchwegung über das Seifama-Gelände führen kann und eine öffentliche Verbindung der Michael-Lotter-Straße mit der Großen Diesdorfer Straße (ein privater Durchgang existiert bereits) möglich ist. Weiterhin wären die Brachflächen hin

zur Michael-Lotter-Straße ein potenzieller Standort für eine barrierearme Wohnbebauung. Das gesamte Areal hat eine Schlüsselfunktion für die städtebaulich wichtige Eingangssituation in den Stadtteil und prägt zudem das innerstädtische Ortsbild. Es gilt eine Lösung zu finden, die dem Ort angemessen erscheint⁷⁴.

SG1.2 In der westlichen Fortführung der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße kann die zurückspringende Gebäudeflucht auf der Nordseite durch den Bau einer Grundstückseinfriedung der Hausnr. 6-11 gefasst und mit einfachen Hecken begrünt werden. Finanziell unterstützt werden könnte diese Maßnahme durch das Instrument des Verfügungsfonds (siehe Maßnahme I5).

74 vgl. BMVBS, Kommunale Kompetenz Baukultur - Werkzeugkasten der Qualitätssicherung, Februar 2012

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG1.1	Städtebauliche Neuordnung der Brachflächen westlich des Damaschkeplatzes	keine Angaben	2014	Dez. VI	1
SG1.2	Errichtung einer Grundstückseinfriedung Große Diesdorfer Straße 6-11	40-50 T€	2014	Eigentümer	3

SG2 Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Stadtfeld Ost



Abbildung 87: Straßenschild Große Diesdorfer Straße

Entlang der Großen Diesdorfer Straße im Abschnitt Stadtfeld Ost befinden sich vielfältige Nutzungen wie Handel, Gewerbe und Wohnen. Diese Nutzungsdichte ist eine besondere Qualität. Die Zielstellung für einen attraktiven Lebensraum und langfristig gesicherten Nahversorgungsbereich sollte daher sein, die Qualität des öffentlichen Raumes weiter zu verbessern und die Verkehrsflächen den Ansprüchen der Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer optimal auszusparen. Berücksichtigt werden müssen zusätzlich die Anforderungen der Außen-gastronomie bzw. die Ansprüche der Bewohner an ihr Wohnumfeld.

SG2.1 Mit Hilfe der Erarbeitung eines ganzheitlichen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Konzeptes zur Aufwertung der Großen Diesdorfer Straße, welches in gleichem Maße die städtebaulich-straßenräumliche Situation und die verkehrlich-funktionalen Nutzungsansprüche berücksichtigt, können die einzelnen Belange optimal abgestimmt werden. Die Einbeziehung einer Verkehrssimulation für einzelne Lösungsansätze bietet die Möglichkeit frühzeitig auf entsprechende dynamische Rahmenbedingungen der verkehrlich-funktionalen Situation planerisch zu reagieren.⁷⁵

SG2.2 Kurzzeitparken findet entlang der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße im Bereich des Stadtteilzentrums häufig unerlaubt auf Gehwegen, im Halte- bzw. Parkverbot und auf der rechten Fahrspur statt. Von den Anwohnern benötigte Stellplätze in den Seiten- und Stichstraßen, werden von Kurzzeitparkern mitgenutzt und erzeugen hierbei Barrieren sowie Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer. Im Interesse der Händler und Verkehrsteilnehmer sollten im Rahmen einer Aufwertung der Großen Diesdorfer Straße Kurzzeitparkplätze vorgesehen werden.

SG2.3 Ebenfalls mit berücksichtigt werden sollte die Errichtung von Radabstellanlagen in Form von Bügeln oder sog. „Haarnadeln“.

SG2.4 Entlang der Großen Diesdorfer Straße (Stadtfeld Ost) sind sichere Überquerungen der vierstreifigen Fahrbahn vor allem an den Bedarfs-Lichtsignalanlagen (LSA) Gerhart-Hauptmann-Straße, Arndtstraße, Annastraße und Europaring möglich. In anderen Bereichen ist das Queren zum Teil durch Sperrketten verhindert. Ein hohe Anzahl an sicheren Querungsmöglichkeiten entlang der Zentrenachse ist für die fußläufige Erreichbarkeit von Handel- und Gewerbeeinheiten aber auch von Spielplätzen und Sozialeinrichtungen sehr wichtig. Hierbei stellt die vierstreifige Große Diesdorfer Straße und das hohe

⁷⁵ vgl. Kapitel 9: „Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße“

Verkehrsaufkommen zu Spitzenlastzeiten mit vergleichsweise hohem Geschwindigkeitsniveau in den Tagesrandzeiten und am Wochenende eine städtebauliche Barriere dar. Insbesondere die wichtige Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt Arndtstraße kann durch eine verlängerte Grünphase der Lichtsignalanlage für Fußgänger, Kinder und im besonderen für Rollatoren-Nutzer verbessert werden.

SG2.5 Eine verbesserte Übergangssituation für Fußgänger und Radfahrer auf der Südseite (stadteinwärts) über die Arndtstraße würde die Erreichbarkeit der dort ansässigen Einzelhändler erhöhen und könnte zum Abbau des festgestellten Leerstandes von Ladenlokalen beitragen.

SG2.6 Die Bemühungen um eine Stärkung des Stadtteilzentrums Große Diesdorfer Straße sollten auch in starkem Maße lärmindernde Maßnahmen berücksichtigen, um zum einen unnötige Lärmimmissionen auf Bewohner zu vermeiden und zum anderen die Aufenthaltsqualität bzw. die Verweildauer im Zentrum positiv zu beeinflussen.

SG2.7 Gleichermäßen kann durch Baumneupflanzungen die Umfeldqualität und das Stadtbild erheblich aufgewertet werden. Zudem würde eine Neupflanzung ebenso dem historischen Straßenbild entsprechen. Hier gilt es aufgrund des bereits erfolgten Leitungsbaus die Flächen auf Nachpflanzungsmöglichkeiten zu prüfen.

SG2.8 Im Bereich des Fachmarktcenters - Höhe Liebermannstraße - ist eine Grundstückseinfriedung vorhanden, um den aufgeweiteten Stadtraum zu fassen. Eine Erweiterung der Begrünung (Hecke etc.) sollte, unter Berücksichtigung der notwendigen Sichtdreiecke des Ein- und Ausfahrtbereiches, überprüft werden. Finanziell unterstützt werden könnte diese Maßnahme durch den zuvor erwähnten Verfügungsfonds (siehe Maßnahme I5).



Abbildung 88: Nutzungskonflikte an der Haltestelle Arndtstraße

Nr.	Teilmaßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG2.1	Erarbeitung eines ganzheitlichen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Konzeptes für die Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1
SG2.2	Anlegen von PKW-Kurzzeitstellplätzen im Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG2.3	Schaffung von Radabstellanlagen im Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße	ca. 250 € pro Platz	ab 2014	Dez. VI, Händler	1
SG2.4	Verlängerung der Grünphase der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Arndtstraße	nach Vorplanung	2014	Dez. VI	3
SG2.5	Verbesserung der Querungsmöglichkeit Arndtstraße (stadteinwärts)	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	3
SG2.6	Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	3
SG2.7	Neupflanzung von Straßenbäumen in der Großen Diesdorfer Straße	nach Vorplanung	2017-2022	SFM, Dez. VI	3
SG2.8	Begrünung der Einfriedungen am Fachmarktzentrum Große Diesdorfer Straße	3-5 T€	2014	Eigentümer	3

SG3 Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Stadtfeld West



Abbildung 89: fehlende Grundstückseinfriedung/beschädigte Oberflächen am Nahversorgungszentrum Große Diesdorfer Straße

Der Bereich der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West ist im Vergleich zum Abschnitt in Stadtfeld Ost durch ein geringeres Verkehrsaufkommen (MIV) geprägt. Ebenso unterscheidet sich dieser Abschnitt durch einen weitestgehend durchgängigen beidseitigen Straßenbaumbestand.

SG3.1 Für die allgemeine Verbesserung des Fußgänger und Radverkehrs ist in erster Linie die flächendeckende Sanierung der Seitenbereiche des Verkehrsraumes zu empfehlen. Die Ebenheit der Verkehrsfläche ist durch zahlreiche Gehwegaufwölbungen im Bereich der Straßenbaumbepflanzungen nicht mehr gegeben und die Begeh- und Befahrbarkeit nur noch unzureichend gewährleistet. In Teilbereichen z.B. Bereich Haltestelle Westfriedhof weist das Oberflächenmaterial großflächig Schadstellen

auf. Im Winter besteht hier für die Bevölkerung eine besondere Stolpergefahr. Bei einer möglichen Sanierung gilt es den vorhandenen Baumbestand nicht zu schädigen.

SG3.2 Im Bereich des Versorgungszentrums - Höhe Eisnerstraße - weitet sich der Stadtraum durch die zurück gesetzten Bauten des Fachmarktzentrums auf. Das Stadtbild wird stark durch den Sammelplatz geprägt. Die Vervollständigung der vorhandenen Grundstückseinfriedung, unter Berücksichtigung der notwendigen Sichtdreiecke des Ein- und Ausfahrtbereiches, und die Sanierung der beschädigten Oberflächenbeschaffenheit des Einmündungsbereiches sind zu empfehlen. Hier kann der Verfügungsfonds (VF) ergänzend zur Finanzierung genutzt werden (siehe Maßnahme I5).

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG3.1	Sanierung der Fuß- und Radwege in der Großen Diesdorfer Straße	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG3.2	Sanierung und Errichtung einer Grundstückseinfriedung im Bereich des Nahversorgungszentrums Große Diesdorfer Straße	30-40 T€	ab 2014 (ohne VF)	Eigentümer	3

SG4 Plätze als Quartiersmitten stärken



Abbildung 90: obere Reihe: Maxim-Gorki-Platz, Beimsplatz; untere Reihe: Wilhelmstädter Platz, Olvenstedter Platz

Insbesondere in den dicht bebauten Kernbereichen Stadtfelds Osts aber auch Stadtfeld Wests ist der öffentliche Raum ein Ort der Kommunikation, der individuellen Aneignung und der Erholung. Die Qualität des öffentlichen Raumes prägt wesentlich die Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtquartier und dessen Image im öffentlichen Bewusstsein. In einer Gesellschaft, in der sich soziale und räumliche Bindungen in den Städten zu lockern scheinen, gewinnt der öffentliche Raum an Bedeutung als Ort des Austausches, der sozialen Interaktion sowie als kultureller Aktionsraum. Die sich im Namen widerspiegelnde hohe Anzahl an Plätzen im Untersuchungsgebiet, wie Wilhelmstädter Platz, Lessingplatz, Olvenstedter Platz etc. sind vorwiegend durch verkehrstechnische Anlagen geprägt und bieten nur wenig Aufenthaltscharakter und -qualität. Bei zukünftigen (Um-)Baumaßnahmen sollten sowohl der städtebaulich-gestalterische Charakter als auch

der verkehrlich-funktionale Anspruch sowie eine möglichst günstige und einfache Dauerpflege gleichermaßen berücksichtigt werden. Arbeitsweisen, die bürgerliches Engagement zur Mitgestaltung und Nutzung fördern sowie ein verstärktes Verständnis seitens der Kommune Straßen, Kreuzungen und Plätze als vielschichtige Räume (technisch, städtebaulich, sozial) zu begreifen und zu gestalten, sind wünschenswert. Anstatt der rein formalen Kriterien, sollten im Vordergrund der Lösungsansätze verstärkt die vorhandenen Probleme und Potenziale stehen. Die Effekte eines hochwertig gestalteten Platzes auf die lokale Ökonomie sind überwiegend positiv einzuschätzen, da diese die Ansiedlung von Gastronomiebetrieben und Cafés fördern. In diesem Zusammenhang können auch vereinzelt private Folgeinvestitionen in den umliegenden Immobilien angeregt werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG4	Plätze als Quartiersmitten stärken	keine Angaben	ab 2014	Dez. VI	1

SG5 Erarbeitung Gestaltungsvorschlag „Maxim-Gorki-Platz“



Abbildung 91: Einmündung Maxim-Gorki-Straße



Abbildung 92: prägnantes Sparkassengebäude an der Einmündung Maxim-Gorki-Straße

Im Bereich des Stadtteilzentrums der Großen Diesdorfer Straße an der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße besteht die Möglichkeit die stadträumliche Situation mit Hilfe eines gestalteten Platzes aufzuwerten. Der Charakter des Zentrums könnte hierdurch verstärkt werden, neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen und ein urbaner Identifikationspunkt für alle Stadtteilbewohner entstehen. Die Gestaltung soll zum Verweilen einladen und entlang der Zentrenachse einen abwechslungsreichen und belebten öffentlichen Ort bieten. In einem planerischen Verfahren sollte der Gedanke vertieft werden. Begleitet werden sollte der Entwurfprozess durch einen intensiven Informations- und Beteiligungsprozess

der Öffentlichkeit und ansässigen Gewerbetreibenden in Form von (Zwischen)-Präsentationen o.ä. Die Umgestaltungsmaßnahme, verbunden mit den begleitenden Aktivitäten, kann bei den Einwohnern, Gewerbetreibenden und Eigentümern hinsichtlich deren Engagements einen bedeutenden Impuls auslösen und zur positiven Eigenwahrnehmung des Stadtteilzentrums beitragen. Infolge des großen Zusammenhangs zwischen stadt- und verkehrsplanerischen Aspekten bietet sich für die Maßnahme ein interdisziplinäres Planerverfahren an. Erste Lösungsansätze werden mit den Prinzipskizzen im Kapitel „9 Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße“ gegeben.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG5	Erarbeitung Gestaltungsvorschlag Maxim-Gorki-Platz	20-40 T€	ab 2014	Dez. VI	1

SG6 Erarbeitung Umgestaltungskonzept Beimsplatz

Für die funktions- und gestaltungsschwache städtebauliche Situation am Beimsplatz (fehlende fußläufige Anbindung, fehlende Sitzmöglichkeiten, teilweise angehobenes Platzpflaster durch Wurzelwuchs) sollten planerische Gestaltungs- und Nutzungsvorstellungen erarbeitet werden. In Form eines kooperativen Verfahrens sollten die Interessen der Bürger, der Akteure und der betroffenen Immobilieneigentümer in der Ziel- und

Umsetzungsplanung berücksichtigt werden. Im Rahmen des Planungsverfahrens sollten insbesondere für folgende Punkte Vorschläge entwickelt werden: eine klare Definition der Platznutzung (z.B. Spielen, Verweilen, Repräsentieren), die Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger, die Überprüfung der Notwendigkeit der zusätzlichen Rechtsabbiegespur in Richtung Sudenburg, die Umgestaltung bzw. Umorganisation des ruhenden Verkehrs.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG6	Erarbeitung Umgestaltungskonzept Beimsplatz	20-40 T€	ab 2014	Dez. VI	2

SG7 Erarbeitung Nutzungskonzept Olvenstedter Platz



Abbildung 93: Flohmarkt auf dem Olvenstedter Platz

Der Olvenstedter Platz übernimmt in der dichten Gründerzeitbebauung wichtige städtische Funktionen. Dennoch bleibt die öffentliche Akzeptanz für den Platz hinsichtlich seiner Nutzung als städtischer Lebensraum und als Ort der Erholung oder der Kommunikation gering. Um diesem Zustand entgegenzuwirken wurde bereits 2006 vom Stadtrat beschlossen, eine Teilfläche des Olvenstedter Platzes zum Zwecke der Errichtung eines Tagescafés auszuschreiben. Weiterhin gilt es ein Nutzungskonzept zu erarbeiten, welches u.a. die Realisierung und Wirtschaftlichkeit eines weiteren Nahversorgungsgeschäftes (<400 m² Verkaufsfläche) auf der

nördlich angrenzenden Brachfläche untersucht. Die Optimierung der Querungsmöglichkeiten (abgesenkte Bordsteine) auf der südlichen Seite, hin zu dem vorhandenen Supermarkt und den kleinteiligen Einzelhandelseinheiten, kann die Nutzung des Platzes, aufgrund der dadurch verbesserten Erreichbarkeit, als Aufenthaltsort zusätzlich stärken. Auch die Realisierung von versenkbaren Altglascontainern kann hier zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen. Ferner sollten mit lokalen Akteuren, Bürgern, Einzelhändlern etc. Gespräche in Form eines Runden Tisches über eine regelmäßige Nutzung als „Wochenmarkt“ geführt werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG7	Erarbeitung Nutzungskonzept Olvenstedter Platz	5-10 T€	ab 2014	Dez. III, Händler	3

SG8 Erhöhung Verkehrssicherheit Schellheimerplatz

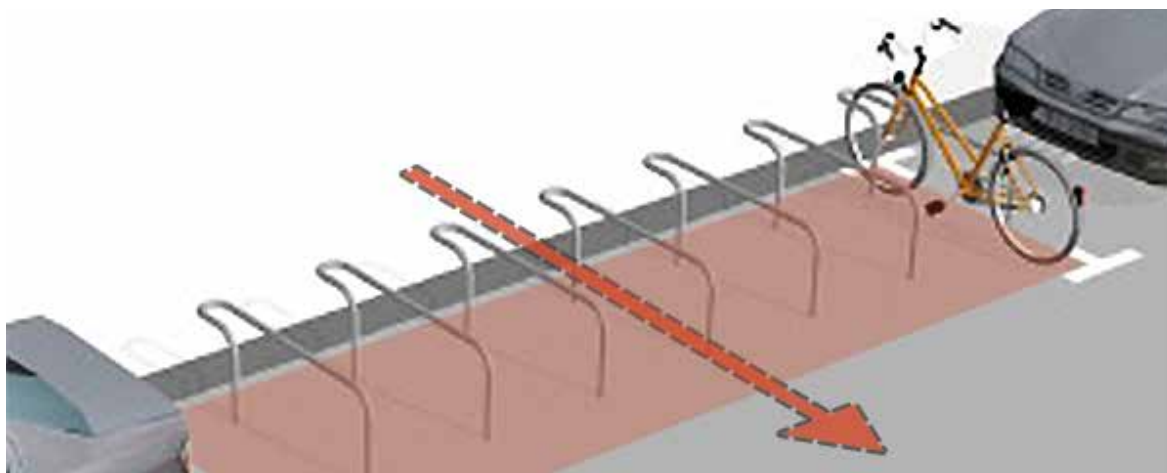


Abbildung 94: Fahrradbügel im Straßenraum



Abbildung 95: Visualisierung Fahrradbügel als Querungssicherung am Schellheimerplatz

Mitglieder der GWA Stadtfeld-Ost und Anwohner diskutierten im Juli 2012 mit Vertretern der Stadtverwaltung über Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit am Schellheimerplatz. Durch die Insellage des öffentlichen Spielplatzes stellen die parkenden Kraftfahrzeuge und der nur schwer einsehbare fließende Verkehr für Kinder und Jugendliche ein erhebliches Hindernis beim Queren der Straße dar. Die zum Teil ordnungswidrig abgestellten Fahrzeuge blockieren die

vorhandenen Querungsstellen (Grenzmarkierung für Halt- und Parkverbot). Zur Sicherung dieser Übergangsstellen und zur Bereitstellung der von den Anwohnern gewünschten Radabstellanlagen in der Nähe des Spielplatzes bietet sich die einfache und kostengünstige Möglichkeit, die markierten Halt- und Parkverbote mit mehreren Fahrradbügeln zu sichern. Der Abstand der Fahrradbügel ist so zu wählen, dass ein Queren für Fußgänger bequem möglich ist.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG8	Erhöhung Verkehrssicherheit Schellheimerplatz	1-2 T€	2014	Dez. VI	1

SG9 Gestaltung Brandwände



Abbildung 96: Brandwand Große Diesdorfer Straße/Annastraße



Abbildung 97: Beispiel einer begrünten Brandwand



Abbildung 98: Beispiel einer plastisch gestalteten Brandwand

Entlang der Zentrenachsen Große Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße befinden sich zahlreiche ungestaltete Brandwände, die das Stadtbild maßgeblich negativ beeinflussen. Die Struktur der Blockrandbebauung wird zudem signifikant aufgebrochen. Dies wird besonders an Straßenkreuzungen deutlich (Beispiel Große Diesdorfer Straße/Annastraße). Auch verlieren die historisierenden feingliedrigen Fassaden durch die Massivität der Brandwände ihre Wirkung. Im Rahmen eines Workshops- oder auch Wettbewerbsverfahrens sollte eine Auseinandersetzung mit dem Thema „Offene

Brandwand als Schnittfläche zum Stadtraum“ stattfinden und konkrete Entwürfe in Abstimmung mit den Eigentümern erarbeitet werden. Neben der allgemeinen Aufwertung des Stadtbildes erfährt hierdurch auch die Immobilie selbst eine Wertsteigerung. Möglich ist auch eine Kombination von gestalterischen Ansätzen mit der Verbesserung der energetischen Eigenschaften der Wandflächen, um den Immobilieneignern zudem sinkende Nebenkosten zu ermöglichen. Finanziell kann diese Maßnahme durch den Verfügungsfonds unterstützt werden (siehe Maßnahme I5).

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG9	Gestaltung Brandwände	4-5 T€ pro Wand	ab 2014	Eigentümer	2

SG10 Ausbau der Wege und Querungen



Abbildung 99: stark beschädigte Pflasterstraße im Westenplan

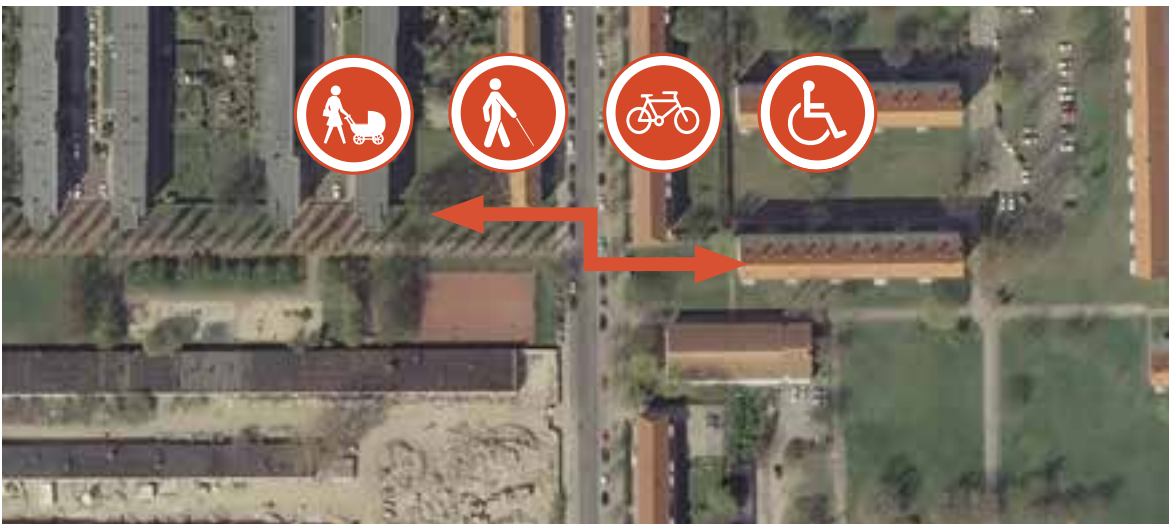


Abbildung 100: gestörte Querung der Beimsstraße auf Höhe Pappelallee

Nahmobilität bzw. Nahversorgung zu stärken und zu steuern ist einer der Bestandteile des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Magdeburg 2025⁷⁶. Gleichmaßen ist dies aber auch eine lokal zu erfüllende Aufgabe. Die flächendeckende Verfügbarkeit von zusammenhängenden, direkten, komfortablen und attraktiven Verbindungen bietet einen starken Anreiz Wege im Alltag und in der Freizeit zu Fuß zurückzulegen. Wichtige Qualitätskriterien sind die Vermeidung von Umwegen, die gute Begehbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen zu allen Tages- und

Jahreszeiten, die Freiheit von Schadstellen, Engpässen und Hindernissen und nicht zuletzt die attraktive Gestaltung der Wege selbst. Verbunden mit der vorhandenen guten Ausstattung von Geschäften, sozialer Infrastruktur etc. im Stadtteil kann durch die Stärkung und den Ausbau von Rad- und Fußverbindungen der Anteil nicht-motorisiert zurückgelegter Wege erhöht, Pkw-Verkehr vermieden und die allgemeine Lebensqualität der Bevölkerung im Quartier erheblich gesteigert werden. Zudem sollten die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen dabei besonders berücksichtigt werden. Jedoch sollte bei etwaigen Umgestaltungsmaßnahmen der Schutz der vorhandenen Bäume gesichert werden.

⁷⁶ Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg Magdeburg 2025 - Gesamtstadt, August 2011

SG10.1 Um Mängel und Prioritäten zu definieren bzw. zu analysieren und die Notwendigkeit von Maßnahmen zu bestimmen, sind detaillierte Untersuchungen hinsichtlich der Einschätzung von Qualitäten und Schwachstellen der Fußverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet erforderlich. Begleitend zur fachlichen Evaluierung kann für konkretere Informationen ein Spaziergang mit Anwohnern durchgeführt werden (Fußgängercheck).

SG10.2 Augenscheinlich sanierungsbedürftig sind die Gehweg- und Straßenoberflächen im Westernplan. Diese weisen starke Unebenheiten auf, so dass eine gute Begeh- und Befahrbarkeit nicht mehr sichergestellt ist.

SG10.3 Es ist wünschenswert, die beiden Stadtteile Stadtfeld Ost und Altstadt für Fußgänger und Radfahrer besser zu vernetzen. Eine Barriere bilden dabei der sich direkt an der östlichen Grenze des Untersuchungsgebiete befindende Magdeburger Ring, Teile der historischen Festungsanlagen sowie die Bahnanlagen.

SG10.4 Auf Grund der unzureichenden Anbindung der Encke-Kaserne im Bereich der doppelreihigen Pappelalleen und der Flechtinger Straße an die Hermann-Beims-Siedlung, orientieren sich in diesem Bereich die Alltagswege nicht an den orthogonalen Wegebeziehungen, sondern führen zum Teil direkt über die Rasenflächen. Hier ist ein Fußwegverschwenk in Richtung der Encke-Kaserne anzustreben.

SG10.5 Die Fußwegquerung der Pappelallee in der Hermann-Beims-Siedlung am Kreuzungspunkt Beimsstraße in Richtung Fröbelstraße bedarf einer konzeptionellen bzw. planerischen Klärung. Eine klar definierte Querungsmöglichkeit zur Fröbelstraße bietet die Möglichkeit eine weitere Fuß- und Radwegverbindung in Ost-West-Richtung im Stadtteil zu schaffen und den nichtmotorisierten Individualverkehr zu fördern.

SG10.6 Mit der Öffnung des Nebenausgangs des Westfriedhofs als zusätzlichen Eingang in der Flucht der Pappelallee der Herrmann-Beims-Siedlung (Ecke Seehäuser Straße) kann eine weitere sinnvolle Zugangsmöglichkeit hergestellt werden und die großflächige Parkanlage des Friedhofs mit in den vorhandenen Grünzug und dessen Wegesystem integriert werden. Hierfür ist die Verlegung der Gasverteilerstation notwendig.



Abbildung 101: fehlender Zugang zum Westfriedhof am Ende der Pappelallee Seehäuser Straße

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG10.1	flächendeckende Untersuchung des Fußwegverkehrsnetzes	20-30 T€	bis 2017	Dez. VI	2
SG10.2	Sanierung der Fuß- und Straßenoberflächen	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG10.3	Verbesserung der Vernetzung der Stadtteile Stadtfeld Ost und Altstadt	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG10.4	gestalterische Klärung eines Fußwegverschwenks Grünzug Hermann-Beims-Siedlung in Richtung Encke-Kaserne	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI	2
SG10.5	gestalterische Klärung der Querung Pappelallee/Beimsstraße	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI	2
SG10.6	Schaffung eines Nebeneingangs zum Westfriedhof in der Verlängerung der Pappelallee	15-25 T€	ab 2014	Dez. VI	2

SG11 Umgestaltung Westring



Abbildung 102: fehlende Querungsmöglichkeit des Westrings zwischen Stadtfeld Ost und West

SG11.1 Die Verkehrswegeführung am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Westring ist für Radfahrer ungenügend. Stadtauswärts wird der Radverkehr auf der Großen Diesdorfer Straße im Bereich der Lichtsignalanlage auf dem Gehweg geführt. Im Knotenpunkt ist dieser durch einen abmarkierten Schutzstreifen gekennzeichnet. Auf der Westseite endet der Radverkehr am Bordstein des zur Mitbenutzung freigegebenen Gehwegs. Radfahrer, die dennoch die Fahrbahn nutzen, um Begegnungen mit Fußgängern zu vermeiden, geraten in Konflikt mit dem Kfz-Verkehr. Stadteinwärts wird der Radverkehr gänzlich auf der Fahrbahn geführt. Konflikte mit dem Motorisierten Individualverkehr (MIV) sind alltäglich. Die Verkehrssicherheit ist für den Radverkehr bei allen Querungskonstellationen als unzureichend einzuschätzen. Im Sinne einer Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer ist eine Umgestaltung des Knotenpunktes unter Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs zu empfehlen.

SG11.2 Der Westring stellt auf Grund seiner räumlichen Dimension und funktionalen Ausstattung sowie der unzureichenden Anzahl an Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer eine Barriere dar. Das Anlegen von mehreren bedarfsgerechten Querungsmöglichkeiten z.B. in Höhe des Übergangwohnheims oder der Schleiermacherstraße könnte zu einer besseren Erreichbarkeit der jeweiligen anderen Straßenseite beitragen. Dadurch können die vorhandenen freien Pkw-Stellplätze auf der Westseite für die Wohnbebauung auf der Ostseite erschlossen und der hohe Stellplatzdruck im Bereich der Schleiermacher Straße verringert werden. Der Zaun auf Höhe der IGS für die Verkehrssicherheit der Schüler bleibt dabei erhalten.

SG11.3 Die technische Gestaltung des offenen Gleiskörpers beeinflusst das Stadtbild negativ. Mit der Begrünung der Gleis- und Randzonen kann kostengünstig eine ansprechende Stadtraumgestaltung erreicht werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG11.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Radfahrer am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Westring	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI	2
SG11.2	Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr entlang des Westrings	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI	2
SG11.3	Begrünung des Gleisbettes	keine Angaben	2017-2022	Dez. VI, MVB	3

SG12 Verbesserung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums



Abbildung 103: versenkte Altglascontainer am Schellheimerplatz



Abbildung 104: verwaiste Baumscheibe am Lessingplatz

SG12.1 Sitzmöglichkeiten zum Verweilen bzw. als kurze Erholungsgelegenheit vor allem für Senioren sind entlang der Zentrenachsen kaum vorhanden. Im Bereich der Großen Diesdorfer Straße besteht hier ein deutliches Defizit. Zur besseren Vernetzung der Zentrenachsen aber auch zur Erhöhung der Erreichbarkeit von Alltags- und Freizeitzielen sollten in sinnvollen Abständen entlang dieser Routen Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Auch ein Bank-Sponsoring wie z.B. in der Stadt Köln ist möglich „1000 Bänke für Köln“.

SG12.2 Die Anzahl der leeren Baumscheiben, in denen kranke oder tote Bäume entfernt werden mussten, hat sich in den letzten Jahren im Untersuchungsgebiet kontinuierlich erhöht. Die ausbleibende Entfernung des Wurzelwerks und fehlende Neupflanzung belässt die leeren Baumscheiben als gestalterisches Relikt, ohne nennenswerte Funktion. Die Umfeldwirkung wird darüber hinaus durch Bewuchs mit Unkraut und hinterlassenen Hundetotletten beeinträchtigt. Leere Baumscheiben könnten z.B. durch Baumpatenschaften und Spenden (Steuerung durch Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg - SFM) neu besetzt werden oder auch zu Radabstellanlagen umgenutzt werden. In Zusammenarbeit mit der Abteilung für Verkehrsplanung könnten Baumscheiben identifiziert bzw. bestimmt werden, deren Nutzung als Radabstellanlage zu favorisieren sind.

SG12.3 Die Glacis-Anlage wird von Lärm- sowie Schadstoffemissionen der unmittelbar angrenzenden B71 maßgeblich beeinträchtigt. Die Aufenthaltsqualität der Grünflächen auf Höhe des

Adelheidrings ist demzufolge stark eingeschränkt. Negative Auswirkungen ergeben sich insbesondere für Kinder und Nutzer des Kinderspielplatzes im Bereich der Gerhart-Hauptmann-Straße, weshalb dieser Spielplatz nach Auskunft von befragten Akteuren und durch eigene Beobachtungen nur in geringem Umfang genutzt wird. Lärmschutzmaßnahmen entlang der Glacis-Anlage würden nicht nur eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Grün- und Parkanlage ermöglichen sondern auch positiv auf die angrenzende Wohnbebauung und deren Bewohner wirken.

SG 12.4 An Orten die eine außerordentliche stadtteilbezogene Repräsentationsfunktion aufweisen (Olvenstedter Platz, Goethestraße/Ecke Steinigstraße) ist es wünschenswert, dass die oberirdischen Altglascontainer ausnahmsweise durch Unterflur-Container ersetzt werden. Diese vom Standard abweichende Lösung ist der besonderen städtebaulichen Funktion geschuldet.

SG 12.5 Ein Großteil der Interviewpartner bemerkte, dass die Anzahl der öffentlichen Toiletten im Untersuchungsgebiet zu gering besetzt ist. Im besonderen an den Spiel- und Freiflächen wird dieser Mangel deutlich. Lediglich am Schellheimerplatz steht den Bewohnern eine öffentliche WC-Anlage zur Verfügung, deren Nutzung jedoch zumeist durch Vandalismusschäden beeinträchtigt wird. Vertreter der Stadtverwaltung verwiesen hier auf ein unwirtschaftliches Verhältnis von Investitions- und Pflegekosten.



Abbildung 105: Sitzgelegenheiten entlang des Schrotegrünzuges - Goethestraße

Gastronomen und Händler anderer Städte stellen der Öffentlichkeit ihre Toiletten unter dem Kooperationsprogramm „Nette Toilette“ kostenlos zur Verfügung. Im Gegenzug unterstützt die Stadt die Gastronomen finanziell bei der Pflege der Toiletten und spart dadurch die Baukosten. Ferner profitieren die Gastronomen durch den einen oder anderen neuen Gast und die Bevölkerung erhält ein flächendeckendes Netz an frei zugänglichen Toiletten. Mögliche Kooperationspartner sollten an den Standorten Schellheimerplatz (evt. „Café 108“, „Brasserie

am Schelli“, „Kinder- & Familienzentrum Emma“), Olvenstedter Platz/Straße (Lokal „Zum Nachdenker“), am Spielplatz Große Diesdorfer Straße (Senioren Stift in der Schenkendorfstraße), Grünzug Hermann-Beims-Siedlung (Gaststätte „Zum Beimskrug“) gefunden werden. Die zunehmende Alterung der Gesellschaft wird im Besonderen in Stadtfeld West deutlich und stellt, aufgrund der großen Anzahl an körperlich in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkten Personen, somit spezifische Herausforderungen an die

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG12.1	Schaffung von Sitzmöglichkeiten entlang von Alltags- und Freizeitwegen	je 1 -2 T€	ab 2014	Dez. VI, Händler, Eigentümer	2
SG12.2	Wiederbepflanzung oder Umnutzung von leeren Baumscheiben	je 1 -2 T€	bis 2017	Dez. VI, Händler, Eigentümer, SFM	2
SG12.3	Errichtung einer Lärmschutzwand am Glacis	nach Vorplanung	ab 2022	Dez. VI	3
SG12.4	Errichtung von Unterflur-Containern am Olvenstedter Platz, Goethestraße	je 20 T€	bis 2017	SAB	2
SG12.5	Schaffung von frei zugänglichen Toiletten an Spielplätzen etc. „Nette Toilette“	1.000€/a pro Toilette	ab 2014	Stadt Magdeburg, Gastronomen	2

SG13 barrierefreier Ausbau des öffentlichen Raums



Abbildung 106: fehlende barrierefreie Bordanlagen am Knotenpunkt Annastraße

Gestaltung des öffentlichen Raums. Aber auch der steigende Anteil an jungen Familien mit Kinderwagen in Stadtfeld Ost benötigt barrierefrei gestaltete Gehwege, Straßenquerungen und Zuwegungen z.B. zu öffentlichen Einrichtungen. Die Konzentration der Nahversorgung, von medizinischen Einrichtungen und Dienstleistern entlang der Zentrenachsen machen den öffentlichen Raum zu einem besonderen Schwerpunkt. Aber auch in anderen Bereichen des Untersuchungsgebiets ist der Fußverkehr durch parkende Pkw's, fehlende Bordabsenkungen, seltene bzw. unsichere Querungsmöglichkeiten, sowie durch unzureichend auf die Belange des Fußverkehrs abgestimmte Knoten und Lichtsignalanlagen, benachteiligt. Diese räumlichen Defizite sollten durch eine geeignete Schwerpunktsetzung bei der Realisierung einzelner Maßnahmen abgebaut werden. Um die Bedingungen für den Fußverkehr nachhaltig und flächendeckend zu verbessern, sollten dessen Belange bei allen Maßnahmen, die

den öffentlichen Straßenraum in seiner jetzigen als auch künftigen Bedeutung betreffen, entsprechend berücksichtigt werden. Dies gilt sowohl für die Zuweisung von Flächen und von Finanzmitteln für die Fußverkehrsinfrastruktur als auch für die Festlegung von gegenwärtig bestehenden Prioritätenlisten.

Geeignete Maßnahmen sind z.B. die Realisierung barrierefrei gestalteter Lichtsignalanlagen und auch Haltestellen des ÖPNV, die in erster Linie die Verkehrssicherheit verbessern und zudem die Straßenreinigung und den Winterdienst erleichtern.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG13	barrierefreier Ausbau des öffentlichen Raums	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1

SG14 Aufwertung Schrotegrünzug

SG14.1 Der Schrotegrünzug ist bei Tage eine beliebte Grünfläche, die im Stadtteil für Sport, Freizeit, Erholung und kurze Alltagswege genutzt wird. Eine fehlende Beleuchtung in den Nachtstunden erschwert die Nutzung, so dass die Stadtteilbewohner wegen eines geringen Sicherheitsgefühls die Grünanlage meiden. Eine Beleuchtung, die die Wegeführung verdeutlicht und ausgeprägte Dunkelzonen vermeidet, verringert das Gefühl der Unsicherheit und verbessert bei früh einsetzender Dunkelheit im Herbst/Winter/Frühling die Nutzbarkeit der Wege.

SG14.2 Der überdachte Treffpunkt für Jugendliche im Bereich Goethestraße/Steinigstraße wird durch die Zielgruppe gut angenommen. Jedoch wirkt dessen anspruchslose Gestaltung im Grünzug störend. Wünschenswert wäre eine Gestaltung, die dem historischen Umfeld Rechnung trägt. Die Identifikation

der Nutzer mit dem Treffpunkt kann durch eine partizipative Planung und Umsetzung gesteigert und die Nutzer für einen nachsichtigen Umgang sensibilisiert werden.

SG14.3 Der Schrotegrünzug besitzt in dem dicht bebauten durch Gründerzeitviertel geprägten Stadtfeld Ost eine wesentliche bioklimatische Bedeutung und Vernetzungsfunktion. Er dient als Luftaustauschzone und unterstützt durch sein Mikroklima während der Warmwetterperioden im Sommer die Abkühlung des Stadtquartiers. Im Bereich der Freiligrathstraße ist durch eine gesonderte fachtechnische Untersuchung zu prüfen, ob eine Öffnung des verrohrten Abschnittes den gewünschten bioklimatischen Effekt verstärkt und der Freilegung keine anderen Interessen entgegenstehen.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG14.1	Prüfung der Beleuchtung der Wege entlang des Schrotegrünzuges	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI / Amt 66	3
SG14.2	Um- oder Ersatzneubau Jugendtreffpunkt am bestehenden Standort	20-30 T€	bis 2017	SFM	3
SG14.3	Freilegen der verrohrten Schrote in der Freiligrathstraße	nach Vorplanung	ab 2022	Dezernat I / Amt 31	3

SG15 Untersuchung Brachflächen

SG15.1 Im Untersuchungsgebiet befinden sich ungenutzte Brachflächen. Die Einarbeitung dieser Flächen in das stadtweite Brachflächenkataster, ist im Hinblick auf die Entwicklung von Potenzialen, zu empfehlen. Die Abstimmungen zu möglichen Nutzungskonzepten sollten ebenfalls stadtweit erfolgen.

SG15.2 Für die identifizierten Brachflächen ist eine planerische Erarbeitung von Konzepten und Machbarkeitsstudien zur (temporären) Nutzung möglich.

Das kommunale Steuerungsinstrument einer sog. Gestattungsvereinbarung (Bsp. Projekt Leipziger Osten) ermöglicht eine temporäre öffentliche Nutzung von privaten Brachflächen und Baulücken. Ein Grunderwerb seitens der öffentlichen Hand ist nicht notwendig. Die insbesondere von den Grundstückseigentümern gewünschte kurzfristige Handlungsfähigkeit im Falle einer sich verändernden Nachfragesituation ist hierdurch gewährleistet.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG15.1	Aktualisierung des Brachflächenkatasters	keine Angaben	bis 2017	Dez. VI	1
SG15.2	planerische Erarbeitung von Nutzungskonzepten für Brachflächen	nach Umfang	2017 - 2022	Dez. VI, Eigentümer	2

SG16 Stadtwald Europaring



Abbildung 107: Brachfläche am Europaring

Der Knotenpunkt am Europaring ist derzeit städtebaulich nicht definiert, da in den nordöstlichen und nordwestlichen Ecken keine straßenbegleitende Bebauung vorhanden ist. Insbesondere die großflächige Wiese in der Nordostecke wird derzeit als Hundewiese genutzt. Eine attraktive Nutzungsoption könnte hier die Anlage eines temporären „Stadtwaldes“ darstellen, der die erlebbare Grünflächensituation in Stadtfeld Ost erhöhen würde, Stäube und Feinstäube binden sowie mikroklimatische

Kühlungsfunktion übernehmen könnte. Zudem könnten hierdurch die räumlichen Kanten der ursprünglichen innerstädtischen Bebauung aufgenommen werden. Ferner ließe sich die gestalterische Idee eines Stadtwaldes innerhalb eines Workshops gesondert untersuchen.

Zunächst wird seitens der Stadtverwaltung Magdeburg allerdings geprüft, inwieweit die Grundstücksfläche durch eine Bebauung aufgewertet und entwickelt werden könnte.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG16	temporärer Stadtwald Europaring	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1

SG17 Grünzug Bahnanlage

Die im Süden an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Bahnanlagen (Bahnverbindung Richtung Hannover/Sudenburger Bahnhof) sowie die Gewerbeflächen sollten in Hinblick auf die Entwicklungspotenziale eines extensiv gestalteten Grünzuges

mit einer Fuß- und Radwegeverbindung von gesamtstädtischer Relevanz vom Hasselbachplatz bis zum Diesdorfer Grasweg in einem Gutachten auf seine Notwendigkeit und Machbarkeit eingehend untersucht werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG17	Konzept Grünzug Bahnanlage	20-40 T€	ab 2014	Dez. VI	1

SG18 Unterstützung Fahrradmobilität



Abbildung 108: abmarkierter Radweg in der Ebendorfer Straße

Ziel der Stadt Magdeburg ist gemäß Integriertem Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2025, in Zukunft das Verkehrsaufkommen im Nahbereich stärker auf stadt- und umweltverträgliche Verkehrsträger zu verlagern⁷⁷. Das Fahrrad stellt hierbei einen wichtigen Faktor dar. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen systematisch die Fahrradakzeptanz steigern und die Nutzung intensivieren⁷⁸.

SG18.1 Das vorhandene Radverkehrsnetz sollte so weiterentwickelt werden, dass es für alle Radfahrer möglich ist, sicher, komfortabel und ohne Umwege von ihrem Start- zum Zielpunkt zu gelangen. Für den fließenden Radverkehr sollten daher im Bereich der Infrastruktur die vorhandenen Lücken im Radwegenetz geschlossen werden (Beimsstraße, Teilabschnitt Westring zwischen Nitschkestraße, Große Diesdorfer Straße im Bereich Stadtfeld Ost). Die Wahl der Radverkehrsführung (straßenbegleitend, eigenständig trassiert, o.ä.) ist entsprechend der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) vorzunehmen.

77 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg Magdeburg 2025 - Gesamtstadt, August 2011

78 die Maßnahmen orientieren sich u.a. an der Broschüre: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie – BMVIT: Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden; Wien 2011

SG18.2 Attraktive und wohldurchdachte Querungsmöglichkeiten an Kreuzungen erhöhen die Sicherheit des Radverkehrs und tragen zu einem besseren Verkehrsfluss bei. Handlungsbedarf besteht hier im Bereich der Knotenpunkte in der Großen Diesdorfer Straße, am Damaschkeplatz, in der Herderstraße Richtung Gerhart-Hauptmann-Straße, am Europaring in Höhe des Schrotegrünzugs, in der Albert-Vater-Straße und im Draisweg. Unter dem Aspekt keine Verkehrsteilnehmer zu Lasten anderer zu bevor- bzw. zu benachteiligen (§ 1 StVO) sollten Maßnahmen, die die Sichtbarkeit der Radfahrer an Kreuzungen verbessern wie z.B. farbmarkierte Flächen, vorgezogene Aufstellflächen und Regelungen zur Verkürzung der Wartezeiten für den Radverkehr, gleichfalls angestrebt werden.

SG18.3 Die Schaffung von komfortablen Alltagsradrouten und eine bessere Vernetzung der Zentrenachsen kann in Stadtfeld Ost mit den vielen gepflasterten Querstraßen durch die Anlage von besonders eng gepflasterten schmalen Spuren im bestehenden Kopfsteinpflaster unterstützt werden. Historisch fand diese Bauform bereits in den 1920er und 1930er Jahren Anwendung. Es sind keine umfangreichen Umbauten im Fahrbahnbereich notwendig, was die Kosten im Verhältnis zur Neuanlage von Radwegen stark reduziert.



Abbildung 109: Beispiele für separat befestigte Fahrradstreifen

SG18.4 Für eine sichere und schnelle Vernetzung des Radverkehrs zwischen den Stadtteilen sollte im Rahmen eines stadtweiten Ansatzes auf eine im Stadtraum lesbare, eindeutige Beschilderung für Alltagsradrouten hingewirkt werden. Sie ermöglicht es, bereits bestehende, fahrradfreundliche Routen besser wahrzunehmen und dadurch deren Nutzung für den allgemeinen Radverkehr attraktiver zu machen (ein modernes Fahrradleitsystem weist eine einheitliche routen- und zielorientierte Beschilderung auf; die Schilder umfassen in der Regel Richtungs- sowie Kilometerangaben, die Namen der Ziele und die Symbole von bekannten Radrouten, falls diese auf derselben Strecke geführt werden). Das Vernetzungspotential kann sich auch positiv auf die Kundenfrequenz für Gewerbe und Einzelhandel auswirken. In Stadtfeld sind Anschlusspunkte vorzubereiten und Routenergänzungen zu prüfen.

SG18.5 Beim kurzzeitigen Abstellen eines Fahrrades muss die Abstellanlage schnell, sicher und einfach erreichbar sein. Eine möglichst nahe Positionierung am Zielort ist wichtig, da nur solche Abstellanlagen tatsächlich angenommen werden. Dabei sollten die Abstellanlagen die Fußgänger nicht behindern und sich in den Stadtraum einpassen. Eine gute Einsehbarkeit und Beleuchtung lädt zur Nutzung ein und beugt Diebstahl oder Vandalismus vor. Abstellanlagen vor Einkaufsmöglichkeiten für Waren des täglichen Bedarfs fördern die Fahrradnutzung. Das Errichten von Radabstellanlagen ist insbesondere in den Stadtteilzentren zu empfehlen, im Bereich der vorhandenen Behörden für Besucher- und Mitarbeiterverkehr (Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, Kommunales Gebäudemanagement), an Spiel- und Freizeitplätzen (Schellheimerplatz, Große Diesdorfer Straße, Schrotegrünzug) und auch vor den Einrichtungen der medizinischen Versorgung (Ärztelhaus in der Olvenstedter Straße, Universitätsfrauenklinik). Zum Teil befinden sich an diesen Punkten auch leere Baumscheiben, welche zu Radabstellanlagen umgenutzt werden könnten (vgl. SG12.3), sofern der gegebene Leitungsbestand keine Nachpflanzung zulässt.



Abbildung 110: Beispielbeschilderung

SG18.6 Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr ergänzen sich gegenseitig. Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel, um kurze Wege zurückzulegen und individuelle Ziele zu erreichen, wohingegen sich der ÖPNV für längere Strecken als das attraktivere Verkehrsmittel darstellt. Um die Potenziale voll auszuschöpfen, sollten die beiden

Verkehrsmittel besser miteinander verknüpft und deren Schnittstellen vergrößert werden (Bike+Ride Stellen für Berufspendler, Fahrradmitnahme im Öffentlichen Verkehr, Fahrradverleih an der Zielhaltestelle). Hierzu zählt auch die Schaffung von attraktiven Radabstellanlagen am östlichen Eingang des Hauptbahnhofs und dem Zentralen Omnibus Bahnhof, die sich außerhalb des Untersuchungsraumes befinden.

SG18.7 Es ist für Radfahrer häufig unbequem, wenn sie vor roten Ampeln vom Sattel steigen müssen. Viele halten sich daher an Ampelmasten fest, was aus ergonomischen Gründen (großer Durchmesser des Mastes) zumeist eine große Herausforderung darstellt. Ein Ampelgriff aus Kunststoff, in der korrekten Höhe angebracht, würde die Wartezeit vor der Straßenquerung für die Mehrzahl der Radfahrer deutlich angenehmer gestalten. Verkehrspsychologisch ist der Ampelgriff äußerst sinnvoll. Er vermittelt dem Radfahrer das Gefühl, dass er als Verkehrsteilnehmer respektiert und ernst genommen wird. An den Knotenpunkten Alber-Vater-Straße/Ebendorfer Straße, Olvenstedter Straße/Freiligrathstraße, Liebknechtstraße/Westring u.a. könnten entsprechende Ampelgriffe angebracht werden.

SG18.8 Im Knotenpunkt Olvenstedter Straße/Freiligrathstraße/Goethestraße ist die Signalisierung des Radverkehrs an verschiedenen Punkten unterschiedlich gelöst und führt zu Konflikten mit wartenden

Fußgängern sowie einer (unbewussten) Missachtung der Signalisierung durch Radfahrer. In Richtung Norden erfolgt die Signalisierung gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr. An der in ca. 50 m folgenden signalisierten Fußwegquerung besteht keine Signalisierung des Radverkehrs mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Auf der gegenüberliegenden Seite (stadteinwärts) ist die Signalisierung zwar an den beiden genannten Punkten synchron, jedoch besteht der Konflikt mit wartenden und querenden Passanten ebenso. Jede Lösung entspricht für sich den straßenrechtlichen Anforderungen, ist aber im Zusammenhang und vom praktischen Nutzen für den Rad- und Fußgängerverkehr unbefriedigend. Eine Detailabstimmung für eine integrative Lösung des Rad-, Fußgänger-, ÖPNV- und Straßenverkehrs ist mit der Stadtverwaltung zu empfehlen.



Abbildung 111: Ampelgriff

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG18.1	Lückenschließung des Radwegenetzes	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1
SG18.2	Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1
SG18.3	Anlegen von eng- und glattgepflasterten Spuren im Straßenraum für den Radverkehr im Zuge von Straßenbaumaßnahmen	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG18.4	Installation eines Fahrradwegweisungssystems	nach Vorplanung	bis 2017	Dez. VI	1
SG18.5	Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Spielplätzen, Einkaufsmöglichkeiten etc.	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI, Händler, Eigentümer	1
SG18.6	Ausbau der Schnittstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV	nach Vorplanung	2017-2022	Dez. VI	2
SG18.7	Anbringen von Ampelgriffen	45€ pro Stück	ab 2014	Dez. VI, Sponsoren	1
SG18.8	Integrative Lösung für den Knotenpunkt Olvenstedter Straße/Freiligrathstraße/Goethestraße	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1

SG19 Erhöhung Verkehrssicherheit Spielhagenstraße



Abbildung 112: Spielhagenstraße

Der ca. 33 m breite Straßenraum der Spielhagenstraße im Bereich Stadtfeld Wests ist für seine derzeitige Nutzungsintensität überdimensioniert und führt regelmäßig zu einer Überschreitung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im östlichen Teilabschnitt stellt dies ein besonderes Gefahrenpotenzial für die Kindergarten- und

Schulnutzung dar. In einer gesonderten Untersuchung sollten Lösungsansätze, mit dem Ziel einer dauerhaften Geschwindigkeitsregulierung, entwickelt werden. Zudem könnten zeitnah Zwischenlösungen diskutiert werden, die z.B. das Anlegen von Schrägparkplätzen in Teilbereichen der Spielhagenstraße thematisieren.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG19	Erhöhung Verkehrssicherheit Spielhagenstraße	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1

SG20 Neubewertung bestehender Verkehrskonzepte

SG20.1 Als dicht bebautes, innenstadtnahes Wohn- und Arbeitsquartier verfügt der Untersuchungsraum nur über wenige Freiflächen und bietet daher ein eher geringes Potenzial an Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Raum.

Als notwendige Informations- und Planungsgrundlage sollte für den jeweiligen Stadtteil ein Gesamtkonzept zum ruhenden Verkehr erarbeitet werden. Dies sollte das Angebot vorhandener Stellplätze

sowie den Bedarf an zusätzlichen Stellplätzen ermitteln. Darüber hinaus müssten diese Konzepte auch die bisherige Parkraumbewirtschaftung, sowie die Möglichkeit einer Grenzziehung des Anwohnerparkens, hinsichtlich einer erkennbaren, merkbaren und in sich logischen Abgrenzung zum Straßenraum, überprüfen. Abgeleitet aus den Gesamtkonzepten, sollten kleinräumige Machbarkeitsstudien z.B. für die Bereiche Große Diesdorfer Straße, Westring, Liebknechtstraße, Adelheidring, Goethestraße,



Abbildung 113: hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze in der Hermann-Beims-Siedlung

Olvenstedter Straße, Immermannstraße und Hermann-Beims-Siedlung mit besonderem Augenmerk auf das Flächendenkmal für konkrete Handlungsansätze erstellt werden. Die Frage der genauen Bewirtschaftung zusätzlicher Parkflächen wäre hierbei ebenfalls zu berücksichtigen.

SG20.2 Kurzzeitparklösungen an öffentlichen Einrichtungen (KiTas, Schulen etc.) sollten separat untersucht werden, da sie aufgrund ihrer kurzzeitigen hohen Frequentierung besondere Aufgaben und Anforderungen besitzen.

SG20.3 Im Bereich der Großen Diesdorfer Straße, Schwantestraße, Schmeilstraße und der „Schwimmhalle Große Diesdorfer Straße“ wären Möglichkeiten zur Schaffung von Stellplätzen bzw.

Neuanordnungen zu prüfen, um zukünftige Nutzungskonflikte zwischen den betroffenen Sportvereinen, der Schule und der Schwimmhalle zu vermeiden.

SG20.4 Das Ordnungsamt sollte verstärkt die Einhaltung der Parkverbote an Fußgängerüberwegen, Kreuzungen, Einmündungen und Querungsstellen überwachen.

SG20.5 Die für viele Verkehrsteilnehmer unklare Vorfahrtsregelung in der Goethestraße gilt es zu untersuchen. Hierbei ist zu hinterfragen, ob in Anbetracht des geringen Verkehrsaufkommens die vorhandene Regelung zu Gunsten des ÖPNV's nicht die gewünschte einfache und durchgängige Regelung für Verkehrsteilnehmer konterkariert.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG20.1	Erarbeitung von Stellplatzkonzepten in den Stadtteilen und Quartieren	nach Umfang	bis 2017	Dez. VI	1
SG20.2	Überprüfung von Kurzzeitparklösungen an öffentlichen Einrichtungen	nach Umfang	bis 2017	Dez. VI	2
SG20.3	Überprüfung von Stellplatzlösungen Schwimmhalle Große Diesdorfer Straße	nach Umfang	2014	Dez. VI	2
SG20.4	stärkere ordnungsrechtliche Kontrolle der Einhaltung von Parkverboten	keine Angaben	ab 2014	Ordnungsamt	2
SG20.5	Überprüfung Vorfahrtsregelung Goethestraße	keine Angaben	bis 2017	Dez. VI	3

SG21 Stärkung des nachfrageorientierten Ansatzes des Personenverkehrs



Abbildung 114: Haltestelle Arndtstraße

Attraktive Städte und Stadtteile als Wohn- und Wirtschaftsstandorte stehen vor der Herausforderung, die erforderliche und gewünschte Mobilität effizient und nachhaltig zu organisieren. An erster Stelle steht die intelligente Nutzung und Weiterentwicklung des Bestands der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Dies erfordert zukünftig die stärkere Einbeziehung innovativer Instrumente wie z.B. des Mobilitätsmanagements.

SG21.1 Die Förderung einer nachhaltigen, stadtverträglichen Mobilität kann mit kleineren, weichen Maßnahmen unterstützt werden. Ein hohes Kosten-Nutzen-Verhältnis weist hier ein Dialog-Marketing für Neubürger auf. In mehreren Städten konnte dieses bereits mit Erfolg durchgeführt werden (z.B. München). Hierbei würden die Neubürger zunächst mit den bereits in Magdeburg verfügbaren Informationspaketen ausgestattet. Die Evaluation der Maßnahmen in anderen Städten zeigt, dass eine Kombination aus dem Empfang von standardisierten Informationsmaterialien und die Möglichkeit einer persönlichen Mobilitätsberatung am effektivsten ist. Ein Absinken des Anteils an Motorisiertem Individualverkehr (MIV) einhergehend mit einer Steigerung des ÖPNVs sowie des Radverkehr-Anteils konnte unter diesen Vorzeichen bei den Neubürgern erreicht werden. Der gesamte Ansatz basiert auf der gesicherten Erkenntnis, dass sich Menschen in Umbruchsituationen und vor der Herausbildung

neuer Routinen besonders offen für Beratungen hinsichtlich ihrer Mobilität zeigen. Das Beispiel München zeigt, dass sich die Kosten pro Haushalt in Höhe von ca. 8 bis 12 € durch die Erlöse und Zugewinne von Fahrgästen für den ÖPNV sich amortisieren (Einnahmen von 23 Euro pro Haushalt nach erfolgreichen Dialog-Marketing).

SG21.2 Eine dynamische Fahrgastinformation (DFI) unterstützt Fahrgäste im öffentlichen Personenverkehr durch die Echtzeit-Information der aktuell angebotenen Fahrten. Die Präsentation der Informationen auf elektronischen, doppelseitigen Anzeigetafeln an den Haltestellen würde vermutlich zu einer gesteigerten Akzeptanz des ÖPNVs führen. Zu präferieren wären die Haltestellen der Stadtteilzentren. Gleichwohl wäre zu überprüfen, an welchen publikumsreichen Orten abseits der Haltestellen die Informationen zur Verfügung gestellt werden können, um Mobilitätslücken zu schließen. Dieses Angebot könnte sich bewusst an die Zielgruppen der älteren und mobilitätseingeschränkten Personen richten. Möglich erscheint es, mit den Betreibern der im Stadtteil vorhandenen Senioreneinrichtungen eine entsprechende Vereinbarung zu treffen und entsprechende Informationsmedien in den Räumlichkeiten der Einrichtungen aufzustellen (z.B. Stadt Offenbach i.V. mit dem EU-Projekt ICMA)⁷⁹.

⁷⁹ Forschungsprojekt TU Kaiserslautern „Bridging Mobility Gaps“, Improving Connectivity and Mobility Access ICMA

SG21.3 Eine Ausweitung des CarSharing-Angebotes ist für Stadtfeld zu empfehlen. CarSharing wird als Ergänzung des konventionellen ÖPNV-Angebotes gesehen. Nach Untersuchungen profitieren CarSharing-Unternehmen und ÖV-Unternehmen von einer Zusammenarbeit, da die Möglichkeit zur kombinierten Mobilität zur beiderseitigen Kundenbindung beiträgt. Durch gezieltes Marketing und gegenseitige Kundenwerbung wird der Bekanntheitsgrad von Angeboten insgesamt gesteigert. Wichtig ist eine aktive Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit. Für die Zusammenarbeit gibt es zahlreiche Modelle, bei denen vergünstigte CarSharing-Angebote für ÖPNV-Kunden und umgekehrt Grundlage der Kooperation sind. Anzustreben ist, die bereits vorhandenen Akteure zusammenzuführen.

SG21.4 Den öffentlichen Raum gilt es nach Möglichkeiten zur Schaffung von CarSharing-Stellplätzen zu überprüfen. Ein Lösungsansatz wäre z.B., auf Basis von Sondernutzungsgenehmigungen, Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Des Weiteren könnte angeordnet werden, eine Fläche zum Teil einzuziehen, wenn nachträgliche Beschränkungen der Widmung auf bestimmte Nutzungs- oder Nutzerkreise aus überwiegenden Gründen des öffentlichen Wohls (Zertifizierung Blauer Engel / Umweltschutz) festgelegt werden (z.B. Stadt Hannover).

SG21.5 In der südlichen Hermann-Beims-Siedlung werden die Einzugsradien für die Haltestellen des ÖPNVs häufig maximal ausgereizt bzw. bestehen Bereiche mit einem Versorgungsdefizit, vor allem

im Hinblick auf die Straßenbahnanbindung auf der Großen Diesdorfer Straße. Wirtschaftliche Alternativen und Anbindungsmöglichkeiten zur Behebung der Unterversorgung mit negativen Auswirkungen, insbesondere auf ältere Bewohner, wurden seitens der Magdeburger Verkehrsbetriebe (MVB) bereits geprüft. Zukünftig sollte auf die Anbindung durch die Regionalbuslinien bzw. die stärkere Nutzung des S-Bahn-Haltespunktes „Sudenburger Bahnhof“ hingewirkt werden. Die Anbindung an eine in die Hermann-Beims-Siedlung verlängerte Buslinie 52 wäre denkbar, wird jedoch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit durch die Verkehrsbetriebe nicht präferiert. Die Einbindung des Bereiches in den regionalen Busverkehr des Betreibers „marego“ befindet sich bereits in Vorbereitung.

SG21.6 Der Haltepunkt „Sudenburger Bahnhof“ weist bauliche Mängel auf und vermittelt mitunter einen verwahrlosten Eindruck, welcher das subjektive Sicherheitsempfinden der Nutzer negativ beeinflusst (fehlende Beleuchtung, kein barrierefreier Zugang, schlechte Einsehbarkeit der Wege etc.). Um die Attraktivität des S-Bahn Haltespunktes „Sudenburger Bahnhof“ zu steigern, ist es zu empfehlen, einen barrierefreien Zugang herzustellen bzw. den gesamten Bahnhof zu sanieren.

SG21.7 Um die Nutzung des Nachtverkehrs zu intensivieren, wurde in den durchgeführten Gesprächen und Bürgerinformationsveranstaltungen eine Erhöhung der Taktfrequenzen angeregt.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
SG21.1	Mobilitätsberatung für Neubürger	keine Angaben	ab 2014	FB 32, Bürgerservice und Ordnung	2
SG21.2	Installierung elektronischer Anzeigetafeln an den ÖPNV-Haltestellen	keine Angaben	ab 2014	MVB	2
SG21.3	Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch CarSharing Angebote	keine Angaben	ab 2014	Dez. III und VI, MVB, Teile Auto	1
SG21.4	Schaffung von PKW-Stellplätzen für CarSharing Betreiber	keine Angaben	ab 2014	Dez. III und VI, MVB, Teile Auto	1
SG21.5	Buslinien-Anbindung der südlichen Hermann-Beims-Siedlung	keine Angaben	ab 2014	marego	2
SG21.6	Verbesserung der Zugänglichkeit + Sanierung und barrierefreier Ausbau des S-Bahn-Haltespunktes Sudenburg	keine Angaben	ab 2014	DB Bahn	3
SG21.7	Überprüfung zur Erhöhung der Taktfrequenz des Nachtverkehrs	keine Angaben	2014	MVB	3

7.1.3 Handlungsfeld - Wohnen

W1 Umgestaltung von Innenhöfen und Vorgärten

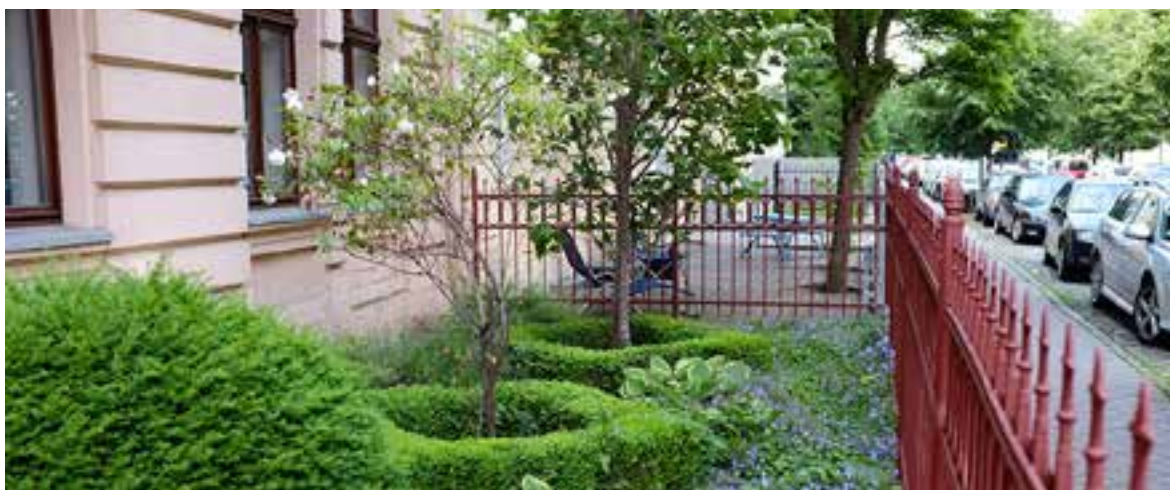


Abbildung 115: positive Beispiele einer Innenhof oder Vorgartengestaltung am Westring und in der Immermannstraße

Stadtfeld Ost ist ein dicht besiedelter Stadtteil, dessen Gründerzeitblockbebauung typische private Hinterhöfe und Vorgärten aufweist. Zumeist sind diese - gerade an der Zentrenachse- wenig gestaltet und entsprechend der Eigentumsverhältnisse unterteilt, was eine großflächige Freizeitnutzung erschwert. Das gestalterische Zusammenfassen der Flächen in Verbindung mit einer Bepflanzung und Begrünung würde eine gesteigerte Qualität der Innenhöfe als Erholungs- und Ruheräume ermöglichen, das direkte Wohnumfeld aufwerten und die im Stadtteil befindlichen Freizeit- und Grünflächen

entlasten. In erster Linie sind Mieter und Vermieter für die gemeinschaftliche Verbesserung des eigenen Wohnumfeldes und der Stärkung des Zusammengehörigkeitsgefühls verantwortlich. Die Höfe und Vorgärten könnten unter Mitwirkung der Mieter als mögliche Treffpunkte und Kommunikationsorte umgestaltet werden. Im Rahmen von Workshops sollten Mieter, Eigentümer und Hausverwaltung gemeinsam mit einer Arbeitsgemeinschaft von Landschaftsarchitekten Spiel- und Freizeitflächen Konzepte entwickeln. Die Belange von Kindern bzw. Jugendlichen sollten mit einbezogen werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
W1	Umgestaltung von Innenhöfen und Vorgärten	je 5-10 T€	ab 2014	Eigentümer, Mieter	3

W2 Erschließung weiterer Energieeinsparpotenziale durch quartiersbezogenen Ansatz

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und die KfW Bankengruppe setzen mit dem neuen KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung - Energieeffiziente Quartiersversorgung“ zusätzliche Impulse für mehr Energieeffizienz im kommunalen Bereich. Ziel des neuen Förderprogramms ist es, umfassende Maßnahmen im Quartier für die Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude und der Infrastruktur anzustoßen. Dadurch werden u.a. breitere Einsatzmöglichkeiten für erneuerbare Energien in innerstädtischen Altbauquartieren geschaffen und weitere Investorengruppen in den Sanierungsprozess einbezogen. In einer ersten Phase startete das Programmmodul „Energetische Stadtsanierung – Zuschüsse für integrierte Quartierskonzepte und Sanierungsmanager“. Gefördert wird sowohl die Erstellung vertiefter integrierter Quartierskonzepte zur Steigerung der Infrastruktur und Energieeffizienz der Gebäude als auch die Finanzierung eines Sanierungsmanagers, der die Umsetzung der energetischen Sanierungsmaßnahmen für maximal 2 Jahre begleitet.

In einem weiteren Schritt werden seit dem 1. Februar 2012 mit dem Programm „Energetische Stadtsanierung – Energieeffiziente Quartiersversorgung“ Investitionen zur nachhaltigen Verbesserung der Energieeffizienz der kommunalen Versorgungssysteme (quartiersbezogene Wärmeversorgung, energieeffiziente Wasserver- und Abwasserentsorgung, Wärmespeicher) mit zinsvergünstigten Darlehen finanziell unterstützt. Antragsberechtigt sind bei beiden Programmelementen Kommunen, deren rechtlich unselbständige Eigenbetriebe, Wohnungsbaugenossenschaften und private Wohnungsbau-gesellschaften. Die Antragsteller sind berechtigt, die Zuschüsse zur Erstellung der integrierten Quartierskonzepte bzw. die Kosten des Sanierungsmanagers an privatwirtschaftlich organisierte oder gemeinnützige Akteure weiterzuleiten⁸⁰.

Daher ist eine Kontaktaufnahme der kommunalen Verwaltung mit den Immobilieneigentümern (auch Wohnungsbaugesellschaften/genossenschaften) anzustreben. Zudem sollten deren Zielvorstellungen im Hinblick auf die Beantragung der genannten ersten Förderphase abgeglichen werden.

⁸⁰ vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2012. <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/energetische-stadtsanierung.html>, August 2012

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
W2	Erschließung weiterer Energieeinsparpotenziale durch quartiersbezogenen Ansatz	keine Angaben	ab 2014	Eigentümer, Eigentümerverbände	3

W3 Sensibilisierung der Akteure für barrierefreies oder barrierearmes (Um-)Bauen

Viele der Wohngebäude im Untersuchungsgebiet sind weder barrierearm noch barrierefrei. Sie weisen zahlreiche Hindernisse zur und in der Wohnung auf. Barrierearmes oder barrierefreies Sanieren, Bauen und Wohnen sollten angesichts der demographischen Veränderungen sowohl ein zentrales Anliegen der Wohnungs- und Stadtentwicklungspolitik, als auch der privaten Wohnungswirtschaft sein. Studien⁸¹ zeigen, dass die angestammte Wohnung als Heimat für ältere Menschen und auch Pflegebedürftige von größter Bedeutung ist. Selbstgenutztes Wohneigentum oder Mietwohnungen befinden sich auf Grund der Stadtteilhistorie überwiegend in älterer Bausubstanz. Neben den ökonomischen und bautechnischen Herausforderungen ist eine Vielzahl von weiteren Aufgabenstellungen zu bewältigen. So beeinflussen rechtliche Rahmenbe-

dingungen und Förderinstrumente das Angebot an altersgerechten Wohnungen ebenso, wie die Informationslage über Bedarf und Nutzen barrierearmer und barrierefreier Wohnungsangebote. Um dieses Angebot im Untersuchungsgebiet auszuweiten und damit auch für die zukünftig wachsende Zahl von älteren Menschen ein bedarfsgerechtes Wohnungsangebot sicherzustellen, sind die genannten Rahmenbedingungen in vielfältiger Weise anzupassen⁸². Auf der Ebene des vorliegenden Stadtteilentwicklungskonzepts sind diese Anpassungen jedoch nur beschränkt möglich. Dennoch können Informationen über die Entwicklung der Förderprogramme und Lösungsansätze für Immobilieneigentümer regelmäßig aufbereitet werden, um diese weiter für das Thema zu sensibilisieren. Partner und Informationsquellen können Eigentümervereine, wie z.B. Haus und Grund, die Architektenkammer Sachsen-Anhalt oder andere Forschungsstudien sein.

81 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Wohnen im Alter - Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf. Berlin. (= Forschungen Heft 147)", Berlin 2011

82 ebd., Seite 77

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
W3	Sensibilisierung der Akteure für barrierefreies oder barrierearmes (Um-)Bauen	keine Angaben	ab 2014	Dez. VI, BMVBS, KfW, Eigentümergebiet.	3

7.1.4 Handlungsfeld - Soziale Infrastruktur

S1 Schaffung weiterer Spiel- und Sportflächen



Abbildung 116: Beispiel Bolzplatz

Der verdichtete Stadtraum in Stadtfeld Ost ist durch eine hohe bauliche Ausnutzung der Grundstücke gekennzeichnet. Für die freiflächenbezogene Erholung stehen innerhalb des Stadtteils nur wenige öffentliche Freiräume zur Verfügung. Sie übernehmen als Orte für Regeneration und körperlich-seelischen Ausgleich eine wichtige Funktion für die Erholung der Bevölkerung. Die Grünanlagen im Untersuchungsgebiet sollten entsprechend der Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung verschiedene Anforderungen hinsichtlich Erreichbarkeit, Größe, Ausstattung und Gestaltung erfüllen.

S1.1 Trotz der sehr guten Entwicklung des Spielplatzangebots, gilt es, angesichts der positiven demographischen Entwicklung im Stadtteil, das Angebot weiter zu vergrößern und attraktiver zu gestalten.

Die Anpassung des Spielplatzangebotes ist gemäß des Grundsatzbeschlusses zur zukünftigen Entwicklung der Kinderspiel- und Freizeitflächen in der LH Magdeburg⁸³ und der Spielplatzkonzeption 2010-2015 (2025)⁸⁴ sowie der gegenwärtig laufenden Aktualisierung, Neubearbeitung bzw. Fortschreibung weiter zu verfolgen.

S1.2 Der Flächenbedarf für Spiel- und Sportmöglichkeiten der Jugendeinrichtung „CVJM“ (Tismarstraße 1-2) ist zu untersuchen, wobei ggf. Erweiterungsmöglichkeiten zu erarbeiten sind.

83 Beschluss Nr. 2464-83(IV)09, DS0058/09

84 Beschluss Nr. 440-19(V)10, DS0059/10

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
S1.1	Spielplatzangebot in Stadtfeld Ost weiter entwickeln	gemäß Konzept	gemäß Konzept	Stadtgarten und Friedhöfe (SFM)	1
S1.2	Überprüfung des Flächenbedarfs und der Erweiterungsmöglichkeit „CVJM“	keine Angaben	bis 2017	Dez. V	2

S2 Errichtung einer Skateranlage



Abbildung 117: Beispiel Skateranlage

In den Interviews mit Stadtteilexperten wurde sowohl für Stadtfeld Ost als auch Stadtfeld West häufig ein Mangel an Freizeitflächen für Jugendliche genannt. Folglich versammeln sich Jugendliche an selbst gesuchten Orten oder auch an Spielplätzen und in Parkanlagen, was zu Konflikten mit anderen Nutzern oder Anwohnern z.B. aufgrund von Verschmutzungen, die den Jugendlichen zugeschrieben werden, führt. In Zusammenarbeit mit den zuständigen Ämtern und Akteuren sollten Flächen identifiziert werden, die nach Lage und Ausstattung für die Errichtung von Freizeitflächen für Jugendliche geeignet sind. Analysiert werden sollte, ob vorhandene Flächenpotenziale in den Randbereichen des Untersuchungsgebietes für die Schaffung von zusätzlichen Bewegungsflächen, wie beispielsweise

Streetballspielfelder, Skateranlagen o.ä. vorhanden sind. Der Bereich um die Maybachstraße und Schlachthofweg könnte hier ein Potenzial bieten, da ältere Kinder sowie Jugendliche größere Aktionsradien haben (Entfernung von ca. 1.000 m nach DIN 18034). Eine Lärmbelästigung kann ebenfalls ausgeschlossen werden, da die Entfernung zur benachbarten Wohnbebauung mehr als 250 m beträgt. Als Beispiel sollten die Planung einer Skateranlage auf dieser Fläche und deren weitere Gestaltung die Vorstellungen und Wünsche der Jugendlichen berücksichtigen. Damit würde eine nachfragegerechte Gestaltung ermöglicht und zudem das Engagement und die persönliche Bindung verstärkt, was etwaigen Beschädigungen und Verschmutzungen in der Zukunft vorzubeugen hilft.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
S2	Errichtung einer Skateranlage	gemäß Konzept	2017-2022	Dez. V, VI, SFM	3

S3 Prüfung der Fortführung eines Mehrgenerationsspielplatzes



Abbildung 118: Lage des Mehrgenerationenplatzes

Zur weiteren Verringerung des Grün- und Freiflächendefizites sollte das vorhandene bürgerschaftliche Engagement zur Schaffung eines Mehrgenerationenplatzes unterstützt werden. Das Grundstück, dessen Eigentümer die Stadt Magdeburg ist, wird sowohl von Fußgängern als auch Radfahrern genutzt und befindet sich am Verbindungsweg zwischen Hans-Löscher-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße. Für die Fläche ist das Kommunale Gebäudemanagement, mit einer Zweckbindung für Gemeinbedarfe bis Ende des Jahres 2014, verantwortlich. Die Interessengemeinschaft „Mehrgenerationenplatz“ besteht aus ca. 20 Anwohnern und interessierten Bürgern, die sich seit September

2009 regelmäßig treffen und dafür einsetzen, dass auf der Freifläche ein Mehrgenerationenplatz mit Bewegungs- und Erholungszonen für alle Generationen entsteht. Dieser soll für alle Bürger zugänglich sein. In Eigenleistung wurde ein Gestaltungs-, Finanzierungs- und Trägerkonzept entwickelt. Mit Hinblick auf die Umsetzung ist ein aktiver Dialog zwischen Eigentümer und Interessengemeinschaft auf Grundlage des in Eigenleistung erstellten Finanzierungs- und Trägerkonzeptes anzustreben. Anzumerken ist, dass nach Auslaufen der Zweckbindung im Jahr 2015 der Fachbereich Liegenschaftsservice wieder vollumfänglich für diesen Bereich zuständig ist.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
S3	Prüfung der Fortführung eines Mehrgenerationsspielplatzes	gemäß Konzept	2014	IG	2

S4 Ausbau Kulturstandorte

Das vorhandene kulturelle Angebot in Stadtfeld Ost und Stadtfeld West ist im Allgemeinen als vielfältig einzuschätzen. Es reicht von bildender Kunst, über Literatur und Musik bis hin zu Kinovorstellungen. Dieses Potenzial dient als Basis für eine wünschenswerte Erweiterung des Angebotes, um die Stadtteile als Kultur-Quartiere noch stärker zu profilieren. Bislang sind die einzelnen Angebote zumeist nur unzulänglich miteinander verknüpft, so dass der Großteil der Kultur-Bereiche gezwungen ist für sich allein zu funktionieren. Um die Präsentation des Standortprofils in der Öffentlichkeit zu verstärken, sollten daher die vielfältigen Einzelangebote zu einem gemeinsam vermarktbareren Gesamtpaket vernetzt werden.

S4.1 Die Bündelung der kulturellen Angebote und Bereiche unter einer Dachmarke sollte zeitnah angestrebt werden und im gesamtstädtischen Kontext Magdeburgs entwickelt werden. Die Vielzahl der Einzelangebote könnten somit gemeinsam öffentlich beworben, Termine untereinander koordiniert und darüber hinaus durch zusammenfassende Events wie z.B. einen Kunst- und Kultur-Rundgang ergänzt werden. Das in Kapitel 7.1.1 unter Maßnahme I2 beschriebene Zentrenmanagement wird die

Organisation und Vernetzung von sozialen, gewerblichen, touristischen, städtebaulichen, schulischen sowie auch kulturellen und künstlerischen Aktivitäten in den Stadtteilen Stadtfeld Ost & West übernehmen und einen engen Dialog der Akteure mit den Einwohnern vorantreiben und fördern.

S4.2 Am Kulturstandort „ArtDepot“ besteht Interesse, Kultur, Wohnen und kreatives Arbeiten an einem Ort zu verbinden. Diese Absichten sollten unterstützt werden, um kunst- und kulturschaffende Bürger auch direkt im Untersuchungsgebiet stärker zu fördern. Das „ArtDepot“ bietet weiterhin, mit seiner zentralen Lage am mittleren Grenzpunkt zwischen Stadtfeld Ost & West, ideale Voraussetzungen um ein Treffpunkt für Bürger jeglichen Alters zu werden. Derzeitige Gespräche über einen teilweisen Umbau zu einer Seniorenresidenz sind erste Schritte in diese Richtung.

S4.3 Die laufende Sanierung des Kinos „Oli Lichtspiele Magdeburg“ bietet sehr gute Voraussetzungen, diesen Standort als kulturelles Zentrum (inklusive des Dehne-Hofes für Kleinkunst, Gastronomie u.a.) nicht nur im Stadtteil selbst, sondern auch über dessen Grenzen hinaus, zu etablieren.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
S4.1	Initiierung eines Arbeitskreises „Kunst und Kultur“	keine Angaben	ab 2014	Eigentümer, Vereine	2
S4.2	Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Wohnraumergänzung im „ArtDepot“	keine Angaben	ab 2014	Eigentümer, Vereine	3
S4.3	weitere Etablierung des „Oli-Kinos“ zum Kulturstandort	keine Angaben	ab 2014	Eigentümer, Vereine	2

7.1.5 Handlungsfeld - Handel, Handwerk & Dienstleistung

H1 Betonung und Sicherung der Nahversorgungsfunktion

Die Qualität des Nahversorgungsangebotes hat einen wesentlichen Einfluss auf die nahräumliche Bindung der Bewohner. Für die wachsende Zahl von Menschen im Untersuchungsgebiet, insbesondere für die Altersgruppe der 55-Jährigen+, Arbeitssuchende, sowie pflegebedürftige Personen übernimmt sie wichtige soziale Funktionen. Für die drei genannten Stadtteilzentren ist die Nahversorgung wichtige Frequenzbringerin und Identitätsstifterin. Studien belegen, dass Anwohner, die sich mit ihren Nahversorgungseinrichtungen identifizieren, bereit sind, längere Wege zu Fuß in Kauf zu nehmen⁸⁵.

H1.1 Entlang der Zentrenachsen sind verschiedene Einzelhandels- und Gewerbeangebote vorhanden. Neben der Nahversorgung, gibt es diverse Gewerbe- bzw. Dienstleistungsbetriebe. Diese Bandbreite sollte offensiv kommuniziert und in einer möglichen Fortschreibung des Märktekonzepts berücksichtigt

85 vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Ohne Auto einkaufen Nahversorgung und Nahmobilität in der Praxis, Berlin 2011

werden. Zur Sicherung der Nahversorgung stehen neben dieser informellen Planung weitergehende lokale und regionale Strategien zur Verfügung. Mit Hilfe eines Bebauungsplans, nach § 9 Abs. 2a BauGB können sowohl eine verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung, als auch das Ziel der Innenentwicklung gewahrt und die Zentren- und Einzelhandelsentwicklungen durch die Kommune verbindlich geregelt und festgesetzt werden⁸⁶.

H1.2 Um die nahräumliche Orientierung der Bewohner und Kunden zu unterstützen, ist ein Ausbau des Rad- und Fußverkehrsnetzes mit der Einrichtung von dezentralen Abstellanlagen von ebenso großer Bedeutung, wie die Regulierung des ruhenden MIVs. Zusammen mit der Stärkung der Nahmobilität und einer guten Erreichbarkeit der Nahversorgungszentren bietet dies beste Möglichkeiten, eine Nahversorgung im Untersuchungsgebiet langfristig zu sichern (vgl. Maßnahme SG10 auf Seite 115).

86 ebd.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H1.1	Förderung und Steuerung der Einzelhandelsentwicklung mit Hilfe von informeller- und formeller Planungsinstrumente	keine Angaben	ab 2014	Dez. VI	1
H1.2	Stärkung der Verknüpfung zwischen Nahversorgung und Nahmobilität	keine Angaben	ab 2014	Eigentümer, Händler, MVB Dez. VI	1

H2 Errichtung weiterer Geldautomaten

Stadtfeld Ost weist generell eine ausreichende Bargeld-Versorgung für Kunden der Stadtparkasse auf. Geldautomaten anderer Banken, (Deutsche Bank, Postbank, Commerzbank etc.) fehlen jedoch gänzlich. Kunden dieser Geldinstitute müssen bis in die Innenstadt fahren, um sich mit Bargeld ohne zusätzliche Entgelte zu versorgen. Im Sinne der Nahmobilität und für die Stärkung des Einzelhandels

und Dienstleistungsgewerbes sollte auf eine bessere Versorgung Stadtfelds mit Geldautomaten unterschiedlicher Institutsverbände hingewirkt werden. Die Kontaktaufnahme und Abstimmung mit der Postfiliale (Postbank ist Mitglied des bestehenden Verbands mehrerer Privatbanken - „Cash Group“) am Stadtteilzentrum Olvenstedter Straße bietet einen Ansatz, dies umzusetzen.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H2	Errichtung weiterer Geldautomaten	keine Angaben	2014	private Bankinstitute	1

H3 Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen

Die bequeme Erreichbarkeit des Einzelhandels für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Nichtmotorisierten Individualverkehr (NMIV) ist von zentraler Bedeutung für den Einzelhandel. Es empfiehlt sich, das Angebot von Kurzzeitstellplätzen und Radabstellanlagen auszubauen.

Studien belegen, dass der Verkehr beim Einkaufen im Vergleich zu anderen Zwecken durch relativ kurze Wege und einen hohen Anteil des NMIVs gekennzeichnet ist, wobei in den vergangenen Jahrzehnten der Verkehrsaufwand für Einkäufe aber ebenso wie der für andere Verkehrszwecke zunehmend durch den MIV bewältigt wird.

Mit der Änderung des § 6a Abs. 6 StVG LSA besteht die Möglichkeit einer flexibleren Gestaltung der Parkraumbewirtschaftung. Die vorgeschriebene Erhebung von Parkgebühren in bewirtschafteten Parkzonen wurde aufgehoben und die Möglichkeit für die Einführung von kostenlosem Kurzzeitparken auf bewirtschafteten Parkplätzen geschaffen. Kommunen können somit Parkzonen einrichten, in denen die Kunden ihr Fahrzeug für kurze Zeit, z.B. 15 oder 30 Minuten, gebührenfrei abstellen

können. Mit der Einschränkung auf bestimmte Tageszeiten bleibt das öffentliche Stellplatzangebot für Anwohner erhalten. Bei der Einrichtung einer gebührenfreien Parkzeit sollten allerdings die lokale Geschäftsstruktur und das örtliche Nahverkehrssystem berücksichtigt werden. Nur dann sind kunden- und einzelhandelsfreundliche Lösungen möglich. Zu überprüfen ist die Einrichtung von gebührenfreien Stellplätzen nach § 6a Abs. 6 StVG LSA im Bereich der Goethestraße an der Ecke Gerhart-Hauptmann-Straße oder Maxim-Gorki-Straße, Arndtstraße und der östlichen Olvenstedter Straße, da diese Nebenstraßen kleinteilige Einzelhandels- und Gewerbeeinheiten aufweisen und zu den stark frequentierten Alltagsrouten der Anwohner zählen. Die Händler sollten hier offensiv den Dialog mit der Stadtverwaltung suchen (Stellung von Anträgen), da es sich um eine nicht kostenintensive, aber wirksame Lösung für die Einzelhändler handelt.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H3	Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI	1

H4 Vernetzung und Unterstützung der durch Händler initiierten Aktionen

Es gilt, das vorhandene Engagement vieler Einzelhändler und Gewerbetreibender Stadtfelds zu begleiten und ggf. durch die Kommune zu unterstützen. Zum Beispiel könnten privat oder gewerblich initiierte Aktionen, wie Quartiersfeste, Flohmärkte,

Wochenmärkte, Weihnachtsmärkte oder ähnliche Veranstaltungen auf der Homepage der Landeshauptstadt Magdeburg öffentlichkeitswirksam beworben werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H4	Vernetzung und Unterstützung der Händler initiierten Aktionen	keine Angaben	ab 2014	Händler, Dez. III	1

H5 Leerstand als Chance



Abbildung 119: Leerstand an der Olvenstedter Straße

Leerstehende Ladenlokale und Büroflächen bieten ein Potenzial für Existenzgründer und Jungunternehmen. Dieses gilt es für das Untersuchungsgebiet zu nutzen. Unterstützend könnten dazu, bestehende Beratungsangebote von wirtschaftsnahen Institutionen wie der IHK Magdeburg, der HWK Magdeburg, der Haus und Grund Magdeburg e.V. oder der Otto-von-Guericke-Universität an interessierte Mieter weitergeleitet werden. Darüber hinaus führt der

Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) bundesweit das Modellprojekt „Gründungsinitiative“ durch, das als Projekt der Nationalen Stadtentwicklungspolitik gefördert wird. Die Erkenntnisse aus diesem Projekt könnten auch auf das Untersuchungsgebiet transformiert und zur Reaktivierung leerstehender Ladenlokale mit innovativen Angeboten angewendet werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H5	Leerstand als Chance	je 1 T€	ab 2014	Eigentümer, Künstler	2

H6 Gestaltung von Gewerbeleerstand (Otto-Kampagne)

Ein struktureller Leerstand oder eine teilräumliche Konzentration von leerstehenden Ladenlokalen konnte nicht festgestellt werden. Vereinzelt ist der Leerstand jedoch dauerhaft und dokumentiert somit kleinräumliche Defizite, wie z.B. fehlende Erreichbarkeit in Folge von nicht vorhandenen Querungsmöglichkeiten oder fehlende Kurzzeitparkplätze. Eine Bespielung leerer Schaufenster, z.B. durch Künstler in Zusammenarbeit mit ansässigen Kunstvereinen, als deutlichere Markierung des Leerstandes könnte sowohl die Wahrnehmung der freien

Flächen, als auch deren Attraktivität für potenzielle Mieter verstärken. Weiterführend sollte zudem eine detaillierte Dokumentation des Leerstandes erfolgen, mögliche Ursachen untersucht und Lösungsvorschläge entwickelt werden, um sie ggf. in bereits erwähnte Maßnahmen einzubinden. Hierzu zählt auch die aktive Kontaktaufnahme zu Eigentümern bzw. Immobilienmaklern seitens der Stadt Magdeburg (Dez. III).

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H6	Gestaltung von Gewerbeleerstand (Otto-Kampagne)	je 1 T€	ab 2014	Eigentümer, Künstler, Dez. III	1

H7 Verbesserung der Umfeldqualität für (Außen)Gastronomie-Standorte



Abbildung 120: Positives Beispiel für eine Außengastronomiefläche an der Olivenstedter Straße



Abbildung 121: Beispiel für eine benachteiligte Außengastronomiefläche - u.a. durch die beengte städtebauliche Situation - an der Großen Diesdorfer Straße

Die bestehenden (außen)gastronomischen Angebote sollten als Grundlage einer möglichen positiven Entwicklung erhalten werden. Neben allgemeinen baulichen Maßnahmen sollten z.B. bessere Querungsmöglichkeiten, die Errichtung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum, die Errichtung von Einfriedungen oder die Gestaltung der Wege und Plätze deren Entwicklung unterstützen (vgl.

u.a. Maßnahme SG10 auf Seite 115, SG18 - Seite 123). Die einzelnen Maßnahmen müssten mit Blick auf den Interessensausgleich zwischen den Gastronomiebetreibern und den direkten Anwohnern, die teilweise eine Einschränkung ihrer Wohnqualität durch die gastronomischen Betriebe beklagen, abgestimmt werden.

Nr.	Maßnahme	Kosten	Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
H7	Verbesserung der Umfeldqualität für (Außen) Gastronomie-Standorte	nach Vorplanung	ab 2014	Dez. VI, Händler	1

7.2 Maßnahmen-, Kosten-, Finanzierungs-, Zeitplan (MKFZ-Plan)

Nachfolgend sind die Maßnahmen tabellarisch im sogenannten „Maßnahmen -, Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplan“ - kurz MKFZ-Plan - zusammengestellt. Die inhaltliche Gliederung folgt der Struktur der Maßnahmenbeschreibungen.

Grundsätzlich handelt es sich hier um Maßnahmenvorschläge deren Förderzusage und Finanzierbarkeit noch nicht feststehen. Mit Hilfe des MKFZ-Plans besteht nach Zustimmung des Oberbürgermeisters und des Stadtrates die Möglichkeit, Fördergelder für einzelne Maßnahmen zu beantragen. Diese Förderanfrage ist weiterhin von bestimmten Voraussetzungen, z.B. der Bereitstellung eines notwendigen Eigenanteils durch die Stadt Magdeburg, abhängig. Im Rahmen dieser Anträge sind in der Folge die notwendigen detaillierten Projekt- und Finanzierungspläne zu erarbeiten. Eine Beantragung von Fördergeldern ist frühestens 2014 möglich und ein Mitteleinsatz - nach positiver Zusage - frühestens im Jahr 2015.

Maßnahmen die unabhängig von Fördergeldern sind können natürlich vor der Beantragung bzw. Förderzusage umgesetzt werden.

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			

Handlungsfeld - Identität, Mitwirkung & Kooperation								
l1	Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie und Imagekampagne	keine Angaben				bis 2017	GWA, Vereine, Händler	1
l2	Einrichtung eines Zentrenmanagements	60 T€/a				frühestens ab 2016	Dez. III und VI, Amt 61	1
l3	Unterstützung der Gründungsabsichten IG Große Diesdorfer Straße	keine Angaben				2014	Händlergemeinschaft	1
l4	Intensivierung der lokalen Partnerschaften	keine Angaben				bis 2017	Dez. III und VI, Amt 61	2
l5	Einrichtung eines Verfügungsfonds	keine Angaben				frühestens ab 2015	Dez. III und VI, Zentrenmanagement	1
l6	Vernetzung von Kita - KJFE - Schule - Gewerbe	keine Angaben				ab 2014	Kita, KJE, Schulen, Gewerbe	3
l7	Stadtteilgeschichte erlebbar machen							
l7.1	Errichtung von Informationstafeln	keine Angaben				ab 2014	Dez. III, Dez. IV	3
l7.2	Einbindung der Hermann-Beims-Siedlung in die touristische Vermarktung der Stadt Magdeburg	keine Angaben				2017-2022	Dez. III, MMKT, TIM	2
l7.3	Errichtung einer Musterwohnung in der Hermann-Beims-Siedlung	keine Angaben				bis 2017	WoBau, Amt 61	2

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			

Handlungsfeld - Stadtgestalt, Öffentlicher Raum & Mobilität								
SG1	Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Adelheidring							
SG1.1	Städtebauliche Neuordnung der Brachflächen westlich des Damaschkeplatzes	keine Angaben				2014	Dez. VI	1
SG1.2	Errichtung einer Grundstückseinfriedung Große Diesdorfer Straße 6-11	40-50 T€				2014	Eigentümer	3
SG2	Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Stadtfeld Ost							
SG2.1	Erarbeitung eines ganzheitlichen verkehrsplanerischen und städtebaulichen Konzeptes für die Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG2.2	Anlegen von Pkw-Kurzzeitstellplätzen im Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG2.3	Schaffung von Radabstellanlagen beim Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße	ca. 250 € pro Platz				ab 2014	Dez. VI, Händler	1
SG2.4	Verlängerung Grünphase Lichtsignalanlage Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/ Arndtstraße	nach Vorplanung				2014	Dez. VI	3
SG2.5	Verbesserung Querungsmöglichkeit Arndtstraße stadteinwärts	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	3
SG2.6	Prüfung von Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	3
SG2.7	Neupflanzung von Straßenbäumen Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung				2017-2022	SFM, Dez. VI	3
SG2.8	Begrünung der Einfriedungen Fachmarktzentrum Große Diesdorfer Straße	3-5 T€				2014	Eigentümer	3

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			
SG3	Aufwertung Große Diesdorfer Straße - Stadtfeld West							
SG3.1	Sanierung Fuß- und Radwege Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG3.2	Sanierung und Errichtung einer Grundstückseinfriedung Nahversorgungszentrum Große Diesdorfer Straße	30-40 T€				ab 2014	Eigentümer	3
SG4	Plätze als Quartiersmitte stärken	keine Angaben				ab 2014	Dez. VI	1
SG5	Erarbeitung Gestaltungsvorschlag „Maxim-Gorki-Platz“	20-40 T€				ab 2014	Dez. VI	1
SG6	Erarbeitung Umgestaltungskonzept Beimsplatz	20-40 T€				ab 2014	Dez. VI	2
SG7	Erarbeitung Nutzungskonzept Olvenstedter Platz	5-10 T€				ab 2014	Dez. III, Händler	3
SG8	Erhöhung Verkehrssicherheit Schellheimerplatz	1-2 T€				2014	Dez. VI	1
SG9	Gestaltung Brandwände	4-5 T€ pro Wand				2014	Eigentümer	2
SG10	Ausbau der Wege und Querungen							
SG10.1	flächendeckende Untersuchung des Fußwegverkehrsnetzes	20-30 T€				bis 2017	Dez. VI	2
SG10.2	Sanierung der Fuß- und Straßenoberflächen	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG10.3	Verbesserung der Vernetzung der Stadtteile Stadtfeld Ost und Altstadt	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG10.4	gestalterische Klärung Fußwegverschwenks Grünzug Hermann-Beims-Siedlung	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI	2
SG10.5	gestalterische Klärung Querung Pappelallee/ Beimsstraße	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI	2

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			
SG10.6	Schaffung eines Nebeneingangs zum Westfriedhof in der Verlängerung der Pappelallee	10-15 T€				ab 2014	Dez. VI	2
SG11	Umgestaltung Westring							
SG11.1	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Radfahrer am Knotenpunkt Europring/Große Diesdorfer Straße	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI	2
SG11.2	Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr entlang des Westrings	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI	2
SG11.3	Begrünung des Gleisbettes	keine Angaben				2017-2022	Dez. VI, MVB	3
SG12	Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum							
SG12.1	Schaffung von Sitzmöglichkeiten entlang von Alltags- und Freizeitwegen	je 1-2 T€				ab 2014	Dez. VI, Händler, Eigentümer	2
SG12.2	Wiederbepflanzung oder Umnutzung von leeren Baumscheiben	je 1-2 T€				bis 2017	Dez. VI, Händler, Eigentümer, SFM	2
SG12.3	Errichtung einer Lärmschutzwand am Glacis	nach Vorplanung				ab 2022	Dez. VI	3
SG12.4	Errichtung von Unterflur-Containern am Olvenstedter Platz, Goethestraße	je 20 T€				bis 2017	SAB	2
SG12.5	Schaffung von frei zugänglichen Toiletten an Spielplätzen etc. „Nette Toilette“	1.000€/a pro Toilette				ab 2014	Stadt Magdeburg, Gastronomen	2
SG13	barrierefreier Ausbau des öffentlichen Raums	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG14	Aufwertung Schrotegrünzug							
SG14.1	Prüfung der Beleuchtung der Wege entlang des Schrotegrünzuges	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI / Amt 66	3
SG14.2	Um- oder Ersatzneubau Jugendtreffpunkt am bestehenden Standort	20-30 T€				bis 2017	SFM	3

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			
SG14.3	Freilegen der verrohrten Schrote in der Freiligrathstraße	nach Vorplanung				ab 2022	Dez. I / Amt 31	3
SG15	Untersuchung Brachflächen							
SG15.1	Aktualisierung des Brachflächenkatasters	keine Angaben				bis 2017	Dez. VI	1
SG15.2	planerische Erarbeitung von Nutzungskonzepten für Brachflächen	nach Umfang				2017-2022	Dez. VI, Eigentümer	2
SG16	temporärer Stadtwald Europaring	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG17	Konzept Grünzug Bahnanlage	20-40T€				ab 2014	Dez. VI	1
SG18	Unterstützung Fahrradmobilität							
SG18.1	Lückenschließung des Radwegenetzes	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG18.2	Verbesserung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG18.3	Anlegen von eng- und glattgepflasterten Spuren im Straßen- raum für den Radverkehr im Zuge von Straßenbaumaßnahmen	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG18.4	Installation eines Fahrradwegweisungssystems	nach Vorplanung				bis 2017	Dez. VI	1
SG18.5	Errichtung von Fahrradabstellanlagen an Spielplätzen, Ein- kaufsmöglichkeiten, etc.	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI, Händler, Eigentümer	1
SG18.6	Ausbau der Schnittstellen zwischen Radverkehr und ÖPNV	nach Vorplanung				2017-2022	Dez. VI	2
SG18.7	Anbringen von Ampelgriffen	45 € pro Stück				ab 2014	Dez. VI, Sponsoren	1
SG18.8	Integrative Lösung für den Knotenpunkt Olvenstedter Straße/Freiligrathstraße/Goethestraße	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			
SG19	Erhöhung Verkehrssicherheit Spielhagenstraße	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
SG20	Neubewertung bestehender Stellplatzkonzepte							
SG20.1	Erarbeitung von Stellplatzkonzepten in den Stadtteilen und Quartieren	nach Umfang				bis 2017	Dez. VI	1
SG20.2	Überprüfung von Kurzzeitparklösungen an öffentlichen Einrichtungen	nach Umfang				bis 2017	Dez. VI	2
SG20.3	Überprüfung von Stellplatzlösungen Schwimmhalle Große Diesdorfer Straße	nach Umfang				2014	Dez. VI	2
SG20.4	stärkere ordnungsrechtliche Kontrolle der Einhaltung von Parkverboten	keine Angaben				ab 2014	Ordnungsamt	2
SG20.5	Überprüfung Vorfahrtsregelung Goethestraße	keine Angaben				bis 2017	Dez. VI	3
SG21	Stärkung des nachfrageorientierten Ansatzes des Personenverkehrs							
SG21.1	Mobilitätsberatung für Neubürger	keine Angaben				ab 2014	Fachbereich 32 Bürgerservice & Ordnung	2
SG21.2	elektronische Anzeigetafeln an den ÖPNV Haltestellen installieren	keine Angaben				ab 2014	MVB	2
SG21.3	Ergänzung des ÖPNV-Angebotes durch Car-Sharing Angebote	keine Angaben				ab 2014	Dez. III und VI, MVB, Teile Auto	1
SG21.4	Schaffung PKW-Stellplätze für Car-Sharing Betreiber	keine Angaben				ab 2014	Dez. III und VI, MVB, Teil Auto	1
SG21.5	Buslinien-Anbindung der südlichen Hermann-Beim-Siedlung	keine Angaben				ab 2014	marego	2
SG21.6	Verbesserung der Zugänglichkeit, Sanierung und barrierefreier Ausbau des S-Bahn Haltepunktes Sudenburg	keine Angaben				ab 2014	DB Bahn	3
SG21.7	Überprüfung Erhöhung Taktfrequenz Nachtverkehr	keine Angaben				2014	MVB	3

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			

Handlungsfeld - Wohnen								
W1	Umgestaltung von Innenhöfen und Vorgärten	je 5-10 T€				ab 2014	Eigentümer, Mieter	3
W2	Erschließung weiterer Energieeinsparpotenziale durch quartiersbezogenen Ansatz	keine Angaben				ab 2014	Eigentümer, Eigentümerverbände	3
W3	Sensibilisierung der Akteure für barrierefreies oder barrierearmes (Um)-Bauen	keine Angaben				ab 2014	Dez. VI, BMVBS, KfW, Eigentümerverbände	3

Handlungsfeld - Soziale Infrastruktur								
S1	Schaffung weiterer Spiel- und Sportflächen							
S1.1	Spielplatzangebot in Stadtfeld Ost weiter entwickeln	gemäß Konzept				gemäß Konzept	Stadtgarten und Friedhöfe (SFM)	1
S1.2	Überprüfung Flächenbedarf und Erweiterungsmöglichkeit „CVJM“	keine Angaben				bis 2017	Dez. V	2
S2	Errichtung einer Skateranlage	gemäß Konzept				2017-2022	Dez. V und VI, SFM	3
S3	Prüfung der Fortführung eines Mehrgenerationsspielplatzes	gemäß Konzept				2014	IG	2
S4	Ausbau Kulturstandorte							
S4.1	Initiierung eines Arbeitskreises „Kunst und Kultur“	keine Angaben				ab 2014	Eigentümer, Vereine	2
S4.2	Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Wohnraumergänzung im „ArtDepot“	keine Angaben				ab 2014	Eigentümer, Vereine	3
S4.3	weitere Etablierung des Oli-Kinos als Kulturstandort	keine Angaben				ab 2014	Eigentümer, Vereine	2

Nr.	Maßnahme/Teilmaßnahme	Kosten	Finanzierung der Einzelmaßnahme			Zeitraum	Träger	Priorität 1-3
			Eigenanteil Stadt	Eigenanteil private	förderfähig ASO-Programm			

Handlungsfeld - Handel, Handwerk & Dienstleistung								
H1.1	Förderung und Steuerung der Einzelhandelsentwicklung mit Hilfe von informeller- und formeller Planungsinstrument	keine Angaben				ab 2014	Dez. VI	1
H1.2	Stärkung der Verknüpfung zwischen Nahversorgung und Nahmobilität	keine Angaben				ab 2014	Eigentümer, Händler, MVB, Dez. VI	1
H2	Errichtung weiterer Geldautomaten	keine Angaben				ab 2014	private Bankinstitute	1
H3	Einrichtung von Kurzzeitstellplätzen	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI	1
H4	Vernetzung und Unterstützung der Händler initiierten Aktionen	keine Angaben				ab 2014	Händler, Dez. III	1
H5	Leerstand als Chance	je 1 T€				ab 2014	Eigentümer, Künstler	2
H6	Gestaltung von Gewerbeleerstand (Otto-Kampagne)	je 1 T€				ab 2014	Eigentümer, Künstler, Dez. III	1
H7	Verbesserung Umfeldqualität für (Außen) Gastronomie-Standorte	nach Vorplanung				ab 2014	Dez. VI, Händler	1

8 Prozessorganisation

Um eine erfolgreiche Programmumsetzung zu gewährleisten, sind sowohl der Aufbau einer Arbeits- und Projektstruktur als auch einer abgestimmten Kommunikationsstruktur sowie eine ganzheitliche Evaluierung hilfreich. Die wichtigsten, potentiellen Gremien sind nachfolgend dargestellt. Der Aufbau eines Verfügungsfonds kann möglicherweise die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen unter wesentlicher finanzieller privater Beteiligung anstoßen.

Arbeits- und Projektstruktur

Die effektive Umsetzung des Förderprogramms erfordert ein Management, welches alle zentrenrelevanten Aktivitäten bündelt, die Akteure vernetzt, Projekte anstößt und die Prozesse steuert. Die Einrichtung des Zentrenmanagements ist über das Förderprogramm förderfähig.

Das Zentrenmanagement sollte in zentraler Lage des Gebiets ein Projektbüro beziehen. Die Räume dienen als Büro-, Arbeits- und Besprechungsplätze. Es soll Anlauf- und Kontaktstelle für die Akteure und interessierte Eigentümer und Bewohner im Stadtgebiet sein. Von hier aus sollen verschiedenste Informations- und Kooperationsnetzwerke geknüpft und in möglichst enger Zusammenarbeit einzelne Aktivitäten und Teilprojekte entwickelt, beraten und realisiert werden. Zugleich soll das Zentrenmanagement eine intensive Öffentlichkeitsarbeit für das Vorantreiben des Erneuerungsprozesses des Untersuchungsbereichs durchführen.

Dementsprechend sind nachstehend die Aufgaben des Zentrenmanagements aufgeführt. Besetzt werden soll das Management mit einem zu beauftragenden externen Dienstleister. Zu den Aufgaben gehören im Einzelnen:

- Die Umsetzung des integrierten Handlungskonzeptes. Das Zentrenmanagement stellt die verantwortliche Instanz vor Ort dar, welche darauf achtet, dass das definierte Programm des integrierten Handlungskonzeptes in der gegebenen Programmlaufzeit realisiert wird.
- Die Auskunft an interessierte Eigentümer und Bewohner des Stadtgebiets zum Entwicklungsprozess. Bürger können sich im Büro informieren, Pläne einsehen und Anregungen zu einzelnen Teilmaßnahmen oder zum Gesamtprojekt einbringen.
- Die Verknüpfung und Zusammenarbeit mit den bestehenden Initiativen und Netzwerken. Die Zusammenarbeit soll sich sowohl auf einzelne Projekte als auch auf den Gesamtzusammenhang des Entwicklungsprozesses ausbreiten.
- Die Vermittlung zwischen Politik, Verwaltung und den lokalen Akteuren. Die Entwicklung und Umsetzung des Gesamtkonzepts und einzelner Teilmaßnahmen sind abhängig von Entscheidungen auf unterschiedlichen Ebenen der Stadtverwaltung und Kommunalpolitik. Ebenso sind private Projekte und Aktivitäten auf den Arbeits- und Entscheidungsebenen der Stadt zu berücksichtigen.
- Die Unterstützung der privaten Haus- und Grundeigentümer. Handlungsbereiten Eigentümern, die bauliche Maßnahmen an ihren Gebäuden planen, soll eine Beratung und Unterstützung für ihr geplantes Vorhaben angeboten werden. Einen Schwerpunkt nimmt dabei die Beratung für die Beantragung von öffentlichen Mitteln zur Förderung der geplanten Maßnahmen ein. Vorhandene Beratungsressourcen beispielsweise in den Fachämtern der Stadtverwaltung können in den Beratungsansatz einbezogen werden. Neben der Beratung der handlungswilligen Eigentümer nimmt die aktive Ansprache und Information der übrigen Eigentümer einen besonderen Stellenwert ein. Dafür sollen schriftliche Informationen vom Zentrenmanagement verschickt oder öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen sowie Eigentümerforen durchgeführt werden.
- Die Kontrolle der Leerstände. Leerstehende Ladenlokale beeinträchtigen das Bild eines vitalen Stadtteilzentrums. Es besteht, abhängig von der Zusammenarbeit mit den Eigentümern, die Chance, durch Zwischennutzung sowie bauliche Erneuerungsmaßnahmen, neue Nutzer zu finden und somit den Branchenbesatz sinnvoll zu

ergänzen. Daher sollte die gewerbliche Entwicklung beobachtet und Kontakte zu betroffenen Eigentümern aufgebaut bzw. gepflegt werden. Die Zusammenarbeit mit den Eigentümern und die Konzeptentwicklung soll als eine kontinuierliche und beharrliche Aufgabe erfolgen.

- Die Unterstützung der Einzelhändler. Im Bereich des Untersuchungsgebietes bestehen mehrere formale und informelle kooperative Zusammenschlüsse von Einzelhändlern. Diese sollen in ihren standortbezogenen Aktivitäten unterstützt werden. Dabei ist zu untersuchen, wie Kooperationen zwischen den unterschiedlichen Zusammenschlüssen aussehen können, welche gemeinsamen Aktivitäten entfaltet und wie die bisher weniger aktiven Gewerbetreibenden in die Aktivitäten für die Stadtteilaufwertung sowie das Stadtteilmarketing einbezogen werden können.
- Die Öffentlichkeitsarbeit soll die Identifikation der Unternehmen und Bewohner mit ihrem Standort stärken, den Zusammenhalt betonen, vorhandene Potenziale darstellen und dies mit vielfältigen Formen der Öffentlichkeitsarbeit, der Beteiligung von Geschäftsleuten, der ansässigen Institutionen und Einrichtungen sowie der Bewohner verknüpfen.

Eine Anbindung des Zentrenmanagements erfolgt über das Stadtplanungsamt und Wirtschaftsdezernat. In enger Zusammenarbeit mit diesen wird die Abstimmung des Arbeitsprogramms vorgenommen und Entscheidungen zu einzelnen, konkreten Arbeitsschritten getroffen. Hier ist auch das projektbegleitende Controlling anzusiedeln, welches einen Überblick auf Maßnahmestände und Finanzmittelverwendung sicherstellt.

Kommunikationsstruktur

Der Aufwertungsprozess des Untersuchungsgebietes soll breit in der Öffentlichkeit kommuniziert werden (siehe Maßnahme I2). Für die erfolgreiche Realisierung ist eine Sensibilisierung der Bewohner und Akteure für das Konzept, durch eine kontinuierliche Ansprache der Akteure über verschiedene Medien notwendig. Daraus kann bei Personen, die von einer positiven Wirkung des Erneuerungsprozess ausgehen, auch das gewünschte private Engagement erwachsen. Die zurückhaltend und abwartend agierenden Akteure, die dem Vorhaben

vielleicht sogar skeptisch gegenüber treten, sind nur mit einer öffentlichkeitswirksamen Kommunikation und durch Vertrauensaufbau, zu erreichen. Die Kommunikationsstruktur basiert deshalb auf folgenden Säulen:

- Einer (wieder)erkennbaren und konstant verwendeten Wort- und Bildmarke, die das Erneuerungskonzept darstellt und möglichst als Signet dauerhaft für Stadtfeld Ost und West als Ganzes steht. Die Symbolik kann auch nach Ablauf des Förderprogramms - im Sinne einer Marke - weiter verwendet werden.
- Einer ständigen, vertrauensvollen Zusammenarbeit mit der örtlichen Presse, die ein authentisches Interesse an dem Standort entwickeln soll und mit vielen sowie vorrangig positiven Nachrichten den Standort regelmäßig in das Bewusstsein der Öffentlichkeit rückt.
- Einem sinnvollen Einsatz verschiedener Medien; hierbei ist die gesamte Vielfalt, von Flyern und Handzetteln über Plakate und Broschüren, bis hin zu einer Internetpräsenz. Im Einzelfall sind auch Aufkleber, Wandkalender, denkbar.
- Das Engagement von örtlichen Multiplikatoren und Meinungsführern als Sprachrohr für den Gesamtprozess. Hier sollen für verschiedene Aspekte unterschiedliche Personen für öffentliche Äußerungen gewonnen werden, d.h. z.B. der Geschäftsführer der örtlichen Wohnungsgesellschaft äußert sich über Aspekte der Wohnungswirtschaft, der erfolgreiche örtliche Einzelhändler nimmt Stellung zu Maßnahmen im Bereich Einzelhandel.
- Eine wichtige Rolle spielt auch die Lenkungsgruppe. Dieses Netzwerk ist so zusammen zu setzen, dass aus allen Alltags-, Lebens- und Akteursbereichen Vertreter vorhanden sind.
- Der Durchführung von Workshops, Planungsworkstätten etc. zu räumlich abgegrenzten Themen wie z.B. Beleuchtung von diversen Fußwegverbindungen, Platzgestaltung und Stadtteilidentität, um die bestehenden Ansprüche der Bewohner und Akteure hinreichend zu berücksichtigen. Diese Einbindung des örtlichen Know-how kann eine hohe Qualität der Maßnahmen sichern.
- Die gesamte Öffentlichkeitsarbeit wird durch das Zentrenmanagement in Absprache mit der Projektleitung koordiniert.

Lenkungsgruppe „Aktive Zentren“

Eine hohe Bedeutung für den Erfolg des Aufwertungsprozesses der Stadtteile Stadtfeld Ost und West hat die intensive Einbindung der örtlichen Akteure und deren Vernetzung. Die unterschiedlichen Interessen sollen aufeinander abgestimmt, Eigeninitiativen der Bewohner geweckt bzw. unterstützt sowie die lokalen Ressourcen für den Entwicklungsprozess gebündelt werden. Eine wesentliche Funktion der Lenkungsgruppe ist die Rolle als Plattform für zivilgesellschaftliche und private Initiativen und Projekte. Durch öffentliches Handeln allein kann keine erfolgreiche Entwicklung erreicht werden. Es kommt vielmehr auf ein hohes privates und zivilgesellschaftliches Engagement an. Das Netzwerk der Lenkungsgruppe führt die wichtigen Akteure, wie Unternehmer, Immobilien- und Grundstückseigentümer, aber auch Bewohner, Vertreter von Kultur- und Sozialeinrichtungen zusammen und bezieht diese in den Erneuerungsprozess sowie die Entwicklung und Umsetzung von einzelnen Teilprojekten mit ein. Die Mitglieder der Lenkungsgruppe sollen drei- bis viermal im Jahr zusammenkommen.

Die Funktion als lenkende Begleitung und Unterstützung der Stadtteilentwicklung ist Grundlage für die Aufgaben und Kompetenzen des Gremiums. Dazu gehören im Einzelnen:

- Die Beteiligung an der Realisierung des integrierten Handlungskonzeptes durch eine Beratung und Information von Planern, Verwaltung sowie Entscheidungsträgern (Expertenfunktion).
- Die Verbreitung von Informationen im betroffenen Wirkungskreis (Multiplikatorenfunktion).
- In Einzelfällen sogar die Übernahme der Trägerschaft für eigene Initiativen und Teilprojekte zur Unterstützung der Entwicklung des Gesamtprojekts (Trägerfunktion).
- Die Mitwirkung an die Entwicklung des Stadtgebiets betreffenden Entscheidungen, wie Beschlüsse zum Voranbringen des integrierten Handlungskonzeptes, zur Zeit-, Maßnahmen- und Fördermittelplanung.
- Die Entscheidung über die Vergabe von Mitteln aus dem Verfügungsfond.
- Die Entwicklung und Umsetzung der prozessbegleitenden Kommunikationsstrategie.

- Die Lenkungsgruppe kann auch Vertreter von Einzelthemen als inhaltliche Schwerpunkte der lokalen Partner sein.
- Die Rückkopplung der Ergebnisse der Evaluation.

Verfügungsfonds

Die Einbindung der lokalen Akteure beschränkt sich nicht auf die Möglichkeiten der Mitarbeit im Entwicklungsprozess. Die lokale Wirtschaft und die Bevölkerung sollen vielmehr in eigenverantwortlichem Handeln gestärkt werden, wozu auch das eigenverantwortliche Wirtschaften gehört. Aus diesem Grund sieht das Förderprogramm als Option die Einrichtung von sogenannten „Verfügungsfonds“ vor. Der Fonds muss sich mindestens zu 50% aus Mitteln von Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften oder Privaten Mitteln speisen. Die restlichen 50% werden aus den Mitteln des Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ von Bund, Land und Gemeinde gedeckt. Der Verfügungsfonds soll von einem lokalen Gremium bewirtschaftet werden, hierzu bietet sich die Lenkungsgruppe an.

Ziel des Verfügungsfonds ist:

- die Akquisition von privaten Mitteln
- der Anreiz für Initiativen mit identitätsstiftender Wirkung
- die unbürokratische Bereitstellung von Mitteln in kleinerem Umfang.

Die Verwaltung des Fonds könnte z.B. durch das Zentrenmanagement erfolgen, da bei diesem ausreichende personelle und fachliche Ressourcen verfügbar sind.

Die Entscheidung über die Mittelvergabe sollte von der Lenkungsgruppe in Abstimmung mit den Geldgebern erfolgen. Diese hat einen starken lokalen Bezug und in ihr sind alle wichtigen Interessengruppen durch Mitglieder vertreten.

Prozessbegleitende Evaluierung

Die Evaluierung hat eine wichtige Bedeutung für den Erfolg des Erneuerungsansatzes. Als Wirkungs- und Erfolgskontrolle liefert sie Daten, Informationen und Bewertungen, die eine Steuerung und laufende Optimierung der Programmumsetzung überhaupt erst möglich macht. Als Bewertungs- und

Reflektionsinstrument gewährleistet die Evaluierung, dass aus erzielten Erfolgen, aufgetretenen Problemen und beobachteten Wirkungen kontinuierlich gelernt werden kann. Sie ist damit ein wichtiger Garant dafür, dass alle relevanten Akteure in Lernprozesse eingebunden sind, die Kommunikation und Verständigung zwischen ihnen kontinuierlich stattfindet und die Entwicklung des Fördergebiets ein ‚lernendes Programm‘ ist. Eine fortlaufende Erfolgskontrolle der umgesetzten Maßnahmen muss während des Erneuerungsprozesses erfolgen. So können die ersten Wirkungen der Maßnahmen auf die Gebietsentwicklung registriert werden. Es stellt sich für zukünftige Fortschreibungen des Konzeptes die Frage nach einem Umsteuerungsbedarf bei der Entwicklungsstrategie sowie bei Verfahren, Abläufen und des Managements.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit, die Evaluierung entweder in Eigenregie als sogenannte „Selbstevaluierung“ vorzunehmen oder durch einen externen Gutachter „Fremdevaluierung“ durchführen zu lassen. In vielen vergleichbaren Projekten hat es sich bewährt, eine Kombination aus beiden Verfahrensmöglichkeiten zu wählen. Das heißt, jährlich in Eigenregie eine Fortschreibung des Datenbestandes aus dem Handlungskonzept vorzunehmen sowie die Umsetzung der Projekte zu dokumentieren und deren Wirkung im engeren Steuerungskreis, d.h. zwischen Zentrenmanagement und Projektleitung zu diskutieren.

Im Zuge der Selbstevaluation sollten im jährlichen Rhythmus die im Handlungskonzept aufgenommene Datenlage fortgeschrieben werden. Mit dem vorliegenden Handlungskonzept ist die sogenannte ‚Nullmessung‘ durchgeführt worden, von der aus die zukünftigen Entwicklungen fortgeschrieben werden. Im Einzelnen sind dies u.a.

- Daten zur Einwohnerentwicklung, wie Anzahl, Alter und Nationalität
- Daten zur Beschreibung der sozialstrukturellen Situation in der Bevölkerung
- Daten zum Geschäftsbesatz entlang der Zentrenachsen
- Daten zu den Geschäftsleerständen in den Erdgeschosszonen

Selbstverständlich sollten alle maßnahmenbezogene Informationen laufend dokumentiert und fortgeschrieben werden, so dass eine Projektliste, eine Liste der verausgabten Mittel etc. zu führen ist. Es bietet sich an, diese Informationen in jährlichen Reflektionsgesprächen beispielsweise im Kreis der Lenkungsgruppe aufzubereiten und gemeinsam zu bewerten. Im Blick zu halten sind dabei die ursprünglich im Handlungskonzept festgelegten Entwicklungsziele, so dass sich eine Beurteilungsgrundlage ergibt, inwieweit Schwerpunktsetzungen in den Aktivitäten oder bei einzelnen Maßnahmen verändert werden müssen, um die ursprünglich gesetzten Ziele zu erreichen.

Im regelmäßigen Abstand von zwei bis drei Jahren sollte eine Fremdevaluierung beauftragt werden. Grundsätzlich gilt es, ein pragmatisches Vorgehen zu wählen und den Aufwand möglichst gering zu halten. Im Rahmen dieser Evaluierung findet eine systematischere Überprüfung der erreichten Ziele statt. Da der Erfolg erfahrungsgemäß weniger mit quantitativen Methoden gemessen werden kann, sollte der Schwerpunkt bei der externen Evaluierung auf qualitative Methoden gelegt werden. Dies kann durch Expertengespräche, Gespräche mit Projektträgern, Befragungen oder Gruppengesprächen oder mit Hilfe von standardisierten Fragebögen erreicht werden. Nachfolgende Aspekte haben im Zuge der Fremdevaluierung eine größere Bedeutung:

- Überprüfung der im Handlungskonzept vorgegebenen Zielsetzungen und Festlegung von Handlungsprioritäten
- Zuordnung der bereits durchgeführten und geplanten Projekte zu den Handlungsfeldern und den dort festgelegten Unterzielen
- Abschätzung der Wirkungen der umgesetzten Projekte
- Einschätzung der erzielten Erfolge bei der Aktivierung und Beteiligung
- Einschätzungen zur Projekt- und Arbeitsstruktur, Arbeitsweise der Gremien und Abläufe von Entscheidungsprozessen etc.
- Einschätzungen zur Arbeit des Kernbereichsmanagements und der Projektleitung

9 Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße

9.1 Problemstellung

Der Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße zwischen Schenkendorfstraße und Annastraße ist, gemäß der Fortschreibung des Magdeburger Märktekonzepts von 2007, das ausgewiesene Stadtteilzentrum für Stadtfeld Ost. Der Begriff des Zentrums berücksichtigt in diesem Kontext nicht nur die Einrichtungen des Einzelhandels im Gebiet. Mit einbezogen sind Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen, kulturelle und medizinische Angebote sowie Dienstleistungs-, Freizeit- und Gastronomieangebote. Gleichwohl ist der Aspekt der Erreichbarkeit mit in die Untersuchung eingeflossen.

Im Vertiefungsbereich konzentrieren sich eine Vielzahl von Funktionen. Vor allem der vorhandene Durchgangsverkehr und der Umsteigepunkt des öffentlichen Nahverkehrs erhöhen die Konfliktdichte in besonderem Maß.

Die Große Diesdorfer Straße (L49) besitzt die Ausprägung einer Hauptgeschäftsstraße mit Durchgangsverkehrscharakter. Insbesondere im Vertiefungsbereich zwischen Schenkendorfstraße und Annastraße existiert ein dichter Besatz inhabergeführter Einzelhandelsgeschäfte.

Infolge der im Abschnitt des Vertiefungsbereiches vorherrschenden geringen straßenräumlichen Qualität und der Innenstadtnähe sind die Ladengeschäfte einem mitunter hohen Konkurrenzdruck ausgesetzt. Zudem deuten vereinzelte Leerstände auf ein immer schwieriger werdendes Geschäftsumfeld hin. Sowohl die bestehende vierstreifige Fahrbahn mit straßengebundenem Gleiskörper als auch das in seiner Breite variierende Straßenprofil zwischen Schenkendorfstraße und Annastraße mindern die Nutzungsqualität der Seitenbereiche für Fußgänger erheblich. Insbesondere die platzartige Situation vor der Stadtparkasse, im Mündungsbereich der Maxim-Gorki-Straße, lädt derzeit nicht zum Verweilen ein. Die vorhandenen Fußwege variieren in ihrer

Profilbreite mitunter sehr stark. Sie sind teilweise mit Störelementen wie Schaltschränken, Masten von Straßenleuchten oder Ähnlichem besetzt. Straßenbegleitendes Grün, zum Beispiel in Form von alleearartigen Pflanzungen, ist in den Randbereichen des Vertiefungsbereiches nicht vorhanden. Hier bietet der offen gestaltete Straßenraum vor der Stadtparkasse im Bereich der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße in die Große Diesdorfer Straße ein besonderes Gestaltungspotenzial.

Im Vergleich zur Albert-Vater-Straße weist die gesamte Große Diesdorfer Straße eine mittlere Verkehrsbelastung auf und wird im Straßennetz der Stadt Magdeburg als Hauptsammelstraße mit Ortsverbindungsfunktion kategorisiert. Der Straßenabschnitt zwischen Annastraße und Schenkendorfstraße wird von zwei Straßenbahnlinien (Linie 1 und 6), von der Buslinie 52 zwischen Arndtstraße und Annastraße sowie von den Regionalbussen 612, 614, 652 und 663 befahren. Die Haltestellen für die Straßenbahnlinien und die Buslinie 52 sind am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Arndtstraße und Große Diesdorfer Straße/Annastraße vorzufinden.



Abbildung 122: Große Diesdorfer Straße/ Ecke Arndtstraße kurz nach der Jahrhundertwende, auf dem freien Platz rechts steht heute das Stadtparkassengebäude

9.2 Historische Entwicklung

Die derzeitigen Flächen Stadtfelds wurden im Zuge der Errichtung der Festungsanlage auch als Feld vor dem Ulrichstore bezeichnet und unterlagen damit erheblichen Baubeschränkungen (Reichsrayongesetz von 1871). Dort gelegene Flächen dienten zum Ende des 19. Jahrhunderts überwiegend der Land- und Viehwirtschaft.

Verbindungswege waren das wichtigste Kriterium für frühere bauliche Unternehmungen. So sind die ältesten Wege auch heute noch die wichtigsten Verbindungsstraßen von Stadtfeld. Demnach führte im 19. Jahrhundert ein Weg vom Ulrichstor nach Hohendodeleben (heutige Liebknechtstraße), eine Straße nach Olvenstedt (heutige Olvenstedter Straße) und ein weiterer Weg nach Diesdorf (heutige Große Diesdorfer Straße).

Im Jahr 1858 erfolgte ein Ausbau der Großen Diesdorfer Straße zu einer Chaussee mit einem 16 Fuß breiten Steinpflasterbelag. Das damalige Straßenprofil integrierte zudem einen Sommerweg und auch weitere seitliche Wege. Darüber hinaus wurden im Jahr 1868 in der Großen Diesdorfer Straße 36 Öllampen errichtet.

Mit der Aufhebung der Festungsvorschriften im Jahr 1896 setzte in Stadtfeld eine rege Bautätigkeit ein. Es entstanden viele für die Gründerzeit typische mehrgeschossige Mietshäuser, die überwiegend von wohlhabenden Bürgern bewohnt wurden. Eine gezielte Straßenplanung für den Stadtteil fand in der Folge zum Ende des 19. Jahrhunderts statt.

Die Große Diesdorfer Straße, Annastraße, Ebenendorfer Straße und auch viele der umgebenden Gebäude wurden im Laufe des Zweiten Weltkrieges infolge von Bombenangriffen mitunter massiv beschädigt. Die Beseitigung der Kriegsschäden und die nahezu vollständige bauliche Schließung der entstandenen Lücken fand in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts statt.



9.3 Städtebauliche Struktur

Der vertiefend untersuchte Abschnitt der Zentrenachse Große Diesdorfer Straße befindet sich zwischen der Schenkendorfstraße und Annastraße im Stadtteil Stadtfeld Ost. Charakteristisch und identitätsstiftend sind für den Straßenabschnitt das vielfältige Angebot an Gewerbe, Dienstleistung und öffentlichen Einrichtungen sowie der hohe Anteil an Wohnnutzung. Die mehrgeschossigen Wohnhäuser weisen im Erdgeschoss zumeist Geschäftsunterlagerungen auf, denen sich im ersten Obergeschoss größtenteils diverse Dienstleistungsanbieter anschließen.

Die Randbereiche der Großen Diesdorfer Straße kennzeichnet im überwiegenden Maß eine gründerzeitliche mehrgeschossige Blockrandbebauung. So wurden zu Anfang der 1990er Jahre zahlreiche Baulücken geschlossen.

Lediglich die fehlende Randbebauung an der Ecksituation Große Diesdorfer Straße/Annastraße führt zu einer Unterbrechung des ansonsten nahezu homogenen Stadtgefüges innerhalb des Vertiefungsbereiches.

Das markante Gebäude der Stadtparkasse auf dem schmalen, konisch zulaufenden Grundstück zwischen Maxim-Gorki-Straße und Großer Diesdorfer Straße wurde in den Jahren 1927-28 errichtet und kennzeichnet einen markanten Punkt für das umliegende Quartier. Der offene Straßenraum an der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße in die Große Diesdorfer Straße weist eine kleine organisch geformte, dreiecksähnliche Verkehrsinsel auf, die den Fußgängern in erster Linie als Querungshilfe dient. Diese ist in ihrer nördlichen Spitze mit Pflanzkübeln besetzt.



Abbildung 123: Große Diesdorfer Straße, Ecke Maxim-Gorki-Straße

Der sich westlich anschließende Straßenraum bietet den vielfältig vorhandenen Nutzungsansprüchen ein wesentlich engeres Querprofil, mit Straßenraumbreiten von insgesamt ca. 21 m (4 m Fußweg, 13 m Fahrbahn, 4 m Fußweg). Dies führt häufig zu Nutzungskonflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern, Ladenbesitzern und Kfz-Fahrern. Der Witterungsschutz der Straßenbahnhaltestellen und Störellemente wie beispielsweise Ladenaufsteller verengen die Gehwege zusätzlich.

Freisitzbereiche fehlen aufgrund des beengten Straßenraumes und der starken Lärmimmissionen bisweilen gänzlich.

Darüber hinaus sind im Bereich zwischen Annastraße und Schenkendorfstraße keine Radfahrstreifen, Radwege oder Schutzstreifen für Radfahrer vorhanden.

Straßenbegleitendes Grün fehlt zudem vollständig.

Sowohl der beidseitig unterlagerte Geschäftsbesatz als auch die publikumsintensiven Nutzungen der Ärzte und des vielfältigen Dienstleistungsangebotes in den Obergeschossen, unterstreichen die Bedeutung der Großen Diesdorfer Straße als Zentrenachse zusätzlich. Jedoch weisen auf der Südseite des Straßenzuges zwischen Annastraße und Schenkendorfstraße in den Erdgeschossen mitunter einige Ladenlokale Leerstand auf.



Abbildung 124: fehlende Ladezonen in der Großen Diesdorfer Straße - Lieferverkehr behindert Durchflussverkehr



Abbildung 125: fehlende Kurzzeitstellplätze (Einmündung Matthissonstraße)



Abbildung 126: fehlende barrierefreie Haltestellen (Bsp. Haltestelle Arndtstraße)

9.4 Verkehrlich- funktionale Nutzungsansprüche & Defizite

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Die Große Diesdorfer Straße wird im Straßennetz der Stadt Magdeburg als Hauptsammelstraße mit Ortsverbindungsfunktion kategorisiert. Das Verkehrsaufkommen stadteinwärts ist deutlich höher als stadtauswärts.

Das größte Verkehrsaufkommen der Großen Diesdorfer Straße ist am Knotenpunkt Westring zu verzeichnen. Circa 24.700 Kfz pro Tag passieren den Knotenpunkt Europaring/Große Diesdorfer Straße. Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen liegt zwischen den Knotenpunkten Westring und Steinigstraße bei ca. 11.000 Kfz pro Tag. Der Zielverkehr ist in diesen Wert mit eingeschlossen. Am Knotenpunkt des Damaschkeplatzes, der die wichtigste Verbindung Stadtfelds in Richtung Altstadt darstellt, besteht ein Verkehrsaufkommen von circa 28.400 Kfz pro Tag⁸⁷.

In der Großen Diesdorfer Straße kommt es im Abschnitt zwischen Annastraße und Schenkendorfstraße häufig zu Konflikten zwischen ÖPNV, Radfahrern, Fußgängern und Kraftfahrzeugen, die unter Umständen auch zu Verkehrsunfällen führen. Am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Annastraße kam es infolgedessen im Jahr 2011 zu 15 Verkehrsunfällen. Am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/Arndtstraße wurden 10 Verkehrsunfälle dokumentiert.

Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Im gesamten Planungsbereich besteht auf Grund des Geschäftsbesatzes und des Anteils an Wohnnutzung ein hoher Parkraumbedarf. Anwohnern und Anliegern stehen drei kostenpflichtige Tiefgaragen zur Verfügung. Parkhäuser sind im Vertiefungsbereich nicht vorhanden. In den Hinterhöfen im Bereich der Arndtstraße, Matthissonstraße und der Maxim-Gorki-Straße sind weitere Stellplätze vorhanden. Kundenparkplätze befinden sich unter anderem am Edeka-Aktiv-Markt in der Steinigstraße und auf dem Innenhof der Nebelung Orthopädie-Technik GmbH (Große Diesdorfer Straße 29). Die vorhandenen Stellplätze sind auf Grund

der fehlenden Ausschilderung schlecht einseh- oder erkennbar. Sie befinden sich vielfach auf Hinterhöfen und in Seitenstraßen, was die Auffindbarkeit durch Ortsfremde erschwert.

Kurzzeitparkplätze existieren ausschließlich in den untergeordneten Seitenstraßen der Großen Diesdorfer Straße und ermöglichen dort ein gebührenfreies Parken über die Dauer von einer (Schenkendorfstraße, Arndtstraße) oder zwei (Steinigstraße, Matthissonstraße) Stunden.

Eine detaillierte Erfassung und Bewertung der Stellplatzsituation mit Parkraumbilanz sollte im Zuge einer weiterführenden Vorplanung erfolgen.

Lieferrn und Laden

In der Großen Diesdorfer Straße ist insbesondere zwischen Annastraße und Schenkendorfstraße eine verstärkte Liefer- und Ladetätigkeit, durch die genannte Geschäftsunterlagerung, zu verzeichnen. Derzeit sind keine Ladezonen ausgewiesen, so dass die Be- und Entladung auf dem Fahrstreifen erfolgt und somit zusätzliche Behinderungen entstehen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Betreiber für die Bus- und Straßenbahnlinien sind die Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co.KG (MVB), welche in den Magdeburger Regionalverkehrsverbund, kurz „marego“, eingebunden sind. Der Vertiefungsbereich wird durch die Straßenbahnlinien 1 und 6 (jeweils im 10-Minuten-Takt) befahren. Die Buslinie 52 (10-/15-Minuten-Takt) im Bereich Arndtstraße und Annastraße sowie die Regionalbusse 612, 614, 652 und 663 verkehren dort ebenfalls. Die Haltestellen für die Straßenbahnlinien und die Buslinie 52 sind am Knotenpunkt der Arndtstraße und der Annastraße verknüpft. Sämtliche vorhandene Haltestellen im Vertiefungsbereich sind nicht barrierefrei ausgebildet.

Rad- und Fußgängerverkehr

Als Hauptgeschäftsstraße des Quartiers hat der Straßenraum der Großen Diesdorfer Straße eine hohe Bedeutung für Radfahrer und Fußgänger. Der Adelheidring stellt mit seinen Fuß- und Radwegen

⁸⁷ siehe „Karte 07 - Verkehrsaufkommen“



Abbildung 127: fehlende Radwege



Abbildung 128: fehlende Straßenraumkanten



Abbildung 129: vereinzelter Leerstand



Abbildung 130: unbefriedigende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit im Einmündungsbereich Maxim-Gorki-Straße



Abbildung 131: fehlendes Grün im Stadtteilzentrum



Abbildung 132: fehlende Radabstellanlagen vor den Geschäften



Abbildung 133: fehlende Barrierefreiheit



Abbildung 134: schmale Gehwege mit Nutzungskonflikten (Haltestelle Arndtstraße)



Abbildung 135: Skizze mit der Lokalisierung der Problembereiche entlang des Vertiefungsbereiches Große Diesdorfer Straße

die Verbindung zur Innenstadt her. Gemäß der Radverkehrskonzeption 2005 der Landeshauptstadt Magdeburg zählt die Große Diesdorfer Straße zum Hauptradverkehrsnetz der Stadt.

Der Radverkehr wird überwiegend auf der Fahrbahn (im Mischverkehr) geführt. Radfahrstreifen, Radwege oder Schutzstreifen für Radfahrer fehlen im Vertiefungsbereich gänzlich.

Im Hinblick auf die Umfeldnutzungen im Vertiefungsbereich bestehen starke Querbezüge zwischen dem nördlichen und südlichen Gehweg. Als ein Beispiel ist die Umsteigemöglichkeit an der Haltestelle Arndtstraße zuvor genannt. Wegen des beidseitigen Geschäftsbesatzes besteht ein zusätzliches linienhaftes Überquerungsbedürfnis. Gesicherte Überquerungsmöglichkeiten sind jedoch nur an den signalisierten Knotenpunkten der Annastraße und am Knotenpunkt Arndtstraße vorhanden. In Folge dessen wird die Fahrbahn häufig zwischen den signalisierten Knotenpunkten sowie östlich des Knotenpunktes Arndtstraße frei überquert.

Zusammenfassung Mängel im Vertiefungsbereich
Nutzungskonflikte auf dem Gehweg - Werbefläche für Einzelhandel, Wartefläche Haltestelle, Außenbestuhlung für Gastronomie (beengter Straßenraum)
geringe Aufenthaltsqualität im gesamten Vertiefungsgebiet (kein Erlebnischarakter und wenige Anreize zum „Flanieren“)
unbefriedigende Situation im Radverkehr (keine Radfahrstreifen, Radwege oder Schutzstreifen vorhanden)
fehlende oder qualitativ geringwertige Radabstellanlagen vor den Geschäften
schlechte Überquerbarkeit der Fahrbahn bei linienhaftem Querungsbedarf
Unfallhäufungen an Knotenpunkten Große Diesdorfer Straße/Annastraße und Große Diesdorfer Straße/Arndtstraße
fehlende Barrierefreiheit der Haltestellen
fehlende Kurzzeitstellplätze in der Großen Diesdorfer Straße
Mangel an Stellflächen für Kunden, Anwohner- und Anlieger im gesamten Vertiefungsbereich
teilweiser Leerstand von Einzelhandelsflächen (Verlust von Fachgeschäften)
hohe Lärmbelastung entlang der Zentrenachse

Legende Abb. 9-135

-  Barrierefreiheit
-  Außengastronomie
-  Kurzzeitparken
-  Ladezonen
-  Barrierearmut
-  Radfahrer
-  Sichtbeziehungen
-  Baumpflanzungen
-  Barrierearmut
-  Gefahrenstelle

Legende Abb. 9-136

-  Parken zeitlich nicht begrenzt
-  Parken auf 2 h begrenzt
-  Parken auf 1 h begrenzt
-  Anwohnerparkfläche (nicht öffentlich)
-  Kundenparkfläche
-  Tiefgarage



Abbildung 136: Skizze mit der Lokalisierung der Stellplätze entlang des Vertiefungsbereichs Große Diesdorfer Straße

9.5 Leitziele Vertiefungsbereich

Für den langfristigen Erhalt der Funktionsvielfalt sowie der Gewährleistung der Versorgungssicherheit entlang der Zentrenachse und im Stadtteil ist die Große Diesdorfer Straße als Ort des Wohnens, des Arbeitens, der Versorgung, der Kultur und Bildung sowie der Freizeit zu stärken. Um dem komplexen Wirkungsgefüge einer beginnenden Verödung der Straßenräume und dem Verlust der Nahversorgungsfunktion entgegenzuwirken, ist daher eine Aufwertung der Straßenräume zu empfehlen. Gleichermäßen kommt dies, in dem bevölkerungsreichsten und dichtbebautesten Stadtteil Magdeburgs, auch einem Großteil der Stadtteilbewohner zugute und fügt sich in die gesamtstädtischen Zielvorstellungen der „[...] kompakten Stadt der kurzen Wege: Nutzungsdichte in der Innenstadt und entlang des schienengebundenen Nahverkehrs intensivieren, [...] Nutzungsmischung ausbauen“⁸⁸ schlüssig ein.

1. Leitziel - Boulevard Große Diesdorfer Straße

- attraktiver, anregender Straßenraum mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
- Boulevard zum Flanieren und Verweilen

2. Leitziel - Neuer Quartiersplatz (Otto schafft Platz)

- Schaffung einer attraktiven Quartiersmitte als Identifikationspunkt für die Bürger

3. Leitziel - Straßenraum für alle

- Breite Gehwege für große Nutzungsvielfalt
- Sichere und möglichst linienhafte Überquerbarkeit
- barrierefreie ÖPNV-Haltestellen
- Verbesserung der Benutzbarkeit für Radfahrer
- Schaffung von PKW-Kurzzeitstellplätzen
- sicheres Liefern/Laden ohne Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer

4. Leitziel - Lebendige Straße

- Straßenraum als Begegnungsraum
- Verbesserung der Warenpräsentation und Möglichkeiten der Außenbewirtung für Gastronomen

9.6 Rahmenbedingungen & planerische Vorgaben

Bei den vorliegenden Vorschlägen handelt es sich um ganzheitliche Lösungsansätze mit der Bearbeitungstiefe einer Prinzipskizze. Eine detaillierte Planung im Sinne einer Straßen- und Verkehrsplanung ist auf Stufe des integrierten Handlungskonzeptes nicht vorgesehen. Dennoch wurden die einschlägigen Richtlinien und Planungsgrundlagen (RASt o6, ERA, ESG) berücksichtigt. Die erarbeiteten Varianten bieten eine Grundlage für eine weitere planerische Vertiefung. Dabei ist es notwendig, unter Beteiligung der städtischen Ämter und im Rahmen eines Planerworkshops o.ä. Verfahren, die vorhandenen Fragen und gewonnenen Erkenntnisse detaillierter zu untersuchen und aufeinander abzustimmen. Ferner sollte eine Verkehrssimulation mit in den weiteren Planungsprozess einbezogen werden. Aufbauend können die Ergebnisse stufenweise im Rahmen einer abgestimmten Vorplanung (Leistungsphasen 1, 2 gemäß § 56 HOAI) weiterentwickelt werden (siehe Maßnahme SG 2.1).

zulässige Höchstgeschwindigkeit

Der betrachtete Bereich stellt das ausgewiesene Stadtteilzentrum Stadtfelds Ost dar. Entsprechend sind die Reduzierung des Durchgangsverkehrs, ein hohes Maß an Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr, eine hohe Aufenthaltsqualität sowie die Begrenzung von Lärm- und Schadstoffemissionen wichtige Faktoren für den Bestand und die Zukunftsfähigkeit des Zentrenbereichs und seiner wichtigen Bedeutung für den Stadtteil. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit dem Verkehrszeichen 274-53 auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist für alle erarbeiteten Prinzipskizzen zwischen Maxim-Gorki-Straße und Annastraße vorgesehen. Rechtliche Grundlage hierfür ist §45 Abs. 1b der StVO (2010). Geregelt ist, dass Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ergreifen können. Zusätzlich ermöglicht §45 Abs. 9 StVO Maßnahmen, die den fließenden Verkehr aufgrund einer Gefahrenlage beschränken. Insbesondere für den Nachweis der Lärm- und Schadstoffemissionen sind Messungen notwendig, die das Überschreiten entsprechender Grenzwerte nachweisen.

88 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburg 2025 Gesamtstadt, Seite 6

9.7 Grundlagen der Prinzipskizzen

Querschnittsentwicklung

Entsprechend der Entwurfsgrundlage nach den RASt 06 können für die Querschnittsentwicklung folgende Entwurfsansätze angewandt werden:

1. geführter Entwurfsvorgang

Dabei werden, ausgehend von typischen Entwurfs-situationen sowie in Abhängigkeit von maßgeblichen Nutzungsansprüchen und der verfügbaren Straßenraumbreite, systematisch Querschnitte abgeleitet.

2. individueller Entwurfsvorgang

Die städtebauliche Bemessung zielt darauf, dass nicht die Verkehrsstärke im Kfz-Verkehr und die daraus abgeleitete Fahrbahnbreite allein maßgeblich sind, sondern die Ansprüche aller Straßenraumnutzer sowie die wünschenswerten Proportionen des Straßenraumes berücksichtigt werden.

Für Straßenräume mit Straßenbahnverkehr kommen die typischen Entwurfssituationen „Örtliche Geschäftsstraße“ Abbildung 137 auf Seite 167 und „Hauptverkehrsstraße“ Abbildung 138 auf Seite 168 in Frage. Diese Querschnittsempfehlungen werden auf Grund der besonderen straßenräumlichen Situation in einen individuellen Entwurfsvorgang integriert.

Typische Entwurfssituation

„örtliche Geschäftsstraße“

- Lage in Stadtteilzentren
- vielfältige Nutzungsansprüche; linearer Überquerungsbedarf
- 800 bis 1.800 Kfz/h: Radfahrstreifen

Typische Entwurfssituation

„Hauptgeschäftsstraße“

- Lage in Zentren
- vielfältige Nutzungsansprüche; linearer Überquerungsbedarf
- 400 bis 1000 Kfz/h: Radfahrstreifen
- 800 bis 1800 Kfz/h: Radwege im Seitenraum
- 1600 bis 2600 Kfz/h: Richtungstrennung/ Mittelstreifen

Straßenraumgestaltung

Die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete“ (ESG, Ausgabe 2011) gelten gleichermaßen für den Neubau, den Ausbau und den Umbau von Straßen- und Platzräumen innerhalb bebauter Gebiete, wie städtischen Hauptverkehrsstraßen, Wohnstraßen, Quartiersplätze etc.. Die ESG sind eng mit den RASt 06 verzahnt. Die Forderung der RASt 06 nach einem Straßenraumentwurf wird insbesondere im Hinblick auf die immateriellen Nutzungsansprüche und Erwartungen durch die ESG erfüllt.

Funktionale Nutzungsansprüche

- verkehrliche Ansprüche - Berücksichtigung der Funktion als Verkehrsweg mit Erschließungs-, Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion
- versorgungstechnische Ansprüche - umfasst das Spektrum der nicht verkehrlichen Erschließung der Grundstücke (Wasser, Abwasser, Elektrizität, Wärme, Gas und Fernmeldewesen)
- Ansprüche der Wirtschaft - Wirtschaftsbetriebe sind auf eine gute Erschließung sowie auf funktionierende und kosteneffektive Verkehrssysteme angewiesen da Straßen- und Platzräume auch unmittelbar als Wirtschaftsraum genutzt werden (Warenpräsentation, Schaufenster, Sitzgelegenheiten etc.)
- ökologische Ansprüche - Maßnahmen im öffentlichen Raum haben Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffbelastungen, die Versiegelung von Oberflächen etc., welche sich wiederum auf die Lebensbedingungen von Mensch, Tier und Pflanze auswirken

Immaterielle Nutzungsansprüche

- soziale Ansprüche - begründen sich aus der Funktion als Ort für Aufenthalt, Durchgang, Erlebnis, Ruhe und der informellen Begegnung etc.
- Identität - lokale Eigenart lebt von der Unterscheidungs- und Abgrenzungsmöglichkeit zu anderen Orten; durch besondere Qualitäten können sich Eigenart und Benutzung zu einem besonderen Milieu verdichten

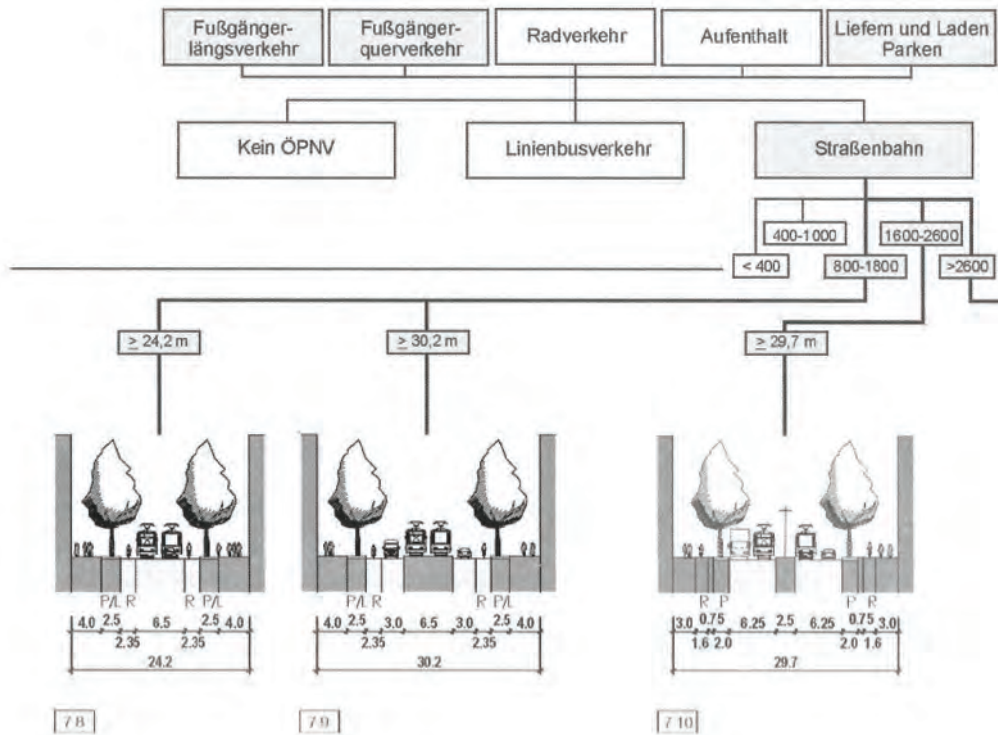


Abbildung 137: Empfohlene Querschnitte Typ 7 - Örtliche Geschäftsstraße (RAST 06)

- Orientierung - Straßen- und Platzräume sind wichtige Träger der Orientierung; durch das Verstehen von Zusammenhängen, der Erkennbarkeit und der Übersichtlichkeit wird die Ausrichtung der Räume gefördert; die unterschiedlichen Wahrnehmungsbedingungen der Verkehrsteilnehmer sind zu berücksichtigen
- Aneignung - setzt eine positive, individuelle und emotionale Beziehung der Nutzer zu einem Ort voraus; Interesse, Verantwortlichkeit, privat nutzbare Bereiche und Möglichkeiten der Darstellung eigener Interessen fördern zudem die Beteiligung an Planung, Realisierung und Erhalt der Orte
- Schönheit - die Wirkung von gut gestalteten öffentlichen Räumen reicht von der Kriminalitätsvorbeugung über Verkehrssicherheit bis zur Beeinflussung des Sozialverhaltens der Menschen

Radverkehrsführung

In den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, Ausgabe 2010) werden zur Wahl der geeigneten Radverkehrsführung folgende Kriterien genannt:

Kriterium Kraftfahrzeugverkehrsstärke

- berücksichtigt die vom Kfz-Verkehr ausgehenden Gefährdungen durch die Verkehrsstärke (Spitzenstunden) und Geschwindigkeit
- beide zuvorgenannte Größen sind durch verkehrsorganisatorische oder bauliche Maßnahmen beeinflussbar
- starker und schneller Fluss des Kfz-Verkehr macht eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum notwendig

Kriterium Schwerverkehrsstärke

- berücksichtigt die besondere Gefährdung durch Lastkraftwagen insbesondere beim Überholen und bei Abbiegevorgängen
- allgemeine Gefährdung wird durch die absolute Anzahl der Lastkraftwagen und Busse am Tag erfasst
- Busse sind gesondert zu erfassen, wenn der Bussonderstreifen durch den Radverkehr mitbenutzt werden darf
- starker Schwerverkehr macht eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum notwendig

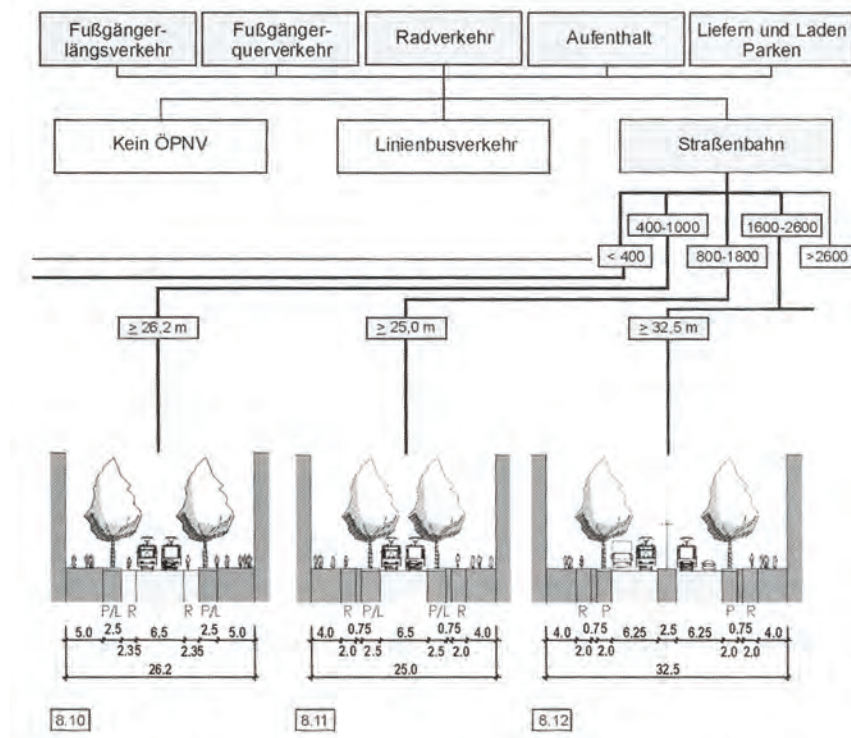


Abbildung 138: Empfohlene Querschnitte Typ 8 - Hauptgeschäftsstraße (RAST 06)

Kriterium Flächenverfügbarkeit

- hiermit wird berücksichtigt, ob die Führungsform bezüglich ihrer Breite sicher benutzbar ausgebildet werden kann
- Benutzbarkeit wird durch Gegenüberstellung der notwendigen Breiten (Nutzungsansprüche) mit den verfügbaren Breiten des Straßenraumes erfasst
- es gilt zu prüfen, ob vorhandene Querschnittselemente (Bäume, Borde) verändert werden können
- es gilt zu prüfen, ob gegenüber den Regelbreiten bauliche Einschränkungen vertretbar sind
- Kombinationen von Mindestmaßen für Radverkehr mit Mindestmaßen anderer Nutzungsarten sollten vermieden werden

Kriterium Parken

- berücksichtigt das von Parkvorgängen für die Nutzer von Radfahrstreifen und Schutzstreifen ausgehende Gefährdungspotenzial (Ein- und Ausparken, Öffnen von Wagentüren, Liefern und Halten in der zweiten Reihe)
- mögliche Gefährdung durch anliegende Nutzungen sowie Zahl und Frequenz der Parkplatzwechselvorgänge

- hohe Kurzzeitparkeranzahl und häufiger Lieferverkehr bzw. Halten in zweiter Reihe machen eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum notwendig
- nicht nötig wenn: hohe Anzahl von Langzeitparkern; punktueller zeitlich begrenzter Lieferverkehr bzw. seltenes Halten in zweiter Reihe; geringe Parknachfrage am Fahrbahnrand

Kriterium Knotenpunkte und Grundstückzufahrten

- berücksichtigt die Gefährdung durch einbiegende und abbiegende Kfz an Knotenpunkten und Zufahrten
- Grundstückzufahrten werden berücksichtigt wenn dort nennenswertes Verkehrsaufkommen nachweisbar ist
- mehr Einmündungen und Zufahrten, sowie eine höhere Zahl der dort ein- und abbiegenden Autos sprechen gegen eine Seitenraumführung des Radverkehrs

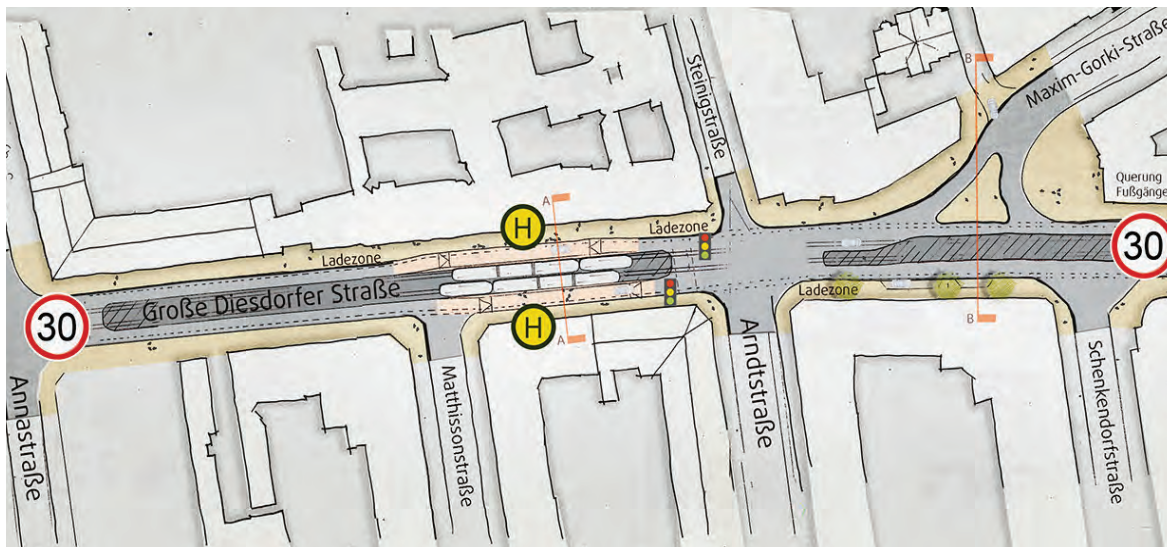


Abbildung 139: Lageplan Prinzipskizze Variante 1

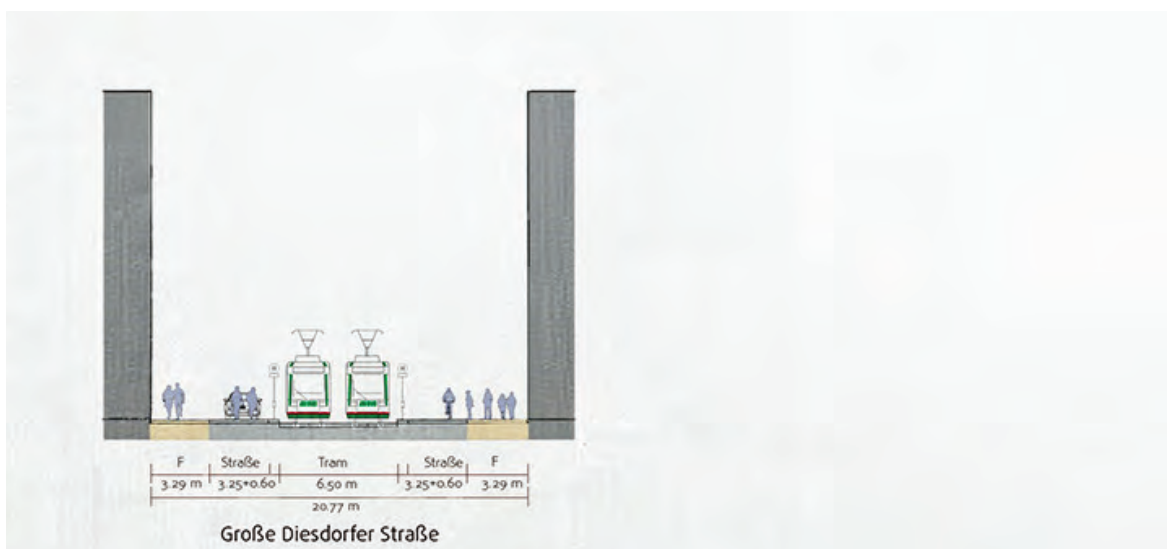


Abbildung 140: Querschnitt A-A Variante 1 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße



Abbildung 141: Querschnitt B-B Variante 1 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße

9.8 Prinzipskizze 1 - Haltestellen mit angehobener Fahrbahn

Die vierstreifige Fahrbahn mit straßengebundenem Gleiskörper wird baulich kaum verändert. Für die Realisierung einer Haltestelle mit angehobener Fahrbahn ist hierfür eine zweistreifige Reduzierung des Straßenprofils notwendig. Diese erfolgt durch eine Schrägstrichgattermarkierung (Sperrfläche) der beiden mittigen Fahrstreifen. Bauliche Anpassungen sind somit nur im Bereich der Bus- und Straßenbahnhaltestellen notwendig. Um Barrierefreiheit an den Haltestellen zu gewährleisten, wird die Fahrbahn im Bereich der Haltestellen angehoben und der Gehweg der nördlichen Seite entsprechend angepasst. Die Führung des Radverkehrs erfolgt über die beidseitige Anlage eines Schutzstreifens. Südlich der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße bietet es sich an, das vorhandene Flächenpotenzial der Seitenräume (ca. 5,0 m Breite) für weitere Kurzzeitparkplätze umzunutzen. Dieser Bereich gewinnt zudem durch die Pflanzung von Straßenbäumen erheblich an Aufenthaltsqualität. Darüber hinaus können hier auf Grund des breiteren Seitenbereiches feste Radabstellanlagen in Form von Bügeln errichtet werden. Bei der festgestellten Liefer- und Ladetätigkeit gilt es andere Verkehrsteilnehmer nicht zu behindern. Im Bereich des nördlichen Gehweges der Großen Diesdorfer Straße, Höhe Steinigstraße, können Ladezonen eingerichtet

werden. Diese für Lieferverkehr zeitlich befristet zur Verfügung stehenden Zonen sind durch eine entsprechende Materialwahl und Beschilderung zu kennzeichnen.

Aspekt	Pro	Kontra
Verkehrssicherheit	-	Konfliktsituation mit anderen Verkehrsteilnehmern bleibt unverändert
Radverkehr	Einrichtung von Schutzstreifen (Verbesserung der Verkehrssicherheit)	mögliche widerrechtliche Nutzung der Schutzstreifen als Pkw-Stellplätze (auch mit Rechtskraft der StVO 2013), wenig Möglichkeiten für Radabstellanlagen
Fußgängerverkehr	-	geringere Gehwegbreiten, wenig Querungsmöglichkeiten, Unterbrechung des Fußweges durch Seitenstraßen
Parken, Liefern/Laden	Schaffung von zwei bis drei Kurzzeitstellplätzen	Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer durch Liefer- und Ladetätigkeiten
Kraftfahrzeugverkehr	Erhalt der Leistungsfähigkeit	-
Straßenbahnverkehr	barrierefreie Haltestellen gewährleisten direkten Zugang zur Haltestelle und sicheres Ein- und Aussteigen	straßenräumlich-gestalterisch unbefriedigende Lösung
Seitenräume	-	geringe Aufenthaltsqualität, keine Verbesserung für gastronomische Außenbewirtung und Warenpräsentation

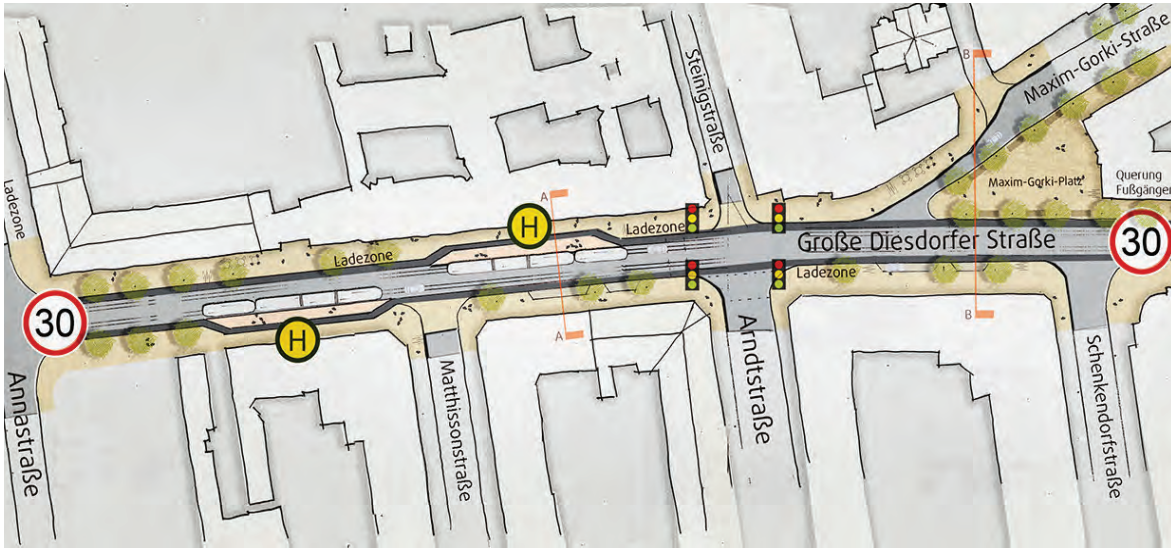


Abbildung 142: Lageplan Prinzipskizze Variante 2



Abbildung 143: Querschnitt A-A Variante 2 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße



Abbildung 144: Querschnitt B-B Variante 2 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße

9.9 Prinzipskizze 2 - zweistreifige Fahrbahn mit versetzter Kap-Haltestelle

Die vierstreifige Fahrbahn mit straßengebundenem Gleiskörper wird baulich auf zwei Streifen reduziert, wobei der Gleiskörper zum Großteil unverändert bleibt. Daher verbreitern sich die Seitenbereiche und die Anlage eines beidseitigen Fahrradschutzstreifens nach RASt o6 / ERA ist u.a. möglich. Barrierefreie Kap-Haltestellen sind auf dem nördlichen Gewegabschnitt zwischen Annastraße - Steinigstraße und dem südlichen Gehwegabschnitt zwischen Matthissonstraße - Annastraße anzuordnen. Wegen der Längenausdehnung des Straßenbahnwagen von 30 m + 15 m Beiwagen und der resultierenden Haltestellenlänge ist in der beengten städtebaulichen Situation ein Versatz der Haltestellen notwendig. In diesen Bereichen ist der Radschutzstreifen hinter den Wartezonen für Fahrgäste entlang geführt. Durch die vollständige Signalisierung des Knotenpunkts Große Diesdorfer Straße, Arndtstraße und Steinigstraße wird u.a. die Querung für Fußgänger über die Arndtstraße erleichtert und der östliche Bereich mit seinen Einzelhandelsflächen stärker in das Stadtteilzentrum mit eingebunden. Durch die Aufgabe der Rechtsabbiegerstraße im Einmündungsbereich der Maxim-Gorki-Straße erhält die straßenräumliche Situation einen Platzcharakter. Die Ausfahrt aus der Maxim-Gorki-Straße bleibt weiterhin bestehen. Eine Reihe von kleinkronigen

Straßenbäumen, die trapezförmig und parallel zur Gebäudekante der Stadtparkasse angeordnet werden, unterstützen die Einfassung des neuen Platzes. Dazwischen angeordnete Sitzbänke erhöhen zudem die Aufenthaltsqualität. Der Platz bildet durch die Umgestaltung den neuen Zentrenschwerpunkt. Die entlang der Großen Diesdorfer Straße in den Seitenbereichen gepflanzten kleinkronigen Straßenbäume werten den Aufenthaltsqualität weiter auf und verleihen dem Straßenbild einen Alleecharakter. Im nördlichen und südlichen Seitenbereich bietet es sich an, Ladezonen einzurichten. Diese für Lieferverkehr zeitlich befristet zur Verfügung stehenden Zonen werden durch eine entsprechende Materialwahl und Beschilderung gekennzeichnet. Außerhalb der Lieferzeiten stehen diese als Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Die Anhebung der Fahrbahnen im Mündungsbereich Matthissonstraße und Steinigstraße auf das Gehwegniveau verstärkt den fußläufigen Boulevardcharakter. Südlich der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße sowie auf dem Abschnitt zwischen Matthissonstraße und Arndtstraße können zudem insgesamt ca. sechs Kurzzeitparkplätze entstehen. Die Installation zahlreicher Radabstellanlagen kann darüber hinaus problemlos realisiert werden.

Aspekt	Pro	Kontra
Verkehrssicherheit	deutliche Reduzierung der Konflikte unter den Verkehrsteilnehmern	-
Radverkehr	sichere Radverkehrsführung (gute Sichtbeziehung zu Kfz), zahlreiche Radabstellmöglichkeiten	-
Fußgängerverkehr	linienhafte Querung möglich, Einbindung des östlichen Bereiches	barrierefreie Querung an den signalisierten Knotenpunkten und auf Höhe Sparkassengebäude möglich
Parken, Liefern/Laden	Kurzzeitparken für Kunden (ca. sechs Kfz-Stellplätze), Liefer- und Ladezonen im Seitenbereich möglich (keine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer)	wie zuvor keine Kurzzeitstellplätze stadtauswärts
Kraftfahrzeugverkehr	Erhalt der Leistungsfähigkeit	kein Einfahren in die Maxim-Gorki-Straße von der Großen Diesdorfer Straße möglich
Straßenbahnverkehr	barrierefreie Kap-Haltestellen gewährleisten sicheres Ein- und Aussteigen	versetzte Haltestellenanordnung bedingt weitere Wege
Seitenräume	erhöhte Aufenthaltsqualität durch breitere Seitenräume und Baumneupflanzungen (Baumgruppe III), Parkstände können optional bzw. temporär von der Gastronomie genutzt werden, gestalterisches Alleinstellungsmerkmal durch Maxim-Gorki-Platz	-

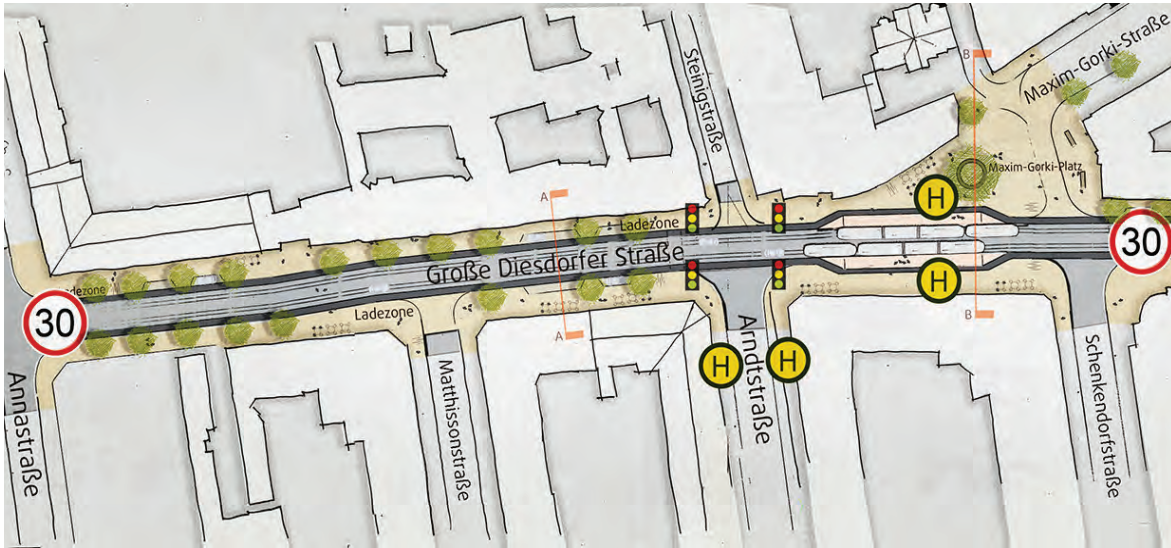


Abbildung 145: Lageplan Prinzipskizze Variante 3



Abbildung 146: Querschnitt A-A Variante 3 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße



Abbildung 147: Querschnitt B-B Variante 3 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße

9.10 Prinzipskizze 3 - zweistreifige Fahrbahn mit Kap-Haltestelle an der Maxim-Gorki-Straße

Die vierstreifige Fahrbahn mit straßengebundenem Gleiskörper wird baulich auf zwei Streifen reduziert und der Gleiskörper entsprechend der gewünschten straßenräumlichen Situation angepasst. Hierdurch verbreitern sich die Seitenbereiche und die Anlage eines beidseitigen Fahrradschutzstreifens nach RASt o6 / ERA ist u.a. möglich. In den Bereichen der ÖPNV-Haltestellen sind die Radschutzstreifen hinter den Wartezonen für Fahrgäste entlang geführt. Die Kap-Haltestellen der Straßenbahn befinden sich im Teilbereich Arndtstraße - Schenkendorfstraße. Eine Trennung der Bus- von der Straßenbahnhaltestelle ist infolge der derzeitigen Busroutenführung notwendig. Die Bushaltestellen sind dementsprechend in der Arndtstraße angeordnet. Durch die vollständige Signalisierung des Knotenpunktes Große Diesdorfer Straße - Arndtstraße wird die Querung für Fußgänger über die Arndtstraße erleichtert, der östliche Bereich mit seinen Einzelhandelsflächen stärker in das Stadtteilzentrum eingebunden und ein bequemes Umsteigen zwischen den Verkehrsmitteln sichergestellt. Der Stadtraum im Bereich der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße erhält durch Aufgabe des vorhandenen Straßenprofils einen Platzcharakter. Die gesamte Platzfläche

wird auf das Gehwegniveau angehoben und kann in Ausnahmefällen z.B. zu Entsorgungszwecken überfahren werden. Auf der straßenabgewandten Seite der nördlichen Kap- Haltestelle bietet es sich an, einen zentralen Schmuckbaum mit einer Rundbank zu errichten und für den neuen Maxim-Gorki-Platz ein klar wiedererkennbares Gestaltungs- und Identifikationselement zu schaffen. In den weiteren Gehwegbereichen werden alleartig positionierte Straßenbäume den städtischen Raum zusätzlich auf. Im nördlichen und südlichen Seitenbereich bietet es sich an, Ladezonen einzurichten. Diese für Lieferverkehr zeitlich befristet zur Verfügung stehenden Zonen werden durch eine entsprechende Materialwahl und Beschilderung gekennzeichnet. Außerhalb der Lieferzeiten stehen diese als Pkw-Stellplätze zur Verfügung. Südlich der Einmündung der Maxim-Gorki-Straße sowie auf dem Abschnitt zwischen Matthissonstraße und Arndtstraße könnten insgesamt ca. sechs Kurzzeitparkplätze entstehen. Zahlreiche Möglichkeiten für Radabstellanlagen sind ebenfalls gegeben. Die Anhebung der Fahrbahnen im Mündungsbereich Matthissonstraße und Steinigstraße auf das Gehwegniveau verstärkt den fußläufigen Boulevardcharakter.

Aspekt	Pro	Kontra
Verkehrssicherheit	keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern	-
Radverkehr	sichere Radverkehrsführung (gute Sichtbeziehung zu Kfz), zahlreiche Radabstellmöglichkeiten	-
Fußgängerverkehr	linienhafte Querung möglich, Einbindung des östlichen Bereiches	-
Parken, Liefern/Laden	Kurzzeitparken für Kunden (ca. sechs Kfz-Stellplätze), Liefer- und Ladezonen im Seitenbereich möglich (keine Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer)	Maxim-Gorki-Straße: Ausfahrtmöglichkeit für Müllfahrzeuge etc. in Richtung Große Diesdorfer Straße wird sichergestellt
Kraftfahrzeugverkehr	Erhalt der Leistungsfähigkeit	Maxim-Gorki-Straße wird zur Sackgasse für den Pkw-Verkehr
Straßenbahnverkehr	barrierefreie Kap-Haltestellen gewährleisten sicheres Ein- und Aussteigen	Bus- und Straßenbahnhaltestellen wären bei der derzeitigen Busführung getrennt
Seitenräume	erhöhte Aufenthaltsqualität durch breitere Seitenräume und Baumneupflanzungen (Baumgruppe III), Parkstände können optional bzw. temporär von der Gastronomie genutzt werden, gestalterisches Alleinstellungsmerkmal durch Maxim-Gorki-Platz	-

10 Beteiligung & Öffentlichkeitsarbeit

10.1 zeitlicher Ablauf der Untersuchung

Termin	Vorgang	Teilnehmer
21. Juli 2009	Stadtratsbeschluss zum Förderprogramm (DS0354/09)	
14. Februar 2012	Beauftragung durch das Stadtplanungsamt	
29. März 2012	Projekteröffnungskonferenz 1. Ämterbeteiligung	Herr Herrmann - Stadtplanungsamt div. Fachämter Herr Großmann - SG Pro / STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Müller - META architektur GmbH
März bis Juni 2012	Bestandsanalyse	
April bis August 2012	qualitative leitfadengestützte Interviews mit Akteuren und Händlern	Herr Schulze - META architektur GmbH Herr Böhme - STEGROPLAN Ing.ges. mbH siehe Interviewliste beteiligte Akteure
21. Mai 2012	1. Bürgerinformationsveranstaltung Vorstellung der Zwischenergebnisse und ersten Handlungsfelder	Herr Olbricht - Stadtplanungsamt Herr Herrmann - Stadtplanungsamt Herr Großmann - SG Pro / STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH Herr Müller - META architektur GmbH ca. 40 Bürger
6. Juni 2012	Zentrenspaziergang Stadtfeld West Zentrenachse Große Diesdorfer Straße	Herr Sendt - Stadtplanungsamt Herr Böhme - STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH
7. Juni 2012	Zentrenspaziergang Stadtfeld Ost Zentrenachse Olvenstedter Straße	Herr Sendt - Stadtplanungsamt Herr Schneider - Stadtplanungsamt Herr Böhme - STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH
8. Juni 2012	Zentrenspaziergang Stadtfeld Ost Zentrenachse Große Diesdorfer Straße	Herr Rönick - Stadtplanungsamt Herr Schneider - Stadtplanungsamt Herr Böhme - STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH
19. Juni 2012	Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße Abstimmung Handlungsschwerpunkte	Herr Kirschbaum - Verkehrsplanung MVB Herr Schneider - Stadtplanungsamt Frau Bischoff - STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Böhme - STEGROPLAN Ing.ges. mbH
20. Juni 2012	Abstimmung Prinzipskizzen Vertiefungsbereich Große Diesdorfer Straße	Herr Schneider - Stadtplanungsamt Herr Polzin - Stadtplanungsamt Herr Großmann - SG Pro / STEGROPLAN Ing.ges. mbH Frau Bischoff - STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH
5. Juli 2012	Abstimmung MKFZ-Plan	Herr Herrmann - Stadtplanungsamt Herr Rönick - Stadtplanungsamt Herr Sendt - Stadtplanungsamt Herr Schulze - META architektur GmbH Herr Müller - META architektur GmbH

Termin	Vorgang	Teilnehmer
17. Juli 2012	2. Bürgerinformationsveranstaltung Vorstellung der Leitziele & Maßnahmen	Herr Dr. Scheidemann- Baudezernent Herr Herrmann - Stadtplanungsamt Herr Großmann - SG Pro / STEGROPLAN Ing.ges. mbH Herr Schulze - META architektur GmbH Herr Müller - META architektur GmbH ca. 60 Bürger
28. August 2012	Abgabe Vorabzug Endbericht Integriertes Handlungskonzept	
September 2012 bis Januar 2013	Abstimmung Vorabzug mit Stadtplanungsamt	Stadtplanungsamt, SG Pro, META architektur GmbH, STEGROPLAN Ing.ges. mbH
31. Januar 2013	Abgabe Entwurf Endbericht Integriertes Handlungskonzept	
Februar 2013 bis Mai 2013	2. Ämterbeteiligung im Umlaufverfahren	div. Fachämter
27. Mai 2013	Abgabe Endbericht Integriertes Handlungskonzept als Entwurf für die Beschlussvorlage DS0322/13	
Juli 2013 bis Dezember 2013	Nachweis des Ämterdurchlaufs von Beschlussvorlagen	div. Fachämter
04. Februar 2014	Abgabe Endbericht Integriertes Handlungskonzept als Entwurf für die Beschlussfassung DS0322/13	
I. Quartal 2014	Genehmigung Dienstberatung Oberbürgermeister	Oberbürgermeister
I. Quartal 2014	Beratung in den Ausschüssen	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Verkehr, Finanz- und Grundstücksausschuss
I. Quartal 2014	Beschlussfassung über das Integrierte Handlungskonzept	Stadtrat

10.2 Interviewliste beteiligte Akteure

Ämter & Institutionen

Einrichtung	Akteur	Interviewtermin
Allgemeiner Deutsche Fahrrad-Club e. V.	Herr Beier	14. Mai 2012
BUND Sachsen-Anhalt	Herr Wendenkampf	04. Juni 2012
Handwerkskammer Magdeburg	Herr Telloke	28. Juni 2012
IHK Magdeburg Referentin Raumordnung, Referentin Handel	Frau Evers, Frau Otto	07. Juni 2012
Jugendamt - Sozialzentrum IV / Streetworker	Herr Genzmann	08. Mai 2012
Kassenärztliche Vereinigung Sachsen-Anhalt	Frau Dr. Güttler	28. Juni 2012
Landeshauptstadt Magdeburg Bauordnungsamt	Herr Wiegel	23. Mai 2012
Landeshauptstadt Magdeburg Stadtplanungsamt - verbindliche Bauleitplanung	Frau Bartel, Frau Eggert	19. April 2012
Landeshauptstadt Magdeburg Dez. III Wirtschaftsförderung"	Herr Klaffehn	30. Mai 2012
Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH	Herr Kirschbaum	19. Juni 2012

Kultur, Soziales, Gemeinwesen & Bildung

Einrichtung	Akteur	Interviewtermin
ART-Depot	Frau Brieger	08. Mai 2012
AWO Kreisverband Magdeburg e. V.	Frau Wolf	29. Mai 2012
Christlicher Verein junger Menschen CVJM Magdeburg e.V.	Frau Kuhn	02. Mai 2012
Evangelische Paulusgemeinde Kirchspiel Magdeburg West	Herr Bartels	22. Mai 2012
Grundschule "Annastraße"	Herr Schöppl	15. Mai 2012
IG "Große Diesdorfer Straße"	Herr Salmen	02. Mai 2012
AG GWA Stadtfeld Ost	Herr Canehl	11. Mai 2012
AG GWA Stadtfeld West	Herr Neuß	18. April 2012
IG Mehrgenerationenplatz Hans-Löscher-Str.	Frau Grommelt	01. Juni 2012
Integrierte Gesamtschule "Willy Brandt"	Frau Ullitzka	22. Mai 2012
Johanniter Regionalverband Magdeburg/Altmark/Börde/Harz	Frau Trautmann	08. Juni 2012
Kinder- und Familienzentrum EMMA des SPIELWAGEN e.V.	Frau Kanter	August 2012
Kita "Klettermax" & "Wunderland"	Frau Grimke	29. Mai 2012
KJH "Kinderhaus Flechtinger Straße"	Herr Dohmeyer	07. Mai 2012
Kunstverein derART e.V.	Herr Conrad	07. Mai 2012
Kunstverein Zinnober e. V.	Herr Stäps	03. Mai 2012
Magdeburger Friseurmuseum	Frau Psoch	03. Mai 2012
Offener Kanal Magdeburg e.V.	Herr Gayda	14. Mai 2012
Oli Lichtspiele Magdeburg	Herr Prof. Dr. Heckmann	08. Mai 2012
pdv - Partei der Vernunft	Frau Godau	07. Mai 2012
Sekundarschule "Oskar Linke"	Herr Ackermann	16. Mai 2012
Verein für Sporttherapie und Behindertensport 1980 Magdeburg e.V.	Herr Dörner, Herr Parchatka	14. Mai 2012

Handel, Handwerk & Dienstleistung

Unternehmen	Akteur	Interviewtermin
Adler Apotheke	Herr Fiedler	18. April 2012
Architekturbüro Thal	Herr Thal	7. Mai 2012
Blumenpavillon Amhoff	Frau Amhoff	23. Mai 2012
Blumen Flair	Frau	23. Mai 2012
Bon Jour	Frau Birkholz	7. Mai 2012
Café Restaurant Amsterdam	Herr Knoche	28. August 2012
Dekopol	Herr Jahn	30. Mai 2012
DHL	Herr Liebrecht	14. Mai 2012
Dr. Knoche Augenoptik-Hörakustik	Herr Knoche	28. August 2012
Michael Märtens Intercoiffure	Herr Märtens	21. Mai 2012
Orchideen Apotheke	Frau Georgiev	14. Mai 2012
PRO VITA Seniorenpflegeheim "Im Stadtfeld"	Frau Dinsse	8. Mai 2012
Reiseagentur Kammerer	Herr Kammerer	27. April 2012
Reisebüro De Luna	Frau Lauterbach	5. Juni 2012
Sanitätshaus Nebelung	Herr Nebelung	14. Mai 2012
teilAuto Mobility Center GmbH	Herr Emmelmann	30. Mai 2012

Immobilieigentümer & Wohnungsbaugenossenschaften

Unternehmen	Akteur	Interviewtermin
GMG Grundbesitz Management GmbH (TKK)	Herr Hauert	07. Juni 2012
Haus & Grund Magdeburg e.V.	Herr Dr. Neumann	29. Mai 2012
Schubert Motors GmbH	Herr Schubert	
Seifama GmbH	Frau Scharf	11. Mai 2012
Magdeburger Wohnungsbaugenossenschaft von 1893 eG	Frau Wartmann, Herr Zenß	11. Juni 2012
Wohnungsbaugenossenschaft WGM 1995 e.G.	Herr Saft	23. Mai 2012
Wohnungsbaugenossenschaft Magdeburg-Stadtfeld eG	Frau Stephany, Herr Rückriem	15. Juni 2012
Wohnungsbaugenossenschaft Otto von Guericke eG"	Frau Grasse, Herr Hornemann	14. Juni 2012
Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg mbH Kundencenter Süd	Frau Willenius	14. Mai 2012

weitere angefragte Akteure ohne Interview

Einrichtung	Akteur	Grund
Bürgerverein Beimssiedlung e. V.	Frau Schulz	Absage
Giebelmann Unternehmensgruppe	Herr Giebelmann	keine Rückmeldung
MWG-Wohnungsgenossenschaft eG Magdeburg	Herr Fischbeck	Absage
Schulumweltzentrum/Ökoschule	Frau Effenberger	keine Rückmeldung
Stadtmarketing Pro Magdeburg e.V.	Herr Bandarau	keine Rückmeldung
Uhren-Franke	Herr Zillich	Absage
Wohnungsbaugenossenschaft Post und Energie eG	Herr Voigt	keine Rückmeldung

10.3 Interviewleitfaden

Der Interviewleitfaden gliedert sich in einen allgemeinen Teil (Struktur und Standort), der für alle Interviewpartner galt und speziellen Ergänzungsfragen für Stadtteilakteure, Lokale Wirtschaft und Immobilieneigentümer. Dabei konnte ein Stadtteilakteur auch gleichzeitig Immobilieneigentümer und/oder ein lokaler Unternehmer sein. In diesem Fall wurden alle entsprechenden Fragen berücksichtigt.

Struktur und Standort (Stärken, Schwächen, Defizite, Potentiale)

1. Welche Bedeutung hat Stadtfeld innerhalb Magdeburgs und wie ist Ihre Wahrnehmung der Zentrenachsen Große Diesdorfer Straße und Olvenstedter Straße?
2. Welche wesentlichen Stärken und Schwächen des Stadtteils können Sie nennen?
3. In welchem Bereich sehen Sie den größten Handlungsbedarf? Welche konkreten Maßnahmen wünschen Sie sich?
4. Welche Kooperationen und Netzwerke gibt es und welche Schwerpunkte haben diese? Beteiligen Sie sich daran?

Ergänzungsfragen - Stadtteilakteur

1. Wie bewerten Sie die städtebauliche und verkehrliche Situation im Stadtteil bzw. an den Zentrenachsen?
2. Wie bewerten Sie die Qualität und Quantität der Einkaufsmöglichkeiten, der Nahversorgung, der Gastronomie und der angebotenen Dienstleistungen an den Zentrenachsen sowie Stadtfeld insgesamt?
3. Wie kann die Infrastruktur für Soziales, Sport, Kultur und Freizeit sowie das Spielplatz- und Grünflächenangebot aus ihrer Sicht charakterisiert werden? Nutzen Sie diese?

Ergänzungsfragen - Lokale Wirtschaft

1. Welche Gründe hatten Sie für Ihre Geschäftsansiedlung bzw. die Wahl Ihres Arbeitsschwerpunktes in Stadtfeld? Wohnen Sie gleichzeitig hier?
2. Wie ist nach Ihrer Meinung die Branchenstruktur zu charakterisieren?
3. Welchen Einfluss haben großflächiger Einzelhandel und Shopping-Center auf Ihr Geschäft?
4. Welche Potentiale sehen Sie in Ihrem Geschäftsumfeld? Welche Hemmfaktoren bestehen und haben Sie Lösungsvorschläge?
5. Welche Verkehrsmittel nutzt die Mehrzahl Ihrer Kunden und Mitarbeiter? Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit Ihres Geschäfts mit allen Verkehrsmitteln ein?

Ergänzungsfragen - Immobilieneigentümer

1. Handelt es sich aus Ihrer Sicht eher um einen Nachfrage- oder Anbietermarkt in Stadtfeld Ost & West?
2. Welche Angebotslücken sehen Sie bzw. wie ist die Nachfrage differenziert (Nutzungsart und -größe)?
3. Wie hoch schätzen Sie die Fluktuation und Leerstände entsprechend den Nutzungsarten (Wohnen bzw. Gewerbe) entlang der Zentrenachsen ein?
4. In welchem Zustand befinden sich die Bestände mehrheitlich und welche Investitionen planen sie (energetische Gebäudesanierung z.B.)? Ist Ihre Strategie eher lang- oder kurzfristig ausgerichtet?
5. Wie charakterisieren Sie die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung und anderen Akteuren im Stadtteil z.B. in Bezug auf Spielplatzflächen und Grünflächen ein?

10.4 Pressespiegel Untersuchungszeitraum (Januar - August 2012)

Beims, Taut und Göderitz grübeln über den Bauhaus-Plänen für die Beimssiedlung

Kühne Idee für ein Denkmal auf dem Beimsplatz zum 90. Jahrestag des historischen Viertels

Der Beimsplatz soll durch ein Denkmal aufgewertet werden, um seiner Funktion als Tor zum Bau- und Denkmal Beimssiedlung gerecht zu werden. Ziel ist die Einweihung zum Siedlungsjubiläum in drei Jahren.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Nachdem die Volksstimme gestern bereits die Pläne für die Künstlerkolonie und die historische Musterwohnung in der Beimssiedlung vorgestellt hat, warten Barbara Psoch und Wolfram Stäps heute mit einer ebenso ambitionierten Idee auf. Als letzten Part ihrer Trilogie zur Aufwertung des architektonischen Flächendenkmals haben sie den Beimsplatz für eine Schönheitskur ins Visier genommen.

Zentrales Merkmal ihrer Vision: ein Denkmal, das an die Wegbereiter der Beimssiedlung erinnert. Neben dem Namensgeber Hermann Beims, der als Oberbürgermeister in den 1920er Jahren den sozialen Wohnungsbau in Magdeburg wesentlich vorantrieb, sind das die Stadtplaner Bruno Taut und Johannes Göderitz. Sie sollen grübelnd über den Plänen zur 1925 bis 1929 erbauten Siedlung dargestellt werden. Außer Acht lassen die Denkmalverfechter dabei allerdings, dass Konrad Rühl und Georg Gauger die tatsächlichen Architekten der knapp 2000 Wohnungen waren.

Unterstützung von Bürgerverein, GWA und Wobau
Evelin Schulz vom Bürgerverein Beimssiedlung begrüßt die Ideen und sichert ihre Unterstützung



Noch präsentiert sich der Beimsplatz eher unscheinbar. Nach den Vorstellungen engagierter Anwohner soll aber bis zum 90. Siedlungsgedurtstag 2015 ein Denkmal die Fläche aufwerten. Foto: S. Harter



Oberbürgermeister Hermann Beims
Foto: Stadtarchiv

Stäps vorstellen.
„Die Einweihung des Denkmals könnte der Höhepunkt des 90. Jahrestages der Beimssiedlung im Jahr 2015 sein“, glaubt Barbara Psoch. Damit steckt sie einen zeitlichen Rahmen für die Umsetzung des kühnen Plans ab, der seit Frühjahr vergangenen Jahres langsam Gestalt annimmt.

Kleiner Beitrag auf dem Weg zur Kulturhauptstadt Europas 2020

Kerstin Willenius von der Wobau erklärt außerdem in Ergänzung zum gestrigen Artikel: „Die Musterwohnung ist ebenfalls ein langfristiges Projekt, das wir auch zum Siedlungsjubiläum anschieben.“ Sollten sich Künstler und Kunsthandwerker für einen Laden in der Beimssiedlung interessieren, stehe sie mit ihren Mitarbeitern in der Geschäftsstelle in der Flechtiger Straße 22a zur Verfügung.

Anliegen aller Beteiligten ist es, die Beimssiedlung als touristisches und kulturelles Ziel (gerade auch im Hinblick auf die Bewerbung Magdeburgs als Kulturhauptstadt 2020) zu stärken. Dann werden womöglich eines Tages Touristen durch die Walbecker Straße geführt und der rote Doppeldeckerbus hält auch am neuen Beimsplatz-Denkmal.



„Die Einweihung des Denkmals könnte der Höhepunkt des Jubiläums der Beimssiedlung im Jahr 2015 sein.“

Barbara Psoch



„Künstler, die sich für einen Laden in der Beimssiedlung interessieren, können sich einfach bei uns melden.“

Kerstin Willenius, Wobau

bei der Umsetzung zu. „Voraussetzung ist aber die Nachhaltigkeit“, erklärt sie. Auch die Wobau ist an einem Denkmal für den Beimsplatz interessiert, wie Kerstin Willenius, Leiterin der Geschäftsstelle Süd, bestätigt. Anders als bei der geplanten Musterwohnung wie anno 1925 kann das Unternehmen hierbei aber nicht direkt helfen, da der Beimsplatz städtisches Eigentum ist. Hier sind also Gespräche mit der Stadtverwal-

tung nötig. Außerdem müssten immer zuerst die Denkmalpfleger gefragt werden, da die Auflagen für Veränderungen streng seien.

Auch die AG Gemeinwesenarbeit (GWA) Diesdorf/Beimssiedlung wird sich für ein Denkmal am Beimsplatz stark machen. Neben dem grübelnden Planertrio gibt es auch andere Vorschläge, wie GWA-Sprecher Sebastian Neuß berichtet: „Eine einfache Büste von Hermann Beims oder

der abgerissene Kiosk mit einem Mann, der darin sitzt und herauschaut, wurden genannt.“

Letzteres wäre eine kleine Erinnerung, „denn es tat fast ein wenig weh, als der abgerissen wurde“, erinnert sich Wolfram Stäps an den früheren prägenden Schandfleck. Barbara Psoch findet hingegen, dass eine „Fensterfrieda“, die das Treiben auf der Straße beobachtet, gut passen würde. Letztendlich würde ein „fügürlich-spaßiges Milieukunstwerk aus der Entstehungszeit der Beimssiedlung“ dem Platz am besten zu Gesicht stehen.

Angeregt wurde zudem, dass man einen Wettbewerb unter Architekturstudenten ausrichten könnte, um den passenden Entwurf zu finden. Außerdem sollte ein Historiker einbezogen werden. Auch ein paar Bänke zum Verweilen kann sich Wolfram

Abbildung 148: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 13. Januar 2012

Streit um „Schrotepark“: Geplante Häuser würden nicht in die Umgebung passen

Anwohner kritisieren die Investorenpläne: Grünschwund und zu dichte und hohe Bebauung

Die geplante Bebauung „Schrotepark“ sorgt bereits im Vorfeld für Wirbel. Anwohner und Investoren trafen gestern aufeinander und tauschten ihre Argumente für und wider die geplante Bebauung aus.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Auf dem Gelände einer ehemaligen Lackfabrik an der Großen Diesdorfer Straße beabsichtigt ein Magdeburger Unternehmen einen Wohnpark zu realisieren. Die entsprechende Vorplanung findet derzeit statt, vor wenigen Wochen wurde eine erste, frühzeitige Einwohnerversammlung im Stadtplanungsamt durchgeführt. Bereits dort äußerten erste Anwohner ihre Bedenken. Inzwischen hat sich der Widerstand gegen das Vorhaben verstärkt. Gestern trafen Investoren und die skeptischen Anwohner bei der Sitzung der AG Gemeinwesenarbeit (GWA) Diesdorf/Beimssiedlung aufeinander.
 In den Räumen des Kunstvereins Zinnober wurden kurz nach Sitzungsbeginn die Sitzplätze knapp, so groß war das Interesse. Als letzten Tagesordnungspunkt eröffnete GWA-Sprecher Sebastian Neuß schließlich die Diskussion um den geplanten „Schrotepark“. Anne-Kathrin Gross ergriff das Wort und führte die Anwesenden in das Vorhaben ein. Allerdings nicht als Investor, sondern als eine Anwohnerin, die sich gegen



Gut besucht war die gestrige Sitzung der AG Gemeinwesenarbeit Diesdorf/Beimssiedlung in den Räumen des Kunstvereins „Zinnober“. Ein Grund: Gegen das geplante Bauprojekt „Schrotepark“ äußerten sich mehrere Anwohner und übten Kritik an den Plänen. Foto: Stefan Harter

die Bebauung äußerte. Ihr Hauptanliegen ist der Verlust an Grünflächen und Bäumen sowie die Einschränkung des ohnehin an dieser Stelle (zwischen Heinrich-Zille-Straße und Hugo-Vogel-Straße) eingegengten Bäderadwegs. Laut den veröffentlichten Bauplänen würden die Gebäude bis 1,50 Meter an den Radweg heranreichen. Viel zu dicht, wie sie findet.
 Zwar sei rein baurechtlich nichts an den Plänen zu beanstanden, wie sie - als Architektin auch vom Fach - zugibt. Doch aus städ-

tebaulicher Sicht würde sich das Vorhaben nicht in die bestehende Umgebung einfügen. Beistand erhielt sie hierbei von anderen Anwohnern, denen u.a. der geschlossene und hohe Reihenhausblock missfällt. Dieser würde nicht in die Wohngegend passen.
 Marion Epperlein, als Vertreterin der Gegenseite erschienen, versuchte anschließend, einige der Argumente zu entkräften. So würden die Häuser keineswegs so dicht am Radweg enden, sondern maximal 3 bis 5 Meter her-

anreichen. Zudem seien viele der Bäume ohnehin geschädigt und für Ersatz müsse man schließlich auch sorgen. Nur nicht unbedingt an gleicher Stelle, wie Anne-Kathrin Gross einwirft.
 GWA-Sprecher Sebastian Neuß bot abschließend an, bei der nächsten Zusammenkunft der GWA-Gruppe eine Begehung vor Ort durchzuführen, um sich ein Bild zu machen. Zudem fügte Linke-Stradtrat Oliver Müller hinzu, dass der Prozess noch lange nicht beendet sei. Die Bedenken, die bei

der ersten Versammlung kundgetan wurden, fließen in die weitere Bauplanung ein. Erst ganz am Ende wägen die Stadträte das Für und Wider ab. Außerdem sei es sinnvoll, zu der nächsten Sitzung der GWA (14. März) den Baubeigeordneten einzuladen, riet er.
 Anne-Kathrin Gross wird auf jeden Fall nicht aufgeben. Über 50 Nachbarn hätten bereits gegen das Projekt unterschrieben. Als nächsten Schritt wolle sie eine Bürgerinitiative gründen, erklärte sie am Ende.

Abbildung 149: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 2. Februar 2012

Eingangskosmetik: Lückenschluss am Damaschkeplatz

Bebauung entlang der Straße erwünscht / Kein Einzelhandel / Bauausschuss bestätigte vorab Aufstellung eines B-Plans

Von Karl-Heinz Kaiser
Stadtfeld • Westlich des Damaschkeplatzes befand sich einst ein beliebtes Freibad und eine den Krieg überdauernde Großimmobilie mit einem Laden im Erdgeschoss. Nach dem Abriss begann eine hoffnungsvolle Bautätigkeit: Es entstanden eine Tiefgarage sowie zwei beachtenswerte Hochbauten, die u. a. als hochfrequentiertes Büro- und Versicherungsdomicil dienen. Dann stoppte der Bauboom im Gebiet zwischen Olvenstedter Straße und Adelheidring. Bis auf einen verkündeten Start eines Autohausbetriebers etwa Mitte des vergangenen Jahrzehnts rührte sich nichts.
 Jetzt will die Stadt doch handeln und den brachliegenden Flächen westlich des Damaschkeplatzes einen Entwicklungsschub versetzen. Sie will dazu einen neu gefassten Bebauungsplan (B-Plan) aufstellen. Nach diesem soll



Gestern am Gelände westlich des Damaschkeplatzes. Es soll straßenbegleitend bebaut werden. Foto: Karl-Heinz Kaiser

in dem Gebiet westlich des Damaschkeplatzes so gebaut werden, dass die unbefriedigende Situation der Vergangenheit angehört. Erklärtes Ziel des Stadtplanungsamtes ist deshalb: „Die unbebaute Eingangssituation in das Stadtgebiet Stadtfeld Ost und die Verbin-

dung zur Altstadt soll städtebaulich gefasst werden“. Angestrebt wird eine geschlossene Bebauung entlang der Olvenstedter Straße. Das gesamte Quartier soll außerdem mit öffentlichen Wegen durchzogen werden.
 Am 16. Februar wird der Auf-

stellungsbeschluss für einen B-Plan dem Stadtrat vorgelegt. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr hat inzwischen darüber debattiert. Das Ergebnis war ein einstimmiges Ja. Diskussion könnte es im Rat über Einschränkungen geben, mit der Handelsnutzung gesteuert werden soll. Als nicht geeignet für den künftig bindenden Plan nämlich wird im Aufstellungsbeschluss der Einzelhandel ausgewiesen. Als Grund dafür werden u. a. eingeschränkte Zufahrtsmöglichkeiten für den Liefer- und Kundenverkehr angegeben. Außerdem sollen bestehende Versorger entsprechend dem Märktekonzept vor Konkurrenz geschützt bzw. gestärkt werden. Unberührt davon aber bleibt das Autohaus-Projekt. Da alle Fraktionen im einflussreichen Bauausschuss vertreten sind, wird die einstimmige Entscheidung vom vergangenen Donnerstag von kommunalpoli-

tischen Insidern als Vorentscheidung angesehen, zumindest als Weichenstellung gewertet. Nach dem zu erwartenden langwierigen B-Planverfahren werden aber nicht automatisch die Bautrüppchen anrücken. Auch hier wird alles davon abhängen, ob Investoren reagieren.

Abbildung 150: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 6. Februar 2012



Viel getan hat sich seit diesem Bild vom Juni 2011 nicht auf dem Kahlenberg-Gelände. Wegen ungeklärter „baurechtlicher Belange“ verzögert sich der Bau eines Lebensmitteldiscounters. Auch der Grundstücksnachbar wünscht einen schnellen Baustart. Archivfoto: Harter

Kein Zwist zwischen Nachbarn: Alle wollen schnellen Baustart

Anwohner und Händler warten weiter auf den Kahlenberg-Discounter

Seit dem Abriss des ehemaligen Kahlenberg-Stifts im vergangenen Juni herrscht Ruhe auf der Baustelle. Anwohner und Händler warten weiter auf den angekündigten Supermarkt. Doch der Bau verzögert sich noch.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Wäre der Platz nicht so prominent an einer der größten Kreuzungen in Stadtfeld und hätte für ihn nicht das geliebte-gehasste frühere Krankenhaus abgerissen werden müssen, wäre das Interesse wohl geringer. Doch so fragen sich die Anwohner, seitdem die Abrissarbeiten im vergangenen Juni abgeschlossen wurden: Wann wird denn nun endlich der Discounter gebaut?

Aldi will dort eine weitere seiner Filialen errichten, doch geschehen ist bislang nichts. Die Schilder am Bauzaun, die den Markt seit Monaten ankündigen, hängen mittlerweile auf „halb acht“. Und die Gerichte im Viertel brodeln munter vor sich hin. Nachdem aus dem benach-

barten Einkaufszentrum, auch noch der Penny-Markt ausgezogen war, verschärfte sich die Lage auch für die dort ansässigen Kleinhändler, die auf ein starkes „Anker“-Geschäft angewiesen sind.

„Pläne gibt es, aber noch keinen konkreten Termin. Wir bemühen uns, alle Hindernisse so schnell wie möglich auszuräumen. Wir wollen auf jeden Fall bauen.“

Hendrik Schäfer, Aldi Barleben

Die Volksstimme fragte erneut in der Barleber Aldi-Zentrale nach, ob es denn schon neue Pläne für einen baldigen Baustart gebe. Hendrik Schäfer von der Immobilienverwaltung bestätigte: „Pläne gibt es, aber noch keinen konkreten Termin. Wir bemühen uns, alle Hindernisse so schnell wie möglich zu beseitigen. Wir wollen auf jeden Fall bauen.“ Doch warum geht es nicht voran?

Volksstimme-Leserin Gabriele Eichler berichtete am Telefon von

einer Theorie, die derzeit vor Ort die Runde macht. Demnach soll es Diskrepanzen zwischen den beiden Grundstücksnachbarn Aldi und dem Eigentümer des Einkaufszentrums geben. Konkret soll es angeblich um einige Parkplätze gehen, die der Eigentümer nicht aufgeben will. Ohne diese Fläche als Zufahrt könne Aldi aber nicht anfangen zu bauen. Indirekt wurde solch ein Problem auch von Seiten des Unternehmens bestätigt, da es tatsächlich noch „baurechtliche Dinge“ zu klären gebe. „Die kleinen Läden leiden doch unter der Situation“, erzählt Gabriele Eichler. Erst im Januar hat der Bäcker aufgegeben, auch bei den anderen gingen die Umsätze zurück.

Die Volksstimme fragte bei Steffen Naujoks nach, der das Einkaufszentrum Große Diesdorfer Straße 47 betreut. „Die Schmidt & Naujoks GBR ist aber nur Verwalter, nicht Eigentümer der Liegenschaft“, stellt er zunächst fest. Nach seinem Wissen hat Aldi mit Erwerb des Kahlenbergstifts Baulasten zu Gunsten einiger Anlieger erworben. Darüber herrsche mit den jeweiligen Anliegern Abstimmungsbedarf. Wie der kon-

kret aussieht, entzieht sich seiner Kenntnis.

Sein Auftraggeber, also der Eigentümer, hat ihm aber erst in dieser Woche sein dringendes

„Der Eigentümer hat ein dringendes Interesse, dass Aldi in absehbarer Zeit baut. Dies würde Gespräche mit Mietinteressenten für unsere Immobilie ungemein erleichtern.“

Steffen Naujoks, Verwalter

Interesse versichert, dass Aldi in absehbarer Zeit baut. „Dies würde laufende Gespräche mit Mietinteressenten für die von uns betreute Immobilie ungemein erleichtern“, erklärt Steffen Naujoks.

Somit bleiben die Stadtfelder Gerüchte wieder nur Gerüchte. Und Anwohner und Händler müssen weiter darauf hoffen, dass die rechtlichen Hindernisse zügig aus dem Weg geräumt werden, damit das Kahlenberg-Gelände nicht länger kahl bleibt.

Abbildung 151: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. Februar 2012

Schulspielplatz am Westernplan soll nachmittags kinderfrei sein

Stadtverwaltung lehnt nach der Sanierung des Schulkomplexes eine öffentliche Nutzung außerhalb des Unterrichts ab

Stadtfeld-Ost (sar) • Im Zuge der bevorstehenden Sanierung des Schulkomplexes an der Albert-Vater-Straße 72 soll auch der Bolzplatz saniert werden. Nachmittags und an Wochenenden wird er viel von Freizeitsportlern aus der näheren Umgebung genutzt. Mit einer niedrigen Zaunanlage ist der Platz derzeit notdürftig vom übrigen Sport- und Spielgelände der Schule abgetrennt.

Durch einen Änderungsantrag zum Sanierungsbeschluss war die Stadtverwaltung beauftragt worden, zu prüfen, ob der gesamte Sport- und Spielplatz auch weiterhin außerhalb des Unterrichts von den Stadtfelder Kindern genutzt werden darf. Denn vor sechs Jahren ließ die Schule extra Schilder anbringen, die die Regeln dafür festlegten. Doch nun sieht es so aus, als ob die Fläche künftig offiziell kinderfrei bleiben muss.

„Eine öffentliche Nutzung der im Rahmen des EFRE-Programms geplanten Sanierung der weiteren Sport- und Spielfläche ist nicht ge-

plant. Die Nutzung der gesamten Sport- und Spielfläche wird von der Verwaltung abgelehnt“, heißt es nämlich in einer Stellungnahme des Kommunalen Gebäudemangements.

Vier Gründe werden dazu ins Feld geführt: Zunächst ist die Sport- und Spielfläche mit Laufbahn und Weitsprunganlage in erster Linie Schulgelände und sei deshalb inhaltlich einem Spielplatz nicht gleichzusetzen. Ein Schulgelände wird nach Schul- bzw. Hortschluss abgeschlossen, ein Spielplatz nicht. Durch die Hortbetreuung bis 17 Uhr oder länger käme es zudem zu einer „Vermischung der Nutzer“. Der Aufsichtspflicht könne dann nicht mehr voll entsprochen werden, was ein versicherungsrelevanter Aspekt sei.

Außerdem würden sich bei einer Öffnung die Zuständigkeiten in der Verantwortlichkeit für die Fläche ändern. Schließlich müsse dann der jeweilige Nutzer für Ordnung und Sicherheit sorgen.



Der Schulspielplatz soll nach der Sanierung der Grundschule „Am Westernplan“ nicht mehr öffentlich zugänglich sein. Foto: S. Harter

Abbildung 152: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 23. Februar 2012

Debatte zur Verkehrsberuhigung steht an: Verwaltung prüft 29 neue Tempo-30-Zonen

Ratsantrag fordert Untersuchung für mehr Lärmschutz an Kopfsteinpflasterstraßen

Werden in Magdeburg die Tempo-30-Zonen ausgeweitet? Mit dieser Frage beschäftigen sich in den nächsten Wochen die Ausschüsse. Der Antrag der Grünen-Fraktion soll im April im Stadtrat entschieden werden.

Von Rainer Schweingel
Magdeburg • Tempo-30-Zonen für Autofahrer sind sie meist ein Gräuel, für Anwohner die Lösung oder zumindest die Linderung von Verkehrs- und Lärmproblemen. Mit diesem Spannungsfeld beschäftigt sich ein Antrag der Ratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen. Die Fraktion verlangt vom Oberbürgermeister eine Prüfung, „inwieweit Straßen im Stadtgebiet mit überwiegend Kopfsteinpflaster perspektivisch in das Tempo-30-Zonenkonzept der Stadt Magdeburg aufgenommen werden können“.

Was nach einer einfachen Beantwortung aussieht, ist in der Detailprüfung durchaus ein komplexes Problem. Die Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen kann nicht willkürlich oder nach Gefühl und schon gar nicht aus vorrangig Lärmschutzgründen erfolgen, wie es die Grünen in der Antragsbegründung formulierten.

Bau- und Verkehrsbegeord-



Ein Beispiel für eine bereits eingerichtete Tempo-30-Zone in einem Wohngebiet. Ein Kleintransporter fährt in der Danzstraße aus der verkehrsberuhigten Zone heraus. Foto: Marie Boywitz



„Ein generelles Ziel der Tempo-30-Zonen-Planung in Magdeburg ist die Verkehrsberuhigung in Wohngebieten.“

Dieter Scheidemann, Bau- und Verkehrsbeigeordneter

neter Dieter Scheidemann teilte in einer ersten Stellungnahme mit, dass das Bundesverkehrsministerium in einer Richtlinie genau festlege, unter welchen

Umständen auf Tempo 30 gedrosselt werden darf. Scheidemann: „Die Anordnung von Tempo-30-Zonen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm sieht diese Verordnung nicht vor.“ Deshalb sehe sich die Stadtverwaltung nicht in der Lage, „mit dem Instrument der Anordnung von Tempo 30-Zonen das Ziel des Lärmschutzes in Kopfsteinpflasterstraßen vorrangig zu verfolgen.“

Chancenlos bleibt der Antrag der Grünen aber dennoch nicht, denn die verzwickte Rechtslage lässt über Umwege dennoch einen Lärmschutz zu, nur eben nicht „vorrangig“. Tempo 30 die-

ne, so fordert es die Vorschrift, vor allem der höheren Verkehrssicherheit, der Verringerung des Durchgangsverkehrs, sicheren Schulwegen und der Aufwertung des Wohnumfeldes. Wichtige Kriterien sind auch die Belange für Bus- und Bahnverkehr und die Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger.

Da diese Maßnahmen aber mit einer Senkung des Lärmpegels meist einhergehen, könne das Ziel möglicherweise dennoch erreicht werden. Scheidemann: „Positive Effekte wie die Senkung des Lärmpegels auf Kopfsteinpflasterstraßen werden begrüßt,

können aus Kostengründen nicht detailliert untersucht werden.“ Außerdem bleibe festzustellen, dass es auch Ausschlusskriterien gebe. Tempo-30-Zonen könnten demnach nicht eingerichtet werden auf Hauptnetzstraßen oder in Sackgassen.

In einer Übersicht gibt die Stadtverwaltung außerdem einen Einblick in die vorhandene Situation. Demnach verfügt Magdeburg über 450 Straßen mit überwiegend Kopfsteinpflaster, vor allem in Gründerzeitvierteln wie Stadtfeld und Alte Neustadt oder dörflich geprägten Lagen wie Diesdorf oder Ottersleben. Sie seien zumeist schon in Tempo-30-Zonen integriert. 97 Tempo-30-Zonen gibt es bereits in Magdeburg, so Scheidemann. Weitere 29 Zonen seien vorgesehen, bei denen allerdings in der Betrachtung die Frage des Straßenbelages nur als ein Kriterium von mehreren angesehen werden könne. Eine Rangfolge wie von den Grünen gewünscht könne daher nicht festgelegt werden, so Scheidemann. Gleichwohl wolle man bei der Erarbeitung von Tempo-30-Zonen-Konzepten Kopfsteinpflasterstraßen verstärkt betrachten, sagte Scheidemann.

Zunächst aber geht die Vorlage zur Diskussion in die Ausschüsse Umwelt, Stadtentwicklung und Finanzen (alle im März), bevor der Stadtrat am 12. April dazu eine Entscheidung treffen wird.

Abbildung 153: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 20. Februar 2012



GWA-Sprecher Sebastian Neuß im Gespräch mit Investorin Marion Epperlein sowie Anne-Kathrin Gross und Heike Luca von der Bürgerinitiative „Schrotegrünzug“ (v.l.) bei einer Vor-Ort-Begehung auf dem Gelände des weiterhin umstrittenen „Schroteparks“. Foto: S. Harter

Scharmützel um „Schrotepark“

Weiter Diskussionen um die geplante Wohnbebauung an der Schrote

Das Bauprojekt „Schrotepark“ bleibt trotz Planbesserungen der Nachbesserungen der Planer ein Zankapfel. Die Bürgerinitiative fürchtet eine zu hohe Betonwand am Radweg und Klimaveränderungen.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Wir werden hier nicht die Wahrheit entscheiden können“, stellte Sebastian Neuß gleich zu Beginn der Diskussion um das umstrittene Bauprojekt klar. Als Sprecher der AG Gemeinwesenarbeit Diesdorf/Beimsiedlung hatte er zum gestrigen

Vor-Ort-Termin auf dem Gelände der ehemaligen Lackfabrik eingeladen. Über 50 Stadtfelder erkundeten mit ihm und den beiden Streitparteien das brachliegende Areal an der Schrote.

Die eigens gegründete Bürgerinitiative „Schrotegrünzug“ ließ sich dabei nicht von den zwischenzeitlich durchgeführten Veränderungen am Bauplan beschwichtigen. „Wir haben die Baufelder verkleinert, die Abstände zum Schrotedweg vergrößert, die Geschosshöhe teilweise herabgesetzt. Außerdem müssen mehr Bäume neu gepflanzt werden und wir haben mit dem Schulumweltzentrum vereinbart, dass dort die restlichen Ausgleichs-

pflanzungen mit großen Bäumen erfolgen“, hatte Marion Epperlein, Geschäftsführerin der H&E Wohnbau, zuvor erklärt.

Anne-Kathrin Gross, Sprecherin der Bürgerinitiative, begrüßte die Änderungen zwar („Hinsichtlich des Grüns hat sich viel getan.“), erneuerte dann aber ihre Kritik an der möglichen Gebäuhöhe von 13,75 Metern. Größter Streitpunkt war deshalb auch eine Grafik der Bürgerinitiative, die die geplanten Häuser als riesigen Betonklotz unmittelbar an den Radweg angrenzend darstellten. „Das ist eine Frechheit“, hielt Marion Epperlein dagegen. „Dann erstellen Sie doch ihre eigene Grafik“, schlug Armin Gross vor.

Außerdem werden laut Initiative Lebensräume von Tieren zerstört und das Klima negativ beeinflusst. „Aber doch nicht von den paar Häusern“, hieß es aus dem Publikum. Zwischen den beiden Seiten entspann sich dann ein Scharmützel um architektonische Feinheiten, die Ottonormalbürger hilflos zurückließen.

Der Baubeigeordnete Dieter Scheidemann erklärte dazu: „Die Stadt hat sehr wohl Interesse an moderner Wohnbebauung, gerade auf solch einer Brachfläche.“ Trotzdem wird der aktuelle Entwurf zum B-Plan nach der Zustimmung des Stadtrats zur erneuten Einsicht und Kritik vier Wochen öffentlich ausliegen.

Abbildung 154: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 15. März 2012

Knobeln um Kita-Neubau: Külz-Standort fragwürdig, Stormstraße wieder im Rennen

Verwaltungsfavorit würde den Mehrgenerationenplatz Hans-Löcher-Straße „bedrohen“

Einer der Vorschläge der Stadt für die drei neuen Kitas birgt Konfliktpotenzial. Der Mehrgenerationenplatz engagierter Stadtfelder Bürger müsste dafür weichen. Der kürzlich noch verschmähte Standort Stormstraße ist dafür wieder attraktiv.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Nach dem Kita-Gipfel im Januar, der den eklatanten Platzmangel in den Magdeburger Kindertagesstätten und Krippen endgültig offenbarte, machte Oberbürgermeister Lutz Trümper seinen Mitarbeitern Beine. Im, wie von ihm damals versprochenen, „Affengalopp“ hat die Stadtverwaltung nun eine umfangreiche Beschlussvorlage für die Stadträte verfasst, um die Weichen für den Kampf gegen die Kitaplatz-Misere zu stellen.

Dazu sollen u.a. die Kapazität von Einrichtungen aufgestockt, bestehende Objekte durch Umbau/Sanierung als Übergangslösung umfunktioniert und fünf neue Kitas von freien Trägern gebaut werden. Als langfristige Lösung ist außerdem bis 2014 die Errichtung dreier zentrumsnaher Neubauten, entweder unter kommunaler Regie oder nur einer Beteiligung à la PPP-Schulprogramm, vorgesehen. Für diese neuen Kitas hat sich die Verwaltung vier Standorte ausgesucht, die dafür am ehesten infrage kommen. Neben Flächen



Die Stadt schlägt vor, eine der drei geplanten Kitas auf dem ehemaligen Schulsportplatz an der Hans-Löcher-Straße zu errichten. Dort engagieren sich Anwohner aber für einen Mehrgenerationenplatz.

an der Wiener Straße und der Kleinen Schulstraße wird auch das ehemalige Sport- und Schulgartengelände an der Hans-Löcher-Straße, offiziell „Wilhelm-Külz-Straße 1“, favorisiert.

Hier engagieren sich jedoch seit über zwei Jahren Stadtfelder Bürger, um einen Mehrgenerationenplatz auf dem Areal zu etablieren. Seit verganginem Jahr gibt es eine abgesteckte Boulebahn, eine Interessengemeinschaft wurde gegründet und ein Träger für den Betrieb gesucht.

Gabriele Grommelt, Sprecherin der IG, hatte bis zur Nachfrage der Volksstimme noch gar nichts von den Plänen gehört. „Wir fänden es natürlich nicht gut, wenn diese Bewegungs- und Erholungsfläche für den Stadtteil verloren ginge“, erklärte sie. Schön wäre es jedoch, wenn man vielleicht einen etwas kleineren Naturkindergarten ohne große Bebauung etablieren könnte. „Dann könnte eine Teilfläche weiter für die Allgemeinheit nutzbar sein“, sagte sie. Außerdem gab sie zu bedenken,

dass es bereits vier Einrichtungen („Spielstübchen“, „Pinocchio“, „Fridolin“ und „Nesthäkchen“) im unmittelbaren Umfeld gibt.

Auch die Kinderbeauftragte der Stadt, Katrin Thäger, bringt in einer Stellungnahme zur Beschlussvorlage die gleichen Bedenken hinsichtlich des Standorts „Wilhelm-Külz-Straße 1“ zum Ausdruck.

In die gleiche Kerbe schlägt auch SPD-Stadtrat Sven Nordmann, der sich ebenfalls für den Mehrgenerationenplatz stark

macht. „Deshalb empfinde ich diesen Standort als nicht sehr glücklich“, erklärte er gestern. Aus seiner Sicht wäre es sinnvoller, einen anderen Standort zu wählen und dann stattdessen die ohnehin marode Kita „Pinocchio“ abzureißen und anschließend neu aufzubauen.

„Der Standort Wilhelm-Külz-Straße ist nicht sehr glücklich gewählt.“

SPD-Stadtrat Sven Nordmann

Aus diesem Grund ist er dafür, den vierten Vorschlag der Verwaltung, die Liegenschaft Stormstraße 13, für einen Kita-Neubau zu nutzen. Dass die Verwaltung diese Fläche wohl nur als Notlösung ansehen dürfte, ist aber nicht verwunderlich. Denn erst im Januar hatten sich Thorsten Giefers (Bündnis90/Grüne) und Torsten Hans (Linke) von ihren Ratskollegen dazu eine Abfuhr eingehandelt.

Sie hatten nämlich per Antrag aufgefordert, die Fläche eben dafür frei zu halten. Deshalb freut es Thorsten Giefers umso mehr, dass die Stormstraße nun doch wieder im Rennen ist.

„Für diesen Standort spricht auch die viel bessere Verkehrsanbindung. Der Bus hält vor der Tür, die Straßenbahn ist ebenfalls nicht weit“, sagte er.

Mit dem aktuellen Beschluss wird nur festgelegt, dass die drei Einrichtungen gebaut werden. Darüber, wo das geschehen soll, wird erst später entschieden.

Abbildung 155: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 21. März 2012

Leserbrief

„Weitere Kindereinrichtung würde Verkehrskollaps verursachen“

Lesermeinung zur Standortfrage für einen möglichen kommunalen Kita-Neubau in Stadtfeld-Ost

Zum Volksstimme-Artikel über die Standortfrage einer möglichen neuen kommunalen Kita in Stadtfeld:

„Dass Kita-Plätze fehlen, ist sicher unumstritten. Auch drei neue Einrichtungen zu bauen, ist sehr begrüßenswert. Verwunderlich ist nur, dass die Liegenschaft in der Stormstraße 13 erst als vierte Variante angedacht wird, obwohl es hier sehr gute Anbin-

dungen sowohl im öffentlichen Nahverkehr als auch mit privaten Verkehrsmitteln gibt. Stattdessen will man den Mehrgenerationenplatz in der Hans-Löcher-Straße favorisieren, wo es bereits auf einem Abschnitt von ca. 500 Metern sechs Kindereinrichtungen (zwei Schulen und vier Kindertagesstätten) gibt. Bereits jetzt führt diese Konzentration zu einem regelmäßigen Verkehrschaos in der



So berichtete die Volksstimme über die Kita-Standortfrage.

Gerhart-Hauptmann-Straße und der Wilhelm-Külz-Straße, wenn die Kinder in die Einrichtungen gebracht werden. Dies verschärft sich noch einmal, wenn die Studenten der Universitätsfrauenklinik Vorlesung haben. Und nun will man noch eine weitere große Kindereinrichtung bauen, so dass der Verkehrskollaps programmiert ist. Vielleicht sollten sich die Verantwortlichen Gedanken

machen und doch die Stormstraße als bessere Lösung in Betracht ziehen. Außerdem wäre es schade, wenn die Arbeit engagierter Stadtfelder Bürger so einfach negiert wird. Ich denke, engagierte Bürger braucht unsere Stadt. Unser Oberbürgermeister sieht das bestimmt auch so und möchte sicher nicht auf ihr Mitwirken verzichten.“ **Marianne Puchert**
 39108 Magdeburg

Abbildung 156: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 27. März 2012

Beimsplatz-Denkmal findet Unterstützung

Baubeigeordneter bezeichnet Standort als geeignet und schlägt Kioskneubau vor

Die Vorschläge aus der GWA Beimssiedlung zu einem Denkmal auf dem Beimsplatz finden das Wohlwollen der Stadtverwaltung. Der Baubeigeordnete begrüßt die Aufwertung und schlägt einen Kioskneubau vor.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Da auf der vorigen Sitzung der AG Gemeinwesenarbeit Diesdorf/Beimssiedlung aufgrund der langwierigen Diskussion um den „Schrotepark“ keine Zeit blieb, antwortete Dieter Scheidemann, Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr, schriftlich auf das Vorhaben der GWA und engagierter Beimsiedler auf dem Beimsplatz eine Skulptur oder Stele zu installieren. Darüber informierte Stadtrat Oliver Müller auf der jüngsten Sitzung am Mittwoch die GWA-Runde.

In dem Schreiben begrüßt der Beigeordnete die Idee einer Aufwertung des kargen Platzes. Er



Der Beimsplatz soll durch ein Denkmal aufgewertet werden. Der Baubeigeordnete Dieter Scheidemann unterstützt die Idee der Beimsiedler und bezeichnet den Standort als „geeignet“. Foto: S. Harter

sei zwar dank seines dreieckigen Grundrisses bereits ein „gelungener städtebaulicher Auftakt zum Baudenkmal Beimssiedlung“. Bis auf die dominierenden Baumpflanzungen ist dort aber nichts

zu finden. Die baumlose Seite wäre daher für ein Denkmal oder eine Stele räumlich geeignet, da dort nach aktuellem Stand keine Versorgungsleitungen entlanglaufen.

Weiterhin empfiehlt er der GWA-Gruppe, die laut deren Sprecher Sebastian Neuß das Projekt als Initiator antreiben möchte, hinsichtlich des Aussehens und der inhaltlichen Vorgaben das Kul-

turbüro und den Kulturausschuss des Stadtrates zu beteiligen. Allerdings halte er es für fraglich, ob das Vorhaben aus privaten Mitteln zu finanzieren sei.

Außerdem seien Sitzbänke zur Ergänzung eine gute Idee der GWA, um den Platz weiter aufzuwerten. Dann überrascht Scheidemann mit dem Vorschlag, doch wieder einen Zeitungskiosk als bauliche Ergänzung zu errichten, möglicherweise nach Entwürfen von Bruno Taut. Jahrelang hatten sich die Beimsiedler über den jahrzehntealten verfallenen Kiosk geärgert, bis er vor einem Jahr abgerissen worden war. In der GWA-Runde war unter anderem auch die Idee diskutiert worden, dass die Skulptur eben eine solche Kioskzene darstellen könnte, in der eine Verkäuferin aus dem Ladenfenster schaut.

Auf der kommenden GWA-Sitzung am 30. Mai in den Räumlichkeiten des VSB 1980 Magdeburg e.V. in der Schmeilstraße soll nun über das weitere Vorgehen beraten werden, erklärte GWA-Sprecher Sebastian Neuß gestern gegenüber der Volksstimme.

Abbildung 157: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 30. März 2012



In dem Gebiet nordwestlich des Olvenstedter Platzes soll kein weiterer Einzelhandel entstehen. Um dem vorzubeugen, will die Stadtverwaltung einen Bebauungsplan aufstellen. Foto: CityPRESS-Archiv

Keine weiteren Märkte am Olvenstedter Platz

Stadt will weiteren Ansiedlungen mit B-Plan vorbeugen

Per B-Plan will die Stadt weiteren Einzelhandel nordwestlich des Olvenstedter Platzes verhindern. Ziel ist dabei die Stärkung der Olvenstedter Straße als Nahversorgungsgebiet.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Während vor Jahren die „grüne Wiese“ beliebter Bauort neuer Einkaufsmärkte war, ist man seitens der Stadtverwaltung heutzutage darauf bedacht, bestehende Stadtteil-

zentren und die Innenstadt zu stärken. Mit dem B-Plan „Nördlich Olvenstedter Platz/Albert-Vater-Straße“ soll genau dies jetzt auch erreicht werden.

Denn ein Instrument dafür sind einfache Bebauungspläne, die die Ansiedlung von Supermärkten gerade an Hauptverkehrsstraßen verhindern sollen. Diese sind gut mit dem Auto, aber meist schlecht zu Fuß zu erreichen.

Im Planungsgebiet, das grob von Albert-Vater-Straße, Stormstraße, Olvenstedter Straße und Chaussee eingegrenzt wird, gibt es laut Stadt mehrere Splitterflä-

chen, die zwar für den Einzelhandel geeignet seien, aber dem städtebaulichen Ziel des Erhalts der verbraucher-nahen Versorgung entgegenwirken würden. Um den Nahversorgungsgebiet (NVB) „Olvenstedter Straße“ also durch solche Neuansiedlungen nicht zu gefährden, soll die aktuelle Beschlussvorlage diesen zentrenrelevanten Einzelhandel in Zukunft ausschließen.

Einzige Ausnahme: Das unmittelbare Umfeld des Olvenstedter Platzes, in dem die Ansiedlung weiteren Einzelhandels als Teil des NVB „ausdrücklich erwünscht“ ist.

Abbildung 158: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 17. April 2012

Das Thema: Sitzung des Stadtrates



Achtung Kippgefahr: Eine Frau mit Kinderwagen meistert die Hürde zwischen ebener Erde und Bahnkante beim Einstieg an der Straßenbahnhaltestelle Westfriedhof in der Großen Diesdorfer Straße. Rollstuhlfahrer haben keine Chance. Und auch gehbehinderte und alte Menschen tun sich schwer mit der mangelhaften Barrierefreiheit an MVB-Haltestellen zum Beispiel entlang dieser Magistrale. Ein SPD-Antrag zur Abhilfe wurde dennoch höchst kontrovers diskutiert. Foto: Viktoria Kühne

„Für die Betroffenen äußerst misslich“

Kontroverse zur mangelnden Barrierefreiheit an Straßenbahnhaltestellen

Insbesondere Rollstuhlfahrer, aber auch gehbehinderte Menschen, die „Generation Rollator“ oder junge Mütter oder Väter mit Kinderwagen haben im Magdeburger Nahverkehr ihre Probleme. Die Fraktion SPD-future! brachte das Thema auf die Ratstagungsordnung.



Burkhard Lischka (SPD): „Es kann nicht sein, dass Leute im Rollstuhl in Richtung Diesdorf am Damaschkeplatz das letzte Mal aus der Bahn kommen.“



Oliver Müller (Linke): „Das ist nicht nur in der Großen Diesdorfer Straße ein Problem, auch anderswo; zum Beispiel auf der Halberstädter.“



Wigbert Schwenke (CDU): „Wir haben auch schweren Herzens feststellen müssen, dass Sudenburg ziemlich spät dran ist.“

Von Katja Tessnow

Magdeburg • Immerhin 139 von 258 Haltestellen im Magdeburger Straßenbahnnetz, das teilte MVB-Sprecher Andrej Kirschbaum gestern auf Volksstimme-Nachfrage mit, sind bereits barrierefrei. Erhöhte Haltestelleninseln ermöglichen einen stufenlosen Übergang in die haltende Niederflurbahn. Rollstuhlfahrer sind zwingend auf Barrierefreiheit am Ein- und Ausstieg angewiesen. Aber auch Gehbehinderte, Ältere und Kinderwagen-befrachtete Passagiere brauchen anderenfalls – also dort, wo eine Stufe zwischen ebener Erde und Einstieg zu überwinden ist – Hilfe, die meistens, aber eben nicht verlässlicherweise immer zur Stelle ist.

Mit einem Ratsantrag in drei Beschlusspunkten warb die Fraktion SPD-future! um eine Beschleunigung des komplett

barrierefreien Haltestellenausbaus in Magdeburg. Alle anderen Ratsfraktionen bekundeten Zustimmung zu dem Anliegen an sich und winkten die Forderung unter Punkt 1 – der OB möge sich gemeinsam mit den MVB um Fördermittel zum Zweck bemühen – widerspruchslos durch.

„Unhaltbarer Zustand“ auch an der Halberstädter Straße

Im weiteren Detail brach allerdings viel Schimpfe über den Antrag aus. Grund: In den Punkten 2 und 3 verwandte sich SPD-future! für den schleunigen Bau barrierefreier Haltestellen („mindestens zwei“) speziell entlang der Großen Diesdorfer Straße. Die Situation hier ist für Behinderte in der Tat schlecht: Letzter barrierefreier

Ausstieg Richtung Diesdorf ist der Damaschkeplatz. Entlang der kompletten „Diesdorfer“ mitsamt Altenpflegeeinrichtungen, Arztpraxen und nicht zuletzt dem Westfriedhof als einer vielfach von alten Menschen aufgesuchten Adresse gibt es keine einzige barrierefreie Haltestelle, sondern erst wieder ganz am Linien-Ende (Haltestellen Hannoversche Straße/Diesdorf). „Das ist für die Betroffenen eine ganz missliche Situation“, warb Burkhard Lischka (SPD) mit viel Nachdruck um Zustimmung für den fraktionseigenen Antrag.

Oliver Müller (Linke) fuhr ihm entschieden in die Parade: „Auch wir sind unbedingt für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen in Magdeburg, aber das ist nicht

nur an der Diesdorfer ein Problem.“ Bestes respektive schlechtes Beispiel sei die Halberstädter Straße. Müller: „Rollstuhlfahrer, die zum Beispiel zum Sozial- oder Jugendamt wollen, müssen bereits am Südring aussteigen, weil allein dort die einzige barrierefreie Haltestelle entlang der gesamten Halberstädter Straße existiert.“ Müller nennt das einen „unhaltbaren Zustand“. Wigbert Schwenke (CDU) pflichtete ihm bei: „Es gibt eine Prioritätenliste zum Ausbau; die ist viel diskutiert und auch wir haben schweren Herzens feststellen müssen, dass Sudenburg ziemlich spät dran ist.“ Schwenkes Fraktionskollege Hubert Salzborn brachte später noch die Lübecker Straße ins Spiel, die schließlich auch noch nicht lückenlos mit barrierefreien Haltestellen ausgestattet sei. Kurz: So gut wie jedem Rat fielen mit Blick auf den eigenen Wahlbezirk eigene Beispiele ein, was den Kampf um zügige Ausbauten in der Großen Diesdorfer Straße schnell aussichtslos erscheinen ließ – nicht mehrheitsfähig.

MVB-Sprecher Kirschbaum bestätigt indes Informationen, wonach die genannten Problem-Magistralen (Große Diesdorfer und Halberstädter Straße) im Investitionsprogramm bis 2016 „nicht finanziell unteretzt“ sind. Für 2012/13 ist der barrierefreie Haltestellen-Ausbau an folgenden

Standorten vorgesehen: Domp-latz, Otto-von-Guericke-Straße, Brennecke-Straße/Schilfbreite sowie Zoo. Zumindest für Erleichterung dürfte daneben die noch in dieser Jahr geplante Umstellung des kompletten Magdeburger Straßenbahnflotte auf Niederflurbahnen sorgen. Die alten „Tatras“, deren Fahrgastwagen nur vergleichsweise umständlich über mehrere hohe Stufen zu erklimmen sind, haben restlos ausgedient.

Eine Ratsmehrheit einigte sich schließlich auf einen von der Linken eingebrachten Kompromiss und beauftragte Oberbürgermeister und MVB, bis zum Umbau solcher Schwerpunktstrecken „wie Halberstädter Straße, Große Diesdorfer Straße, Olivenstädter Straße oder auch Hohepforte-/Sieverstorstraße usw. praktikable Lösungen zu schaffen, die eine bessere Nutzung des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr – d. Red) durch Menschen mit Behinderungen zulassen.“ Wie solche Übergangslösungen aussehen könnten, blieb allerdings offen.

So wenig es den Betroffenen zum Zeitpunkt auch hilft: Die Tage bzw. Jahre von Barrieren im Nahverkehr sind gezählt. Mit jeder Trassenerneuerung (ab 2016 in der Großen Diesdorfer Straße geplant) bzw. bei Trassenneubauten schreibt der Fördermittelgeber den barrierefreien Ausbau vor.

Abbildung 159: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. April 2012

Stadtfelder Senioren gehen gegen die Schließung ihrer Treffs in den Strickstreik

Stadt kürzt Zuschüsse, AWO-Treffs Beimssiedlung und Westernplan sind bedroht

Die Offenen Treffs der AWO im Westernplan und in der Beimssiedlung müssen wohl zum 30. Juni schließen. Die Stadt hat die Zuschüsse gekürzt. Die Senioren machen jetzt mit einem Strickstreik mobil.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost/-West • Nachdem die drohenden Kürzungen in der Jugendarbeit bereits für reichlich Wirbel gesorgt haben, sind nun auch die Stadtfelder Senioren betroffen. Denn mit großer Bestürzung haben die Besucher der Offenen Treffs „Hermann Beims“ und „Am Westernplan“ von der bevorstehenden Schließung der Einrichtungen erfahren müssen. An den Eingangstüren hängt ein Schreiben von Heike Rudolf, Geschäftsführerin des AWO Kreisverbands Magdeburg als Träger der Treffs, in dem sie die bedauerliche Situation erklärt.



Die Offenen Treffs der AWO an der Großen Diesdorfer Straße (1) und in der Freiherr-vom-Stein-Straße sind durch Kürzungen der Stadt von der Schließung bedroht.



Fotos (2): S. Harter

Im Volksstimm-Gespräch weist sie gestern der Stadt den Schwarzen Peter zu. Deren Sozialbeigeordneter Hans-Werner Brüning hat das Ende mit der Kürzung der Zuschüsse quasi beschlossen. Denn nur für das erste Halbjahr 2012 gibt es noch Geld, danach nicht mehr. „Ohne diese Zuschüsse können wir den Fortbestand aber nicht mehr sichern“, erklärt Heike Rudolf.

Grund der gestrichenen kommunalen Unterstützung: Die 790000 Euro, die mit der Zustimmung der Stadträte im diesjährigen Haushalt des Sozialdezernats eingespart werden müssen.

„Eine Reduzierung des Angebots führt nicht zu Einschränkungen für die Betroffenen.“

Hans-Werner Brüning zur Begründung der Zuschusskürzung für die Treffs

In einem Brief teilte Brüning mit, dass aus Sicht des Sozialdezernats

„die Inanspruchnahme des Angebots, das Vorhandensein alternativer Angebote im Umfeld sowie der Umfang der Zielgruppe im Einzugsbereich“ ausschlaggebend für die Kürzungsentscheidung gewesen seien. „Eine Reduzierung des Angebots würde nicht zu erheblichen Einschränkungen für die Betroffenen führen“, so Brüning weiter in dem Schreiben.

Doch da widersprechen genau jene, nämlich die Nutzer der Treffs, vehement. Bis zu 700 Besucher nutzen monatlich die Begegnungsstätten, um Kontakte zu knüpfen und zu pflegen. Täglich gibt es unterschiedliche Angebote wie Sprach- und Sportkurse, Dia-Vorträge oder gemeinsames Tanzen, Singen und Stricken.

„Wieder einmal zeigt sich die Widersprüchlichkeit des öffentlichkeitswirksamen Auftretens des ‚sozialen Wohltäters‘ Brüning mit seinem Handeln als Sparkommissar der sozialen Einrichtungen unserer Stadt“, ärgert sich SPD-Stadtrat Burkhard Lischka. Gemeinsam mit den Stadtfelder

Ortsvereinen der SPD will er die Senioren politisch unterstützen. „Der Treff in der Beimssiedlung hat sich seit Jahren als zentrale Anlaufstelle für Senioren be-

„Ohne die Zuschüsse der Stadt können wir den Fortbestand der Offenen Treffs nicht mehr sichern.“

AWO-Geschäftsführerin Heike Rudolf

währt“, erklärt Ruth Lockner, Ortsvereinsmitglied und aktive Nutzerin der Einrichtung. Das letzte Wort sei noch nicht gesprochen, heißt es von der SPD.

Die Stadtfelder Senioren wollen in der Zwischenzeit auch nicht untätig bleiben und treten in der kommenden Woche in den Strickstreik. Am Donnerstag, 3. Mai, treffen sie sich zur Mittagszeit mit Stricknadel und Wolle auf dem Alten Markt, um für ihre Stadtteiltrreffpunkte zu demonstrieren.

Abbildung 160: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 28. April 2012



Wohnen, Handel, Erholung – neben diesen drei Aspekten werden im Handlungskonzept, das derzeit für Stadtfeld erstellt wird, auch die Verkehrssituation und die Vernetzung der Akteure vor Ort untersucht. Jetzt sind die Anwohner zur Beteiligung aufgerufen, um ihre Probleme einzubringen. Fotos: Bohme/Schulze

Stadtfelder sollen ihre Stadtteilzentren stärken: Eine Chance für Bürgerinteressen

Planer erstellen Handlungskonzept für Förderprogramm / Versammlungen und Spaziergänge

Um Stadtfeld als Stadtteil zu stärken, lässt die Stadt ein Handlungskonzept für zukünftige Maßnahmen erstellen. Die Planer wollen jetzt die Bürger daran beteiligen.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost/-West • Obwohl es viele andere Stadtteile gibt, in denen die Infrastruktur weit weniger gut ausgebaut ist als in Stadtfeld, gibt es auch hier Probleme. Um diese zu beheben, will die Stadt ein sogenanntes Integriertes Handlungskonzept in der Hand haben, um die zukünftige Entwicklung besser steuern zu

können. Die beiden ortsansässigen Planungsbüros Stegropplan und Meta Architektur sind derzeit dabei dieses Konzept zu erstellen.

Bürgerversammlungen und Stadtteilspaziergänge

Nachdem aktuell Interviews mit den wichtigsten Akteuren (Händler, Vereine, Kirchengemeinden, Wohnungsbauunternehmen etc.) im Stadtteil geführt werden, sollen jetzt auch die Stadtfelder beteiligt werden. Mit einer Bürgerversammlung am 21. Mai (Ort wird noch bekannt gegeben) fällt dafür der Startschuss. Im Anschluss daran finden drei Spaziergänge, jeweils in Stadtfeld-Ost und -West entlang der Großen Diesdorfer Straße sowie

an der Olivenstedter Straße, statt. „Dabei können uns die Stadtfelder sagen, wo ihnen ganz konkret der Schuh drückt“, erklärt Sebastian Schulze von Meta Architektur. Danach wird es eine zweite Bürgerversammlung geben, bevor das finale Handlungskonzept den Stadträten präsentiert wird.

Hintergrund ist das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, in das neben Neue/Alte Neustadt und Sudenburg auch Stadtfeld aufgenommen worden ist. Mit dem Programm sollen die Zentrumsbereiche entlang der Magistralen aufgewertet werden. Neben der verkehrlichen Infrastruktur geht es dabei u.a. auch um eine bessere Vernetzung der Akteure vor Ort

oder die Gestaltung des öffentlichen Raums. Grundlage für die Bewilligung von Fördermitteln ist das Handlungskonzept.

Die Planer beginnen dabei nicht bei null, sondern bauen ihre Bestandsanalyse auf das Stadtteilentwicklungskonzept von 2006 auf. „Ziel ist es, die wichtigsten Handlungsfelder zu erkennen, also worin für die Stadtfelder die größten Probleme bestehen“, erklärt Sebastian Schulze.

Einfache Sitzbank und umfassendes Verkehrskonzept

Außerdem werden in dem Konzept gleichzeitig Lösungsvorschläge angeboten, um diese Defizite zu beheben. Dabei kann es sich um banale Dinge wie eine Sitzbank

am Straßenrand, aber auch ein umfassendes Verkehrskonzept für einen ganzen Straßenzug handeln. Nach den Vorschlägen der Planer kann, aber muss sich die Stadt nicht richten.

„Das Handlungskonzept ist eine Chance für die Stadtfelder, ihre Interessen in den Fokus der Stadtverwaltung zu rücken“, richtet sich Sebastian Schulze an die Anwohner. Denn er und seine Kollegen setzen auf die Beteiligung der Leute vor Ort, die etwas bewegen wollen. Ob ein Bus für die Beimssiedlung, der barrierefreie Ausbau der Haltestellen entlang der Großen Diesdorfer Straße, die fehlenden Fahrradwege, das Parken – alles kann Eingang ins Handlungskonzept finden.

Abbildung 161: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Mai 2012

Stadtfelder Sorgen sind scheinbar gering

Wenig Interesse am Handlungskonzept für den Stadtteil / Hauptprobleme liegen beim Verkehr

Zur ersten Bürgerversammlung zum Handlungskonzept für Stadtteil erschienen relativ wenig Bürger. Jene, die gekommen waren, wünschten sich hauptsächlich Lösungen für Verkehrsprobleme.

Von Stefan Harter
Stadtteil-Ost/West • Angesichts der sommerlichen Temperaturen und der Pfingstferien blieben viele Sitze in der Aula der Grundschule Annastraße frei, als die Mitarbeiter des Stadtplanungsamts und der beiden beauftragten Planungsbüros ihren Ansatz für das Handlungskonzept vorstellten. Nur knapp 40 Anwohner folgten der Einladung am Montagabend, ihre ganz persönlichen Sorgen vorzutragen – recht wenig bei insgesamt 40.000 Stadtfeldern.

Von den Anwesenden waren zudem viele Stadträte, die entsprechend ihres politischen Naturells auch einen Großteil der Redezeit beanspruchten. Zeitweise glich die Veranstaltung mehr einem Dialog zwischen Verwaltung und Räten als einer Bürgerdebatte.

Einige Anwohner meldeten sich dann doch zu Wort und kritisierten vor allem Probleme rund um das Thema Verkehr: zu viele Autos, zu wenig Parkplätze, zu viele enge Straßen, zu wenig Radwege.

Die meisten dieser Stadtfelder Sorgen sind keineswegs neu, sondern lange bekannt und meist auch ausgiebig diskutiert. Doch genau darin liegt der Anreiz des Konzepts. Denn im Idealfall bietet



Größter Krisenherd in den Augen der Sitzungsteilnehmer: Die Große Diesdorfer Straße zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Annastraße. Hier gibt es zu wenig Platz für alle Verkehrsteilnehmer.



Sebastian Schulze vom Planungsbüro Meta Architektur markiert auf einer Karte des Untersuchungsgebiets in Stadtteil die angesprochenen Problemecken. Fotos (3): Stefan Harter



Auch in der Kritik: Die Haltestelle Arndtstraße, an der es oft kaum ein Durchkommen gibt.

es Lösungen für all jene Probleme, die die Anwohner teilweise seit Jahren plagten. Auf Grundlage der entwickelten Vorschläge kann die Stadt dann Fördermittel aus dem Städtebauprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ für konkrete Vorhaben beantragen.

Ein Punkt, in den alle Anwesenden wohl sofort Geld stecken würden, ist die Entlastung der Großen Diesdorfer Straße zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Annastraße. Auf 20,5 Meter Breite tummeln sich hier Fußgänger, Radfahrer, Pkw, Busse, Straßenbahnen, Werbeaufsteller und Cafétische. Viel zu wenig Platz für alle, so die einhellige Meinung. Planer Andreas Müller verglich die Passage treffend mit einem eingeschnürten Korsett. Doch wie sieht eine Lösung aus? Die Ausweisung als Einbahnstraße, Tempo 30 und eine Verengung der Fahrbahn auf zwei Spuren sollten nach Meinung der Anwohner geprüft werden.

Außerdem auf der Bürgerwunschliste: die Anbindung der südlichen Beimsiedlung an das MVB-Netz, barrierefreie Haltestellen, eine optisch ansprechendere Architektur bei neuen Einkaufsmärkten (z.B. am Kahlenberg), Querungshilfen am Schellheimerplatz sowie die Einbeziehung der Festungsanlagen in das Konzept.

Für die drei Stadtteilspaziergänge (6. bis 8. Juni) erhoffen sich die Planer eine stärkere Bürgerbeteiligung. Die genauen Treffpunkte werden rechtzeitig bekannt gegeben. Am 18. Juli sollen dann auf einer weiteren Veranstaltung das fertige Konzept und die Lösungsansätze vorgestellt werden.

Abbildung 162: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 23. Mai 2012

Stadtplaner setzen auf Bürgermeinung in Stadtteil

Versammlung am Montag in der Annastraße

Stadtteil-Ost/-West (sar) • Für Stadtteil und insbesondere für die beiden Geschäftsstraßen Olvenstedter Straße und Große Diesdorfer Straße soll ein Handlungskonzept erstellt werden (Volksstimme berichtete). Denn im Rahmen des Städtebau-Förderprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ kann die Stadt Mittel für die Verbesserung der Infrastruktur beantragen. Um diese am effektivsten einsetzen zu können, wird das Konzept benötigt.

Das Stadtplanungsamt lädt am kommenden Montag, 21. Mai, zu einer Bürgerinformationsveranstaltung ein. Dort stellen die beiden beauftragten Planungsbüros die Vorgehensweise und wesentlichen Schritte für die Konzept-

erstellung vor. Außerdem sollen die Stadtfelder die Möglichkeit erhalten, ihre ganz persönlichen Sorgenecken mitzuteilen. In einem offenen Gespräch wird gemeinsam über weitere Vorstellungen, Anregungen und Ideen für das Konzept diskutiert. Für Fragen steht dabei auch der Leiter des Stadtplanungsamtes, Heinz-Joachim Olbricht, zur Verfügung.

Alle interessierten Bürger, Vereine, Händler und Institutionen des Stadtteils sind eingeladen. Nach dieser ersten Veranstaltung sind drei Stadtteilspaziergänge sowie eine weitere Versammlung geplant.

Die Bürgerversammlung beginnt um 18 Uhr in der Aula der Grundschule „Annastraße“, Annastraße 17.

Abbildung 164: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 19. Mai 2012

Stadtteilspaziergänge sollen Sorgen zeigen

Stadtplaner bitten Stadtfelder zu Begehungen

Stadtteil-Ost/-West (sar) • Das Stadtplanungsamt lädt in dieser Woche zu drei Stadtteilspaziergängen durch Stadtteil ein. Derzeit erarbeiten zwei Planungsbüros im Auftragsauftrag ein Handlungskonzept für den Stadtteil. Die Begehungen sind Teil der Bürgerbeteiligung, die in dessen Erarbeitung einfließen soll.

Treffpunkt für den ersten Spaziergang durch Stadtteil-West ist am Mittwoch, 6. Juni, um 17 Uhr am ehemaligen Kahlenbergstift. Von dort geht es entlang der Großen Diesdorfer Straße durch die Beimsiedlung bis zum Haupteingang des Westfriedhofs.

Die beiden Rundgänge durch Stadtteil-Ost sind am Donnerstag, 7. Juni, und Freitag, 8. Juni, jeweils ab 17 Uhr. Der Stadtteilspaziergang am Donnerstag beginnt an der Olvenstedter Straße/Ecke Maxim-Gorki-Straße und endet

am Olvenstedter Platz. Startpunkt für den Rundgang am Freitag ist die Große Diesdorfer Straße/Ecke Adelheidring. Von dort führt der Spaziergang bis zum Europaring.

Die Entwicklung des Handlungskonzepts wurde in das Städtebau-Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen. Mit dem fertigen Konzept in der Hand kann die Stadt weitere Fördermittel für noch festzulegende Maßnahmen in den kommenden Jahren beantragen. Die Ideen dafür, was genau in Stadtteil verändert werden müsste, sollen u.a. die Anwohner liefern.

Bereits am 21. Mai hatten Vertreter des Stadtplanungsamtes und der Büros auf einer ersten Bürgerinformationsveranstaltung das Handlungskonzept vorgestellt. Damals war das Interesse noch gering.



Auch ein Ziel der Spaziergänger: die Holperwege der Beimsiedlung.

Abbildung 163: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Juni 2012

Stadtfelder Spaziergänge Teil 1: Wunschliste beim Beimsbummel

Anwohner diktieren vor Ort ihre Sorgen in die Notizblöcke der Stadtplaner

Der erste Spaziergang durch das westliche Stadtfeld zeigte: Das Parken in der Beimsiedlung und die Fahrradwege sind dringende Probleme. Eine große Frage für die Anwohner ist zudem, was mit den Brachflächen passiert.

Von Stefan Harter

Stadtfeld-West • Ein kleines Grüppchen steht gestern Nachmittag mit Regenschirmen bewaffnet am Einkaufszentrum neben der Brachfläche des ehemaligen Kahlenbergstifts. Ihr Anliegen: Starthilfe geben für die Stadt, die für die Stadtfelder Magistralen ein Handlungskonzept haben möchte. Sebastian Schulze und Philipp Böhme von den beauftragten Planungsbüros führen kurz ein, dann geht der erste von drei Stadtfelder Spaziergängen los.

Doch halt, bevor die Runde richtig in Fahrt kommt, kommen gleich die ersten Fragen: Wann baut endlich Aldi? Und wer baut was auf der gegenüberliegenden Straßenseite? „Nicht dass wir unbedingt einen Supermarkt brauchen, aber die Brachfläche soll verschwinden“, wirft ein Bürger



Eine kleine Gruppe Anwohner spazierte gestern mit Stadtplanern durch die Beimsiedlung, um ihnen ihre Problemecken zu zeigen.

ein. Außerdem seien die kleinen Geschäfte auf einen „Anker“ angewiesen. Doch hier müssen die Planer passen, Privateigentum bleibt Privatsache, keine Auskunft möglich.

Stattdessen will Philipp Böhme wissen: „Was wünschen Sie sich?“ Die Antworten: Mehr Sicherheit für Radfahrer auf der Großen Diesdorfer Straße. Mehr Parkplätze in der Beimsiedlung. Mehr Papierkörbe. Der Erhalt des Seniorentreffs. Die Aufenthaltsqualität oder das Kulturangebot werden eher weniger bemängelt. Böhme notiert eifrig mit. Alle Hinweise sollen in das fertige Konzept einfließen. Damit kann die Stadt dann Fördermittel beantragen, um z. B. die gewünschten Radwege und Parktaschen anzulegen.

Eine Variante, die die Planer gestern ausloten wollten, ist die Diesdorfer auf zwei Spuren zu beschränken. Auch die Möglichkeit, den engen Siedlungsstraßen ein Einbahnstraßensystem überzustülpen, wurde angesprochen. Beide Vorschläge wurden aber eher zögerlich registriert.

Heute geht es weiter mit dem zweiten Spaziergang. Ab 17 Uhr geht es von der Olivenstedter Straße/Ecke Maxim-Gorki-Straße zum Olivenstedter Platz. Alle Anwohner sind eingeladen, den Stadtplanern ihre Sorgen zu diktieren.

Abbildung 165: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 7. Juni 2012

Stadtfelder Spaziergänge Teil 2: Alternativen zum Auto anbieten

Planer sammeln mit Bürgerhilfe weitere Ideen für Handlungskonzept

Der zweite Spaziergang durch Stadtfeld spiegelte die Probleme in der Beimsiedlung wider: Bessere Radwege und mehr Parkplätze wurden am häufigsten gewünscht.

Von Stefan Harter

Stadtfeld-Ost • Anwohner, Geschäftsleute, Vertreter der Wohnungsgenossenschaften sowie der Wobau folgten gestern Nachmittag der Einladung des Stadtplanungsamts, sich die Olivenstedter Straße durch die „Problembrille“ anzuschauen. Nach der obligatorischen Einführung in das Procedere des Integrierten Handlungskonzepts, für das die Begehungen Ideen liefern sollen, hatten die Stadtplaner viel aufzuschreiben.

„Was passiert mit den Freiflächen beiderseits der Maxim-Gorki-Straße?“, wollten die Stadtfelder als Erstes wissen. Der Parkplatz und das unbebaute Areal gefallen niemand, das seit Langem geplante Autohaus empfindet man auch nicht unbedingt als standesgemäß. Schließlich handele es sich um das Eingangstor zu Stadtfeld, so die Bürgermeinung.

Architektenwettbewerb für das Stadtfelder „Eingangstor“

„Was stellen Sie sich denn vor?“, konterte Philipp Böhme, der die Führung mit seinem Kollegen Sebastian Schulze wieder leitete. „Etwas Passendes“, lau-



Mit Bürgerhilfe lässt die Stadt ein Handlungskonzept für Stadtfeld erstellen. Gestern ging es dafür entlang der Olivenstedter Straße.

tete die vage Antwort aus der Runde. Der Wunsch nach einer Gestaltungssatzung oder einem Architektenwettbewerb wurde geäußert. Auch ein Biergarten sei vorstellbar.

Viel kritisiert wurde die Kreuzung Goethestraße. Angesichts der häufigen Unfälle müsse sich hier dringend etwas ändern. Laut polizeilicher Unfallstatistik ist die Stelle allerdings kein Schwer-

punkt. Für den Wilhelmstädter Platz sei ein Kreisverkehr zu prüfen, außerdem könnte man sein Potenzial mit einem Eiscafé ausnutzen.

Stellplatzbedarf wuchs in zehn Jahren um zwei Fußballfelder

Großes und allseits bekanntes Problem ist und bleibt das Parken. Allerdings wiesen die beiden Planer darauf hin, dass es durchaus Möglichkeiten gäbe. Diese scheiterten aber an der mangelnden Bereitschaft, dafür zu bezahlen. „In den vergangenen zehn Jahren ist der Stellbedarf in Stadtfeld jedoch um eine Fläche gewachsen, die größer ist als zwei Fußballfelder“, verdeutlicht Philipp Böhme die prekäre Lage. Die sich angesichts der Beliebtheit des Viertels nicht so bald verbessern wird.

Alternativen müssten daher angeboten werden. Vermieter und Firmen sollten ihren Mietern und Angestellten Carsharing-Angebote, Fahrscheine oder ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder anbieten, um die Autozahl zu reduzieren, so die Vision der Planer.

Da hakt es allerdings auch an den Radwegen, die gerade in Nord-Süd-Richtung ausbaufähig sind, wie viele in der Runde feststellten. Auch müsse der Radweg auf der westlichen Olivenstedter Straße besser hervorgehoben werden.

Der dritte und letzte Stadtfelder Spaziergang beginnt heute um 17 Uhr an der Ecke Große Diesdorfer Straße/Adelheidring. Von dort führt die Problemsuche mit den Stadtplanern bis zum Europaring.

Abbildung 166: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 8. Juni 2012



Philipp Bohme vom beauftragten Planungsbüro Stegoplan (L) notiert sich, welche Ideen die Anlieger, hier Apotheker Gert Fiedler (M.), zur Verbesserung der Großen Diesdorfer Straße haben. Fiedler schlägt z. B. eine Verlegung der Haltestelle vor die Sparkasse vor. Foto: S. Harter

Stadtfelder Spaziergänge Teil 3: Sind vier Spuren zwei zu viel?

Begehungs-marathon endet am Brennpunkt Große Diesdorfer/Arndtstraße

Spannender Abschluss der Stadtfelder Spaziergänge: Das „Nadelöhr“ an der Großen Diesdorfer Straße rund um die Arndtstraße entpuppt sich als strategischer Handlungsschwerpunkt.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Über 20 Stadtfelder verzichteten gestern Nachmittag auf ihren Peterabend, um auf Einladung des Stadtplanungsamts entlang der Großen Diesdorfer Straße zu bummeln. Im Vergleich zu den beiden Begehungen die Tage zuvor fanden sich dieses Mal auch mehr jüngere Leute ein. Erneut Ziel des Spaziergangs: Problemkreise ausmachen, die in ein Handlungskonzept für Stadtfeld fließen sollen. Der Schwerpunkt liegt dabei klar auf den Magistralen.

Die Planer Philipp Bohme und Sebastian Schulze erfahren bereits am Startpunkt von den ersten Sorgenkindern: Die unter Hän-

solite irgendwie genutzt werden. Ein „Zu Verkaufen“-Schild sucht auch nach Interessenten. Doch wer soll dort was machen? Die Sicherheit für Radler im Kreuzungsbereich am Adelheidring müsste außerdem verbessert werden.

„Ich sähe keine Probleme, wenn die Große Diesdorfer Straße nur noch zweispurig wäre.“

Apotheker Gert Fiedler

Ein Radweg zur Künnetze unter oder über dem Ring entlang wäre ebenfalls eine Bereicherung.

Ein Thema, das bereits am Mittwoch in der Beiratsitzung angesprochen wurde: Die Große Diesdorfer Straße auf zwei Autofahrschienen einzuschränken. „Entschleunigung“ ist dabei der Hintergrundgedanke. Schließlich wird das beispielsweise auch auf der Leipziger und Lübecker Straße so gehandhabt, argumentierte z. B. Apotheker Gert Fiedler: „Ich sehe deshalb keine Probleme.“

Auch für das „Nadelöhr“ an der Arndtstraße hat er sich eine Lösung ausgedacht. Die Haltestellen sollten von dort vor die Sparkasse verlegt, die Maxim-Gorki-Straße als Einbahnstraße ausgewiesen werden. „Vielleicht entwickelt sich so dort ein wenig Marktcharakter“, erklärt er. Als Laie dürfe er schließlich etwas herumspekulieren. Die Variante werde aber neben anderen Möglichkeiten auf jeden Fall überprüft, versicherte Sebastian Schulze.

Vermisst wird offenbar ein Seniorentreff, wie es ihn in der Beiratsitzung und im Westerpark gibt. Auch ein richtiges Café würde noch fehlen. Viele der kleinen Fachläden, die vor zwanzig Jahren zahlreich vertreten waren, sind inzwischen verschwunden. Ein Umstand, der möglicherweise auch an den Mieten liegt, wie die Teilnehmer mutmaßen.

Lob gab es für den Zwergen-Spielplatz: „Der ist immer voll, nur eine öffentliche Toilette sucht man vergebens.“ Wünschenswert, aber kaum realisierbar, da sich dahinter ein Parkplatz befindet, wäre der Lückenschluss in der

gegenüberliegenden Häuserzeile. Die Frage nach dem lange Zeit angekündigten Aqua-Center an der Ecke Gerhart-Hauptmann-Straße wurde gestern beantwortet. Das ist offenbar Geschichte, da sich das Grundstück in der Zwangsversteigerung befindet, wie die Planer verrietern. Auf einem ähnlichen Grundstück wenige hundert Meter weiter westlich an der Ecke Annastraße tut sich hingegen etwas. Laut einem Anwohner soll dort ein neuer Parkplatz entstehen. Praktisch ist städtebaulich jedoch fragwürdig, so die Expertenmeinung.

Nach den drei Spaziergängen werten die Mitarbeiter der beiden von der Stadt beauftragten Planungsbüros Stegoplan und Meta Architektur in den kommenden Wochen die Bürgermeinungen aus. Bevor sie das fertige Handlungskonzept den Stadträten vorlegen, stellen die Planer ihre Vorschläge, wie die Missstände im Stadtfeld behoben werden könnten, auf einer Bürgerversammlung am 18. Juli vor. Für die Umsetzung der Ideen kann die Stadt dann Fördermittel beantragen.

Abbildung 167: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 9. Juni 2012

GWA setzt auf Sicherheit am Schelli und will Spielstraßenzone

Diskussion mit Anwohnern, Polizei und Amtsvertretern am Dienstag

Die AG Stadtfeld-Ost will den Schellheimerplatz sicherer gestalten. Die vielen parkenden bzw. zu schnell fahrenden Autos gefährden spielende Kinder. Lösung soll ein verkehrsberuhigter Bereich, im Volksmund Spielstraße, sein.

Von Stefan Harter
Altstadt • Dicht an dicht parken die Autos in den Straßen rund um Stadtfelds größten Kinderspielplatz auf dem Schelli. Zwischen den Stoßstangen ist oft kaum Platz, doch Kinder, die schnell zum Sandkasten hinüberhuschen wollen, passen trotzdem immer noch dazwischen. Schießen sie dann hinter einem Pkw hervor, kann ein vorbeikommender Autofahrer nur noch hoffen, rechtzeitig anhalten zu können. Vorausgesetzt, er hält sich an die ausgewiesene Geschwindigkeit von Tempo 30.

Die AG Gemeinwesenarbeit (GWA) Stadtfeld-Ost hat sich dieses Verkehrsproblem jetzt auf die Fahnen geschrieben und auch eine Lösung parat. Am kommenden Dienstag, 3. Juli, hat die GWA dazu eine Diskussionsrunde organisiert. Im Kinder- und Familienzentrum „Emma“, Annastraße 32, sollen dabei Anwohner und Familien zu Wort kommen. Außerdem sind Vertreter des Tiefbauamts, der Verkehrsbehörde, des Stadtordnungsdienstes, des Stadtplanungsamts sowie der Polizei eingeladen.



Die siebenjährige Leonie lugt am Schellheimerplatz vorsichtig hinter einem parkenden Auto hervor. Die GWA will dort eine Spielstraße.

„Das hemmungslose, wilde Parken an den Straßenecken und auf den Gehwegen gefährdet die Kinder“, erklärt GWA-Sprecher Jürgen Canehl. Die Tempo-30-Zone werde von vie-

fordert daher Verbesserungen, ehe dort noch schwere Unfälle passieren.

Die Patentlösung für einen sichereren Schelli ist blau, hat vier Ecken und trägt die Verkehrszeichen-Nummer 325.1. Als einen verkehrsberuhigten Bereich, allgemein als Spielstraße bekannt, sollte die Stadt den gesamten Platz ausweisen, so der Vorschlag des Stadtfelder Bürgergremiums. Schrittempo wäre die Folge, sinkende Gefahr für Zusammenstöße die Konsequenz.

Da das aber auch bauliche Maßnahmen bedeuten würde, müsse das komplexe The-

„Das hemmungslose, wilde Parken an den Straßenecken und auf den Gehwegen am Schellheimerplatz gefährdet die Kinder.“

GWA-Sprecher Jürgen Canehl

ma von verschiedenen Seiten beleuchtet werden, erläutert Jürgen Canehl weiter. Deshalb die große Runde zur Schelli-Sicherheit bei der nächsten GWA-Sitzung: „Direkt vor Ort haben wir dann die Gelegenheit, die Problemkreise zu besichtigen und mit den städtischen Mitarbeitern und der Polizei nach Lösungsmöglichkeiten zu suchen.“

Das GWA-Treffen beginnt um 18 Uhr im Kinder- und Familienzentrum „Emma“, direkt an der nordöstlichen Ecke des Schellheimerplatzes.

Abbildung 168: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 27. Juni 2012

Zu enge Kiste an Adelheid-Ampel: Mehr Platz für alle Wartenden

Grüne fordern per Stadtratsantrag Ausweitung des Geh- und Radwegs

Die Grünen hadern mit dem Ampel-Nadelöhr am Adelheidring/Olvenstedter Straße. Wartende Radler blockieren abbiegende Radfahrer. Per Antrag soll der Engpass nun schnell beseitigt werden.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Eng ist's am Damaschkeplatz, zu eng an der Ampel am Adelheidring in Richtung Stadt. Findet zumindest Jürgen Canehl, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Fraktion im Stadtrat und selbst Radler. Daher kennt er die Situation gut, gegen die er jetzt mobil macht. Denn genau diese Verkehrsteilnehmer kommen sich im Ampelbereich regelmäßig ins Gehege.

Auf der Pirsch nach einem fotografischen Beweis muss der Volksstimme-Reporter gestern Vormittag nicht lange warten. Mehrere Fahrradfahrer bleiben, wie es sich gehört, an der roten Ampel stehen. Im nächsten Moment kommt jedoch aus Stadtfeld ein weiteres Zweirad herangefahren, das die Damen und Herren aus dem Weg klingen muss. Doch das stellt die Radlergruppe vor ein Problem. „Wo sollen wir denn hin?“, fragen sie sich. Denn viel Ausweichmöglichkeiten gibt es an der Stelle nicht. Der Zaun, der den benachbarten Großparkplatz abgrenzt, lässt nicht viel Raum zum Manövrieren zu.

Genau das ist auch Jürgen Canehl aufgefallen. „Der Platz zum gefahrlosen Warten reicht einfach nicht aus“, meint er. Aber nicht erst jetzt, sondern bereits vor Monaten. Denn als der Stadtrat im Februar über einen Bebauungsplan für den westlichen Damaschkeplatz abgestimmt hatte, brachte er einen Änderungsantrag ein, in dem er die Engpass-Auflösung forderte. O-Ton damals: „Den Fußgängern und vor allem den Radfahrern ist zu Lasten



Kein Durchkommen am Damaschkeplatz: Radfahrer, die an der Ampel Adelheidring/Olvenstedter Straße auf Grün warten, blockieren die Fußgänger und Radler, die in Richtung Große Diesdorfer Straße wollen. Die Grünen fordern jetzt eine Verbreiterung des Engpasses. Foto: Stefan Harter

der Baufläche erheblich mehr Raum zur Verfügung zu stellen.“

Sein Vorschlag wurde zwar einstimmig von den Ratskollegen angenommen. Offenbar geht es ihm aber mit der Umsetzung nicht schnell genug. Denn mit einem neuerlichen Antrag will er nun die

Stadtverwaltung zum zügigen Handeln bewegen. Sie soll beauftragt werden, die schmale Stelle an der Adelheid-Ampel so aufzuweiten, dass sich die Wartenden aufstellen können, ohne vorbeifahrende oder -gehende Verkehrsteilnehmer zu gefährden. „Da der betroffene Grundstückseigentümer der-

zeit keine Baubestimmungen hegt, sollte nicht mit der Änderung gewartet werden“, erklärt er. Sein Vorschlag kommt zwar bereits am kommenden Donnerstag bei der Stadtratssitzung auf den Tisch, wird aber vor einer Entscheidung voraussichtlich erst im Verkehrsausschuss beraten.

Große Diesdorfer Straße soll „sexy“ für alle Händler werden

Stadtteilstfest zum gegenseitigen Kennenlernen am kommenden Freitag

Mit einem Stadtteilstfest will Almasija Reineke die Händler der Großen Diesdorfer Straße näher zusammenbringen. „Mit- statt Gegen-einander“ lautet dabei ihre Devise.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Während die Geschäfte am Breiten Weg oder der Halberstädter Straße in engagierten Interessengemeinschaften zusammengeschlossen sind (Innenstadt bzw. Sudenburg), tun sich die über 200 Händler und Gewerbetreibenden entlang der Stadtfelder Magistrale damit bislang etwas schwerer.

Im August 2010 gab es ein erstes vorsichtiges Beschauern von 30 Unternehmern. Die Gründung einer IG Große Diesdorfer Straße wurde zwar besprochen. Aber bis auf den gemeinsamen Protest im vergangenen Jahr gegen das geplante Fachmarktzentrum am Schlachthof blieb es bis heute nur bei der förmlichen Interessensbekundung.

Almasija Reineke hörte sich beim Treffen vor zwei Jahren auch die Ideen für eine Händlergemeinschaft an und entschied jetzt, das Heft selbst in die Hand zu nehmen. Seit 22 Jahren lebt die gebürtige Tatarin in Deutschland, seit 16 Jahren schneidet sie als Friseurmeisterin die Haare der Stadtfelder, darunter auch die vieler Händlernachbarn. „Sie kommen alle zum Haare-



Almasija Reineke hofft auf besseres Wetter für ihr Stadtteilstfest für die Große Diesdorfer Straße am kommenden Freitag. Foto: Harter

oft gar nicht untereinander“, sagt sie.

Deshalb hat sie die dritte Auflage ihrer „Sexy in the City“-Veranstaltung am kommenden Freitag, 6. Juli, kurzzerhand zum Stadtteilstfest

umdeklariert. Gemeinsam mit Freundin Nataliya Panuch hatte sie die Idee dazu vor drei Jahren, als die beiden mal wieder die bekannte US-TV-Serie gesehen hatten und dachten: „Das können wir auch.“

Neben Modenschau, Haarfrisuren und Make-up-Tipps steht dieses Mal aber das ungezwungene Kennenlernen der Stadtfelder Unternehmer untereinander und mit den Anwohnern im Vordergrund. Die einzelnen Geschäfte können sich dabei in lockerer

„Warum soll ich eine Malerfirma aus Sudenburg beauftragen, wenn ich hier in der Nachbarschaft eine habe?“

Almasija Reineke

Atmosphäre präsentieren. „Wir sollten doch mit- und nicht gegeneinander sein“, erklärt Almasija Reineke. „Warum soll ich denn eine Malerfirma aus Sudenburg beauftragen, wenn ich hier in der Nachbarschaft eine habe“, meint sie. Auch an die Familien hat sie gedacht: Ab 17 Uhr gibt es auf dem Parkplatz vor dem Geschäftshaus Große Diesdorfer Straße 47 (neben dem ehemaligen Kahlenberg-Gelände) u.a. eine Hüpfburg, einen Eisstand und Kinderschminken für die kleinen Besucher.

Hochkarätigen Besuch erwartet sie zudem: Box-Profi Robert Stieglitz schaut ebenso vorbei wie die Magdeburger Wasserballer, die auch an der Großen Diesdorfer Straße zu Hause sind. Das Showprogramm mit internationaler Live-Musik wird von Sportmoderator Sören Thümler und Holger Salmen moderiert.

Abbildung 169: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 29. Juni 2012

Abbildung 170: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 30. Juni 2012

Ein sicherer Schelli soll an Vorschriften scheitern

Anwohner und Amtsvertreter diskutieren über Ideen wie Zebrastreifen, Ringverkehr und Spielstraße

Die GWA Stadtfeld-Ost diskutiert über mehr Sicherheit am Schellheimerplatz. Konstruktive Vorschläge wie Zebrastreifen und Einbahnstraßen sollen aber am Paragrafenstarrsinn scheitern.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Schon vor Sitzungsbeginn hat Margit Borowski vom Ordnungsamt vor dem Kinder- und Familienzentrum „Emma“ gut zu tun. Direkt davor stehen die Pkw im Parkverbot, blockieren den abgesetzten Bordstein und damit ältere Menschen mit Rollator oder Mütter mit Kinderwagen. Auch in der Bilderschau zu Beginn der Veranstaltung, zu der die AG Gemeinwesenarbeit (GWA) Stadtfeld-Ost Anwohner und Behördenvertreter eingeladen hatte, wird das Ausmaß des Wildparkens sichtbar. Aber nicht nur das ist ein Problem, sondern auch das Fehlen sicherer Übergänge zur viel genutzten Spielplatzinsel.

Tom Bruchholz, Anwohner und Vater, meint dazu: „Meine Tochter könnte mit acht Jahren theoretisch alleine hingehen.

„Durch die Insellage können Kinder nicht gefahrlos zum Spielplatz. Das Überqueren der Straße wird zum Abenteuer.“

Tom Bruchholz

Durch die Insellage ist das jedoch viel zu gefährlich. Das Überqueren der Straße wird zum Abenteuer.“ Auch wenn laut Jens Behrendt, Kontaktbeamter der Polizei, keine Zusammenstöße mit Kindern aufgenommen wurden, müsse



Stadtplaner Dirk Polzin (M.) diskutiert mit Jürgen Canehl und Kerstin Gröpler vom Sprecherrat der GWA Stadtfeld-Ost über den Sinn und Unsinn von Querungshilfen, Zebrastreifen und Einbahnstraßen zur Erhöhung der Sicherheit am Schellheimerplatz. Foto: S. Harter

man handeln, meint auch Liane Kanter vom Spielwagen e.V., Träger der „Emma“. „Es muss ja nicht sein, dass erst etwas passiert“, sagt sie. Doch was tun?

Michael Ratzel, Gruppenleiter beim Ordnungsamt, rechnet vor, dass häufigere Kontrollen schlicht nicht möglich sind: „Für ganz Stadtfeld habe ich nur zwei Kollegen. Die sind wenigstens zweimal täglich am Schelli.“ Seine Frage an die GWA-Runde: „Mehr Knollen oder abschleppen?“ Darüber ist man geteilter Meinung. GWA-Sprecher Jürgen Canehl ist für Abschleppen, Stadtratskollege Klaus Kutschmann glaubt nicht, dass dies das Parkproblem löst: „Wir sollten nicht Angst und Schrecken verbreiten. Die Leute parken doch

aus blanker Verzweiflung so.“ Ein Anwohner bestätigt das. Teilweise muss er sein Auto bei Kaufland abstellen und zu-

„Wir sollten durch Abschleppen nicht Angst und Schrecken verbreiten. Die Leute parken aus Verzweiflung so.“

Klaus Kutschmann

rück in die Winkelmannstraße laufen. Schwierig sei aber auch, dass viele Leute nicht bereit sind für einen Stellplatz zu bezahlen. Sonst könnte man gleich eine Tiefgarage unter den Spielplatz bauen.

Den GWA-Vorschlag, aus dem Schellheimerplatz einen verkehrsberuhigten Bereich zu machen, greift auch Oliver Wendenkamp auf. Dann müssten die Autofahrer vorsichtiger fahren, weil sie bei einem Unfall generell schuld seien. Sven Nordmann, vierter Stadtrat im „Schellibunde“, erinnert daran, dass das „wilde Parken“ auch einen Vorteil habe. Durch die Hindernisse würde der Verkehr automatisch ausgebremst. Er plädiert schließlich für die simpelste aller Lösungen: Zebrastreifen.

Anwohner Joachim Kirmis hatte sich im Vorfeld reichlich Gedanken gemacht und kommt mit Skizze ausgerüstet. Sein Vorschlag: Ein Ringverkehr rund um den Schelli

mit Einbahnstraßen, wie am Moritzplatz. Auch Querungshilfen, „Verkehrsnasen“ und Parkuhren werden genannt.

„Es muss ja nicht sein, dass erst etwas passiert.“

Liane Kanter

Nachdem die GWA-Runde ihren „bunten Strauß an Maßnahmen“ gebunden hat, schlägt das Amt in Gestalt von Stadtplaner Dirk Polzin zurück. Prinzipien- und paragrafentreu seziiert er jede einzelne Idee und konstatiert sinngemäß: „Geht nicht. Bringt nichts.“ Im verkehrsberuhigten Bereich

Zebrastreifen – Mancher wird dich nie begreifen

Was Kindergartenkinder bereits mit fröhlichen Liedern lernen, ist aus Amtssicht am Straßenrand offenbar vergessen. „Und bremst ein Wagen, dann schau ich dem Autofahrer ins Gesicht. Und bleibt er stehen, dann guck' ich bloß, ob alle halten, dann geht's los“, heißt es bei Rolf Zuczkowski. Die erhöhte Aufmerksamkeit des Autofahrers aufgrund der weißen Streifen zählt anscheinend nicht. Da ist es also einfacher, die Kinder weiter durch die parkenden Autos über die Straße laufen zu lassen. Angesichts dessen sollten ein paar Eimer weiße Farbe die bessere Lösung sein.



Stefan Harter zur Sicherheit am Schellheimerplatz

ist das Parken nur in speziell markierten Bereichen möglich. Richtet man die ein, fallen Stellplätze weg. Außerdem müssten alle Bordsteine abgesenkt werden. Die Kosten dafür: immens. Ein Einbahnstraßensystem birgt die Gefahr, dass Autofahrer stärker auf Gaspedal treten. Außerdem soll damit laut Vorschrift deren Sicherheit erhöht werden. Am Schelli stehen aber die Kinder im Mittelpunkt. Denen spricht Polzin auch jegliche Kenntnis über den Zebrastreifen ab. „Die wissen nicht, dass sie erst den Blickkontakt zum Autofahrer suchen müssen“, erklärt er.

Am Ende verspricht Jürgen Canehl, sich als Stadtrat dafür einzusetzen, einige Ideen mit der Verwaltung umzusetzen.

Abbildung 171: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Juli 2012

„Denn wer nichts will, kriegt auch nichts“

Planer feilen am Handlungskonzept für Stadtfeld / Weitere Chance für Bürgerbeteiligung

Stadtfeld erhält ein maßgeschneidertes Handlungskonzept für die Stadtteilentwicklung. Die beauftragten Planer präsentieren kommende Woche ihre Ideen. Die Volksstimme blickte vorab Andreas Müller und Sebastian Schulze über die Schulter.

Volksstimme: Im April haben Sie im Auftrag des Stadtplanungsamts mit der Bestandsanalyse angefangen. Eine Bürgerversammlung, drei Stadtteilspaziergänge und 50 Interviews später liegen sie in den letzten Zügen für das Konzept. Wie war die Resonanz?
Schulze: Wir haben auf allen Kanälen Rückmeldungen bekommen mit einer sehr langen Liste an Vorschlägen. Ein großes Lob geht deshalb an die Stadtfelder für ihre Beteiligung.

Müller: Viele Leute sehen das Handlungskonzept als echte Chance, uns ihre Wünsche und Ideen zu nennen. Es ist gut, dass sie diese Haltung entwickeln, denn wer nichts will, kriegt auch nichts.
Volksstimme: Was haben Sie mit dem gesammelten Material gemacht?
Schulze: Aus den Anregungen und unseren eigenen Beobachtungen haben wir drei Leitziele entwickelt: stadtvirtuelle Mobilität ausbauen, Funktionsvielfalt weiterentwickeln und Quartiersvielfalt sichtbar machen. Daran orientieren



Andreas Müller, Alexander Schlee und Sebastian Schulze (v.l.) diskutieren mögliche Lösungsvarianten für die Verkehrssituation auf der Großen Diesdorfer Straße. Am kommenden Dienstag stellen sie ihre Ideen für ein Stadtfelder Handlungskonzept vor. Foto: S. Harter

sich unsere Vorschläge. Alternativen zum Auto wie Carsharing oder selbst kleine Dinge wie MVB-Fahrpläne im Hauseingang sollen beispielsweise die Mobilität verbessern.
Müller: Ein eigenständiger Maßnahmenkomplex beschäftigt sich z.B. mit fehlenden Angeboten für Jugendliche. Ein umstrittener Vorschlag darin: die Öffnung der Schulhöfe.
Volksstimme: Ein Konzept ist schön und gut, aber wird es auch umgesetzt?
Schulze: Das liegt dann in den Händen der Stadträte, aber

auch denen von Akteuren. Wir machen Vorschläge, wo man für wie viel Geld etwas verbessern kann, z.B. Altglascontainer in der Erde versenken, und legen gemeinsam mit dem Stadtplanungsamt Prioritäten fest. Damit das Konzept nicht nur ein Papier bleibt, müssen die Ideen von den Schlüsselakteuren getragen, aber auch Fördergelder bewilligt werden.
Volksstimme: Gab es Hinweise oder Anregungen, die für Sie überraschend waren?
Müller: Wir wohnen selbst in Stadtfeld, daher ist es ohnehin

schwierig, weil sich der berufliche Blick mit dem des Anwohners vermischt und man die meisten Probleme kennt.
Schulze: Überrascht hat uns aber zum Beispiel die Quartiersvielfalt. Klar ist man zuerst Stadtfelder. Aber dann gibt es den Westernplan, die Beimischung, das Dichterviertel, den Schelli und und und. Ich hätte auch nicht erwartet, dass die Quartierstreue so ausgeprägt ist. Diese gilt es auch zu stärken. Wir haben oft gehört, dass ein Stadteillogo eine tolle Sache wäre.

Volksstimme: Wann und wo erfahren die Stadtfelder von Ihren Ideen?
Schulze: Die abschließende Bürgerversammlung findet am Dienstag, 17. Juli, um 18 Uhr in der Grundschule Annastraße statt. Dort werden übrigens auch Varianten zum Vorentwurf des B-Plans Damaschkeplatz vorgestellt.
Müller: Die Anwohner haben erneut die Gelegenheit, ihre Wünsche und Anregungen einzubringen. Erst dann stellen wir das Handlungskonzept fertig und dem Stadtrat vor.

Abbildung 172: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 11. Juli 2012



Der Parkplatz am Damaschkeplatz soll einem Autohaus weichen. Doch wann das passiert, ist derzeit ungewiss. Die Stadt erstellt zunächst einen Bebauungsplan, der die Rahmenbedingungen für die entstehenden Gebäude vorgibt. Foto: Stefan Harter

Stadtfelder sorgen sich um „Tor“: B-Plan soll Blechangst bremsen

Entwurf für Bebauungsplan sieht Mischung aus Wohnen und Gewerbe vor

Der Damaschkeplatz bleibt vorerst unbebaut. Wie das zukünftige „Stadtfelder Tor“ aussehen könnte, legt ein Bebauungsplan der Stadt fest. Ein erster Entwurf sieht eine Mischung aus Wohnen und Gewerbe vor.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Man will doch nicht lauter Blech sehen, wenn man aus der Stadt kommt“, merkte CDU-Stadtrat Reinhard Stern kritisch an, als Patricia Eggert, zuständige Bearbeiterin des Bebauungsplans „Westlicher Damaschkeplatz“ ihren Entwurf kürzlich vorstellte.

Denn bereits seit 2007 ist bekannt, dass der Autohändler Torsten Schubert ein Autohaus auf dem Areal errichten will. Eine Idee, die nicht jedem Stadtfelder gefällt. Die Brisanz des zu bebauenden Gebiets lässt auch diese ungewöhnliche Vorgehensweise erkennen. Für gewöhnlich finden öffentliche Präsentationen in diesem frühen Stadium nicht statt. So handelte es sich denn auch nur um eine „Variante zum Vorentwurf zum Bebauungsplan“. Aber bei den Stadtfelder Spaziergängen hatten viele Anwohner nach der Zukunft des „Stadtfelder Tores“ gefragt.
Nach dem Abriss der letzten Ruinen vor gut vier Jahren ist es still geworden. Ein Parkplatz, eine kleine Werkstatt,

ab und zu ein Zirkus oder eine Eishalle. Ansonsten tut sich nicht viel auf dem innerstädtischen Filetstück. Und laut Patricia Eggert wird sich daran auch nicht so schnell etwas ändern. Der Eigentümer des Areals zwischen Olivenstedter Straße, Maxim-Gorki-Straße und Adelheidring plant zwar weiter für sein Autohaus. Der heiß diskutierte Tunnel verzögert aber das Vorhaben.
Wie das Autohaus ungefähr aussehen wird, wenn es denn kommt, soll der B-Plan festlegen. Eine drei- bis viergeschossige Bebauung direkt an der Straße ist demnach aktuell vorgesehen. „Eine Reihe Autos trotz dem davor stehen“, merkte die Stadtplanerin in Richtung Stadtrat Stern an. Diese stra-

ßenbegleitende Bebauung ist ein Hauptanliegen der Stadtplaner. Die öffentliche Durchwegung des Quartiers, z.B. Fußwege zwischen Maxim-Gorki-Straße und Große Diesdorfer Straße, ist ein weiteres Planungsziel.
Ein eingeschränktes Gewerbegebiet und ein Mischgebiet mit Wohnen und Gewerbe sieht der Entwurf für das Areal vor. Einzelhandel soll entsprechend des Märktekonzepts aber ausgeschlossen werden. Ausnahme: An der nordwestlichen Ecke des Plangebiets wäre ein Supermarkt eine Bereicherung des Nahversorgungsbereichs Olivenstedter Straße.
Frühestens Anfang kommenden Jahres ist mit einer öffentlichen Auslegung des B-Plans zu rechnen.

Abbildung 173: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 24. Juli 2012

Farbige Fassade für OLi fällt vorerst flach

Beschwerden gegen Baumaßnahmen und Veranstaltungsbetrieb stoppen Sanierungspläne

Die angekündigte Sanierung des OLi-Kinos gerät ins Stocken. Die von Stadtfeldern ausgewählte Fassadenfarbe wird deshalb vorerst nicht aufgetragen. Ein Nachbar fühlt sich von Bau und Betrieb gestört.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Vor gut einem Jahr machte Wolfgang Heckmann „seinem“ Kino, dem OLi an der Olivenstedter Straße, ein großes Geschenk zum 75. Geburtstag. Die Sanierung der Fassade und der Ausbau nach den Originalplänen von Architekt Carl Krayl sollte in diesem Jahr über die Bühne gehen. Fördermittel aus dem „Stadumbau Ost“-Programm hatte er dafür bewilligt bekommen.

Auf der Internetseite des OLi-Kinos konnten die Stadtfelder und andere Leinwandfreunde darüber abstimmen, welche Farbe die Kinofassade bekommen soll. Aktuell liegt die grün-graue Variante wie auf dem Entwurf zu sehen vorn. Doch von einer Umsetzung ist derzeit noch nichts sichtbar. Zwar sind im Innenbereich die Sanieranlagen bereits teilweise ausgebaut worden, doch seit einiger Zeit stocken die Arbeiten. Die Stadtfelder fahren tagtäglich an der Anündigungstafel vorbei und fragen sich, wann die Olivenstedter Straße denn nun endlich ein wenig bunter wird.

Klickt man auf der Webseite auf den Reiter „Konzept“, findet man nur folgende Nachricht: „Das Konzept ist derzeit voll-



Eigentlich hätte die Fassadensanierung des OLi-Kinos bereits starten sollen. Doch Streitigkeiten mit einem Nachbarn und wiederholte Beschwerden wegen Ruhestörung behindern die Ausführung.



Wolfgang Heckmann und Partnerin Ines Möhring beim Kinogeburts-tag im vergangenen Herbst. Aktuell plagen sie Sanierungs Sorgen.

lig infrage gestellt, weil der Frömmste nicht in Frieden leben kann, wenn es dem bösen Nachbarn nicht gefällt ...“ Die Volksstimme fragte bei Wolfgang Heckmann nach, was es

damit auf sich hat. „Seitdem wir bereits im November mit den Sanierungsarbeiten auf der Rückseite des Kinos begonnen hatten, haben wir Ärger mit einem unserer Nachbarn“, erklärt



Mit diesem Hinweis werden Besucher zur Ruhe gemahnt.

er. Zum einen gebe es Streitigkeiten um ein Baugerüst und die Dicke einer Dämmung, die die Arbeiten zum Erliegen bringen. Zum anderen steht seitdem bei Veranstaltungen

regelmäßig die Polizei vor der Kinotür. Neben Filmen finden u.a. auch private Feiern statt. Die Lautstärke soll dabei wiederholt zu laut gewesen sein. Auch ein Volksstimme-Redakteur wurde bereits Zeuge eines solchen Einsatzes. Demnach zogen die herbeigerufenen Beamten unverrichteter Dinge wieder ab, da auf der Straße kein Lärm festzustellen war.

Zu fünf Einsätzen wegen Ruhestörung seien Beamte im ersten Halbjahr 2012 zum OLi-Kino gerufen worden, bestätigte Polizeisprecherin Beatrix Mertens. „Die Verantwortlichen zeigten sich einsichtig und kamen der Aufforderung, die Lautstärke zu minimieren, umgehend nach. Anzeigen wurden nicht gefertigt“, erklärt sie weiter. Heckmann reagierte und hängte vor dem Eingang Schilder auf, um rauchende Besucher zur Ruhe zu ermahnen.

Auch der Stadtverwaltung sind die Beschwerden des Nachbarn bekannt. Man stehe deshalb mit Wolfgang Heckmann in Kontakt, um eine einvernehmliche Lösung zu finden. Da es sich aber um laufende Verwaltungsverfahren handle, könne er keine weiteren Auskünfte geben, erklärte Rathaussprecher Michael Reif.

Angesichts der Diskussion um die Kulturszene am Haselbachplatz stellt sich einmal mehr die Frage: Wie laut darf Kultur sein? Dass man die entsprechenden Einrichtungen in Stadtfeld an einer Hand abzählen kann, ist unstrittig. Daher wäre es wohl ein Verlust für den Stadteil, wenn die Leinwand im OLi dunkel bleiben müsste.

Abbildung 174: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 25. Juli 2012

Gellert-Gehweg bleibt für Radfahrer tabu

Stadt lehnt Grünen-Antrag zur „Legalisierung“ ab / Pflaster kein ausreichender Grund

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Ein zentrales Element im Stadtfelder Handlungskonzept, das auch mehrfach von Anwohnern angesprochen wurde, sind die teilweise schlechten Radwegeverbindungen im Stadtteil. Neue, bessere Wege quer durch die Stadtfelder Straßen wurden vielfach gewünscht. Doch ein unabhängiger Vorstoß der Stadtratsgrünen für eine in ihren Augen kleine Verbesserung für die Stadtfelder Drahteselnutzer erhielt jetzt einen Negativbescheid von der Stadtverwaltung.

Die Gellertstraße und den Editharing hatten die Stadträte Wolfgang Wähnel und Jürgen Canehl in ihrem Auftrag ins Visier genommen. „Insbesondere im Berufsverkehr wird diese Route von Radfahrern aus der Siedlung Westernplan/Steinkuhle zur Fahrt in Richtung Innenstadt und zurück sehr stark genutzt“, hatten sie argumentiert. Da das Granitgroßpflaster für Zweiräder denkbar ungeeignet sei, wichen daher nahezu alle Radler auf die Fußwege aus. „Diese verbotswidrige Praxis sollte mit einfachen Mitteln legalisiert werden“, hieß es weiter. Außerdem sollte auf der Ostseite des Editharings ein Sicherheitsstreifen angelegt werden.

Der Verkehrsbeigeordnete Dieter Scheidemann ließ die Grünen-Wünsche nun jedoch abblitzen. Zunächst sei die Gellertstraße ohnehin in einer Tempo-30-Zone, die dem Schutz der Fußgänger und Fahrradfahrer diene. Verkehrszeichen, wie das von den Grünen ge-



Die gängige Praxis von Radfahrern, den Gehweg der Gellertstraße statt des holprigen Pflasters zu nutzen, wollten die Grünen per Verkehrszeichen „legalisieren“. Die Verwaltung lehnt das ab. Foto: Harter

forderte Gehweg-Zeichen mit Zusatzschild „Fahrrad frei“, könnten nur unter „besonderen Umständen“ aufgestellt werden. „Allein die Fahrbahnbefestigung mit Großpflaster stellt keinen solchen besonderen Umstand dar“, beharrt Scheidemann. Demnach gibt es keine Gründe, die die Einschränkung des ausschließlich den Fußgängern vorbehaltenen

Gehweges begründen könnten. Zudem befanden sich in der Straße zahlreiche Grundstückszufahrten, die ebenfalls ein Ausschlusskriterium für einen gemeinsamen Geh- und Radweg seien. Daher lautet das Verwaltungsurteil: „Der Gehweg wird durch die Straßenverkehrsbehörde nicht für die Mitbenutzung durch Fahrradfahrer freigegeben.“

Auch der Schutzstreifen hat keine Chance, die Fahrbahn des Editharings ist schlicht zu schmal. Für den 1,5 Meter breiten Streifen muss die Straße laut Vorschrift insgesamt zwischen 8,4 und 10,4 Meter breit sein – ist sie aber nicht. Daher auch hier die klare Absage: „Die Straßenverkehrsbehörde wird die Markierung eines Schutzstreifens nicht anordnen.“

Abbildung 175: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 9. August 2012

Eine Bank für den Beimsplatz: Bürgerverein schickt Sparschwein

Die Neugestaltung des Quartierseingangs beschäftigt engagierte Anwohner

Der Beimsplatz soll hübscher werden. Während manche von einem Denkmal träumen, beschränkt sich der Bürgerverein zunächst auf eine Sitzbank. Ein Sparschwein soll die ermöglichen.

Von Stefan Harter

Stadtfeld-West • Hermann Beims als manns hohe Statue vor den Toren der nach ihm benannten Siedlung. So oder ähnlich stellen sich Barbara Psoch und Wolfram Stäps einen neuen, schöneren Beimsplatz vor. Seitdem sie vor einigen Monaten die Initialzündung für eine Neugestaltung in Privatinitiative des bis dato recht tristen Platzes ausgegeben haben, wird in der Gemeinwesenarbeitsgruppe fleißig über die Möglichkeiten diskutiert.

Auch der Bürgerverein Beimsiedlung um Evelin Schulz will sich daran beteiligen. Doch selbst wenn man der Grundidee eines Denkmals positiv gegenübersteht, will man angesichts der möglichen Kosten für solch ein Vorhaben jedoch erst einmal kleinere Brötchen backen. Eine Bank für den Beimsplatz lautet deshalb die Devise des Bürgervereins.

Ein putziges Sparschwein soll das nötige Kleingeld für den Erwerb der Sitzgelegenheit in seinem runden Bauch sammeln. Erstmals zum Einsatz kommt es am 1. Septem-



Das kleine Sparschwein des Bürgervereins Beimsiedlung soll mit Spenden gefüllt werden, um mit einer Bank einen Startschuss für die Aufwertung des Beimsplatzes zu geben. Montage: Bürgerverein



„Es wäre doch toll, wenn sich nicht nur Beimsiedler, sondern auch andere Magdeburger an der Verschönerung des Beimsplatzes beteiligen.“

Evelin Schulz, Bürgerverein

ber, wenn die Wobau zu ihrem mittlerweile 6. Beims-Cup in der Siedlung einlädt.

Auf der Wiese zwischen Beimsstraße und Flechtinger Straße kicken Jungen und Mädchen vom Post SV und dem KJH „Kinderhaus“ um den begehrten Pokal. Außerdem wird ein Spielplatzfest mit DJ, Hüpfburg und Spielen gefeiert. Von 11 bis 14 Uhr wartet dann auch das Sparschwein des Bürgervereins darauf, mit vielen Münzen und Scheinen gefüttert zu werden.

„Es wäre doch toll, wenn sich nicht nur die Beimsiedler daran beteiligen würden,

sondern auch alle anderen Magdeburger, denen etwas am Beimsplatz liegt“, erklärte

Evelin Schulz vorab. Die Bank sei der Beitrag des Vereins für einen schöneren Platz.

Bis zum 90. Geburtstag der Beimsiedlung in drei Jahren soll ein Denkmal finanziert und aufgestellt sein. Außerdem auf der Wunschliste der engagierten Beimsiedler: Eine Musterwohnung im Stile der 1920/30er Jahre mit authentischer Einrichtung und eine Künstlerkolonie in den leer stehenden Läden des Flächen Denkmals. Ob und wie das alles umgesetzt werden kann, steht jedoch noch in den Sternen über der Beimsiedlung.

Abbildung 176: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 11. August 2012

Grüne kontern Gellert-Ablehnung

Canehl: Gehwegnutzung für Radfahrer ist notwendiger Kompromiss

Von Stefan Harter

Stadtfeld-Ost • Jürgen Canehl lässt nicht locker. Nachdem der Verkehrsbeigeordnete Dieter Scheidemann die Vorschläge seiner Fraktion für eine Verbesserung der Situation für Radler in Stadtfeld abgeschmettert hatte, legt der Grünen-Stadtrat jetzt nach. Per Antrag wurde ein Mitnutzungsrecht des Gehwegs in der Gellertstraße für Drahtesel sowie ein Sicherheitsstreifen im Editharing gefordert. Beides lehnte Scheidemann ab. Für die Fußwegfreigabe sah er keine ausreichenden Gründe, für die Anlage eines Schutzstreifens fehlten der Straßenbreite einige Zentimeter.

Beide Erklärungen lässt Jürgen Canehl in einer Antwort auf Scheidemanns Schreiben nicht gelten. „Wer die Nutzung

des Fahrrads in der Stadt fördern will, muss auch zu Kompromissen bereit sein“, erklärt er. Obwohl verboten führen die Radfahrer in Stadtfeld in der Regel auf den Gehwegen, es sei denn, es gibt einen Radweg oder die Straße ist asphaltiert. „Das große Granit-Pflaster zwingt“ dazu“, so Canehl. Diese Realität solle man anerkennen.

Als Vorbild für den Vorschlag seiner Partei erinnert er an eine ähnliche Situation vor sechs Jahren. Damals wurde die Mitnutzung der Gehwege in der Maxim-Gorki-Straße für Radler vorgeschlagen. Nach anfänglicher Ablehnung seitens der Verwaltung hatte sich die Verkehrsbehörde auf entsprechenden Druck des Stadtentwicklungsausschusses für die Freigabe entschieden. Die Praxis habe sich dort

bewährt, obwohl auch dort Grundstückseinfahrten sind. „Warum, Herr Scheidemann, soll also in der Gellertstraße nicht so verfahren werden?“, hakt Canehl nach.

Auch die Ablehnung des zweiten Vorschlages sei unverständlich. „Wir haben keine DIN-gerechte rote Fahrradspur gefordert, sondern einen Sicherheitsstreifen“, heißt es. Dieser könne schmaler sein und vom Autofahrer überfahren werden. Dennoch gebe er dem Fahrradfahrer mehr Sicherheit. Die Straßenbreite im Editharing lässt das genauso zu, wie z. B. auf der Ebendorfer Straße. Außerdem erreiche man, dass der Radweg auf der Westseite nicht mehr in Gegenrichtung benutzt wird.

Der Verkehrsausschuss soll nun eine Klärung finden.

Abbildung 177: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 14. August 2012

SOS: „Kinderhaus“ platzt aus allen Nähten

Täglicher Besucheransturm bringt Mitarbeiter an Grenzen / Sparkurs der Stadt als Ursache

Das „Kinderhaus“ in der Beimssiedlung platzt aus allen Nähten. Seit dem Trägerwechsel vor zwei Jahren sind die Besucherzahlen sprunghaft angestiegen. Die Fachkräfte sind am Limit. Doch der Sparkurs der Stadt lässt kaum Spielraum.

Von Stefan Harter
Stadtteil-West • Laut kreischend laufen die von Ina Freese aufgerufenen Jungen und Mädchen davon. Die Häscher von Meeressgott Neptun alias Rüdiger Jeziorski preschen hinterher, um sie ihrer wohlverdienten Taufe zu unterziehen. Sie haben viel zu tun, 50 Namen stehen auf seiner Liste. Ein Ausdruck von dem Besucheransturm, den das Kinder- und Jugendhaus an der Flechtinger Straße seit gut zwei Jahren erlebt.

Damals übernahm die Stiftung Evangelische Jugendhilfe die Einrichtung vom insolventen Kinderschutzbund. Ina Freese, bereits langjährige Mitarbeiterin, konnte bleiben, neu hinzukam als Leiter Matthias Dohmeyer. Mit hehrem Ziel gingen sie ans Werk: An-



„Ich bin fast jeden Tag hier, um Freunde zu treffen. Bei schlechtem Wetter findet man hier ‚Unterschupf‘.“

Steven (16)

laufpunkt für die Kinder und Jugendlichen der Beimssiedlung aber auch der umliegenden Stadtteile zu sein.

Das klappte auch gut, offenbar zu gut, denn die täglichen Besucherzahlen stiegen. Inzwischen sind täglich über 60 junge Magdeburger in der Einrichtung, im Winter sogar bis zu 90. Die verlängerten Öffnungszeiten mussten mittlerweile jedoch heruntergeschraubt werden. Selbst in den Ferien geht die Betreuung erst nach dem Mittag los.



Joelle landet bei der Neptuntaufe im Schwimmbecken. Das gestrige Sommerfest ist eine der wenigen Aktivitäten, die im „Kinderhaus“ in der Beimssiedlung abgesehen vom Offenen-Tür-Bereich angeboten werden können. Mittelkürzungen erschweren die Arbeit. Fotos (5): Harter

„Dabei stehen die Kinder, teilweise erst 5, 6 Jahre alt, schon vormittags am Zaun“, erzählt Dohmeyer.

Denn überraschenderweise liege in der vermeintlich beschaulichen Beimssiedlung doch einiges im Argen, wie er tagtäglich miterleben muss. „Bei fast allen unserer Schützlinge gibt es familiäre Probleme“, sagt er. Um dabei zu helfen, seien sie zwar auch da, doch angesichts der Massen käme man damit kaum hinterher. „Bald müssen sie hier eine Nummer ziehen“, meint er mit einem gezwungenen Lächeln. Zwar haben sie drei ehrenamtliche Helfer sowie drei ältere Jugendliche, die mit anpacken. Doch einen vollwertigen Sozialarbeiter können sie nicht ersetzen.

Ursprünglich hatte er daher für dieses Jahr bei der Stadt eine dritte Stelle beantragt. Doch dann kam die Haushalts-sitzung, auf der die Stadträte eine sechsstelligen Kürzung im Bereich der Jugendarbeit beschlossen und die Stelle war

futsch. Aber nicht nur das. „Wir mussten abwägen, ob wir wegen der Kürzungen auf neues Material oder unsere ehrenamtlichen Mitarbeiter verzichten wollen“, erklärt Dohmeyer. Konsequenz des Rostfickurses: Alle geplanten Ferienaktivitäten wie Ausflüge in den Zoo



„Ich komme mehrmals in der Woche, am liebsten zum Schaukeln. Matze und Ina könnten mehr Zeit für uns haben.“

Lennox (6)

oder das Theater fielen flach. „Für unsere Klientel ist selbst das Geld für den Fahrschein oft nicht drin“, meint der Kinderhaus-Leiter resigniert. Neulich habe ein Kind den Beitrag für den Kochkurs mit einer Pfandflasche bezahlt. Deshalb versuche man so gut es geht auf dem Gelände

selbst Aktivitäten anzubieten. Kooperationen gibt es mit der Bürgerstiftung, der Tafel und einer Bäckerei. Über Sachmittelspenden konnte vor Kurzem ein Bauwagen mit den Jugendlichen bemalt werden.

In der Einrichtung selbst sieht es wenig behaglich aus. Fußspuren an den Wänden, Löcher in den Türen, Gummibärchen an der Decke und eine Couch auf halb acht. Schäden, für deren Reparatur kein Geld da ist. Schäden, die auch mangels Kontrolle durch das Personal entstehen. Wenn der eine im vertraulichen Gespräch mit einem Jugendlichen ist, kann der Kollege schlecht die 60 anderen im Auge behalten.

Auch außerhalb des Kinderhauses sehe man bereits die Auswirkungen. Die Verschmutzungen am Spielplatz in der „Pappelallee“ gebe es erst, seitdem die Öffnungszeiten verkürzt werden mussten, argumentiert Dohmeyer.

Verwaltungsintern habe man ihm gesagt, dass das „Kinderhaus“ inzwischen die

meistbesuchte Einrichtung der Stadt sei. Offizielle Zahlen von 2011 für die kommunalen Kinder- und Jugendhäuser lassen



„Ich habe gerade in einem Projekt einen Bauwagen besprayed. Wir hoffen, dass wir so etwas noch mehr tun können.“

Virginio (14)

keinen Rückschluss darauf zu, dort werden tägliche Besucher und Teilnehmer an Maßnahmen und Projekten zusammen gelistet. Ein umfassender Bericht werde derzeit aber erstellt, heißt es aus dem Jugendamt.

Wie soll es weitergehen? Die Stadt wird kaum vom Sparkurs bei den freiwilligen Leistungen im Jugend- und Sozialhilfebereich abweichen. „Ich beantrage im nächsten Jahr einfach wieder eine dritte Stelle“, sagt Matthias Dohmeyer bestimmt.

Abbildung 178: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. August 2012



In das Gewerbeobjekt in der Motzstraße zieht wieder ein Lebensmitteldiscounter ein. Nach dem Weggang von Lidl hatten Anwohner immer wieder über die weiten Wege bis zur nächsten Einkaufsmöglichkeit geklagt. Ab Herbst ist Schluss damit. Foto: Stefan Harter

Das Ende für weite Einkaufswege

Im Herbst zieht wieder ein Lebensmittelmarkt in die Motzstraße

In die Motzstraße kehrt nach acht Jahren ein Nahversorger zurück. Die weiten Wege für die Anwohner bis zum nächsten Stück Butter sind damit ab Herbst vorbei.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-Ost • Das lange Warten hat bald ein Ende. Nach der Schließung des Lidl-Markts in dem Gewerbeobjekt an der Motzstraße blieben den Anwohnern ohne fahrbaren Un-

tersatz nur noch weite Wege bis zur nächsten Einkaufsmöglichkeit an der Ebdorfer Straße. Gerade für Ältere eine beschwerliche Strecke. „Für sie wird der Weg bis dorthin zur Ewigkeit“, kritisierten die Volksstimme-Leser in regelmäßigen Abständen.

Die Stadt hatte die Problemlage zwar erkannt, konnte aber schlecht ein Unternehmen zwingen, sich dort anzusiedeln, wie Oberbürgermeister Lutz Trümper bei einer Bürgerversammlung in Stadtfeld betonte. Immerhin wich man

vom früheren Glauben ab, indem man einer Erweiterung der Verkaufsfläche zustimmte. Das wurde vor Jahren vom Stadtplanungsamt noch vehement abgelehnt.

Bereits im Mai dieses Jahres bestätigte Rathaussprecher Michael Reif schließlich, dass es einen „Bauantrag zur Erweiterung der bestehenden Verkaufsfläche im Erdgeschoss und zur Errichtung eines Leergutlagers“ gibt. Wer diesen eingereicht hatte, wollte er damals aus Datenschutzgründen noch nicht verraten.

Doch mittlerweile ist es unübersehbar, welches Unternehmen in die Motzstraße einziehen wird, denn die Umbauarbeiten an dem Objekt haben begonnen. Ein großes Banner kündigt den neuen Mieter mit „Demnächst auch hier!“ bereits an: Ein Lebensmitteldiscounter der zum Edeka-Konzern gehörenden NP-Kette. Dieser wird ab Herbst die acht Jahre lang bestehende Lücke in der Nahversorgung im östlichen Bereich der Westernplan-Siedlung schließen – zur Freude der Anwohner.

Abbildung 179: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 21. August 2012

Schaukel und Bagger für die kleinsten Stadtfelder

Stadt errichtet ab Dienstag neue Geräte am Europaring

Der Spielplatz am Europaring wird ab kommenden Dienstag erweitert. Die Stadt lässt in vier Wochen für die kleinsten Stadtfelder eigene Spielgeräte aufbauen.

Von Stefan Harter
Stadtfeld-West • Die Maßnahme beginnt am Dienstag, 28. August, wie die Stadtverwaltung gestern mitteilte. Dazu muss der Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe (SFM) einen Teil des Spielplatzes sperren. Innerhalb von vier Wochen soll der Spielsandbereich um ein Federwippengerät, eine Kleinkindschaukel und einen Sandbagger sowie zwei Sitzelemente erweitert werden.

„Um die Einhaltung der Fallschutzbestimmungen an der angrenzenden Spielkombination während der Bauzeit zu gewährleisten, müssen das Spielgerät sowie die angrenzende Sitzgruppe vorübergehend abgesperrt werden“, heißt es in der Mitteilung. Zudem könne durch Schnitтарbeiten an Betonelementen Lärm und Staub entstehen.

Trotz der Bauarbeiten können die Stadtfelder Kinder aber das Basketballfeld, die Tischtennisplatte, die Balancierstrecke sowie die Hangrutsche zum Spielen nutzen. Erst im vergangenen Jahr war die Spiel- und Freizeitfläche am Europaring durch den SFM saniert und er-

weitert worden. Hintergrund ist der hohe Bedarf an Spielplatzflächen im Stadtteil.

Per Stadtratsantrag wollten die Grünen eigentlich auf der gegenüberliegenden Seite des Europarings, an der Martin-Agricola-Straße, einen Kleinkindspielplatz. Der Stadtgartenbetrieb favorisierte aber die Kombination mit dem bestehenden Areal.



Noch haben die kleinsten Stadtfelder am Europaring keine Spielgeräte. Ab Dienstag stellt die Stadt diese jedoch auf. Archivfoto: Harter

Abbildung 180: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 24. August 2012

Einfache Lösung für Adelheidring gesucht

Verwaltung prüft Verbesserung für Radler

Stadtfeid-Ost (sar) • Per Antrag forderten die Stadtrats-Grünen jüngst eine schnelle Lösung für den Engpass an der Ampel am Adelheidring/Damaschkeplatz. Die dort wartenden Radfahrer und Fußgänger versperren oft die Durchfahrt für die abbiegenden Wegbenutzer. Aufgrund des nahen Zauns ist ein Ausweichen nicht möglich. Dies soll sich schnellstmöglich ändern, so der Auftrag der Grünen an die Stadtverwaltung.

Magdeburgs Verkehrsbeigeordneter Dieter Scheidemann antwortete nun auf deren Anliegen. Demnach ist der Verwaltung die unbefriedigende Lösung an dem Knotenpunkt durchaus bekannt. Die Situation am Damaschkeplatz sei insgesamt „verkehrlich wie auch städtebaulich und stadtgestalterisch unbefriedigend“, erklärt Scheidemann. Daher werde schließlich ein entsprechender Bebauungsplan aufgestellt (die Volksstimme berichtete), der dieses Manko

positiv beeinflussen soll. Ein entsprechendes Planungsziel sei beispielsweise, eine räumliche Lösung für die Adelheid-Ampel zu finden.

Bis der B-Plan gereift ist, will die Verwaltung aber nicht untätig bleiben, wie Dieter Scheidemann weiter erläuterte: „Zurzeit prüfen wir, inwiefern eine Verbesserung der Situation an der Stelle mit einem begrenzten Aufwand möglich ist.“ Zu viel Aufwand wären zum Beispiel das Versetzen von Beleuchtungs-, Fahrleitungs- und Ampelmasten oder eine Veränderung der Bordsteinführung. Außerdem sollten etwaige Maßnahmen nur auf städtischen Flächen erfolgen. Was schwierig werden dürfte, da das an den Weg grenzende Grundstück Privatbesitz ist.

Für die Suche nach einer einfachen Lösung erbittet sich der Beigeordnete eine Frist: „Die Untersuchungsergebnisse werden im ersten Quartal 2013 dem Stadtrat vorgestellt.“



Im Juni berichtete die Volksstimme über den Engpass an der Ampel am Adelheidring/Damaschkeplatz. Die Stadt sucht nach Lösungen.

Abbildung 181: Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 29. August 2012

11 Verzeichnisse

11.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Goetheanlagen mit der Pauluskirche	1
Abbildung 2:	Flohmarkt auf dem Olvenstedter Platz in Stadtfeld Ost.	3
Abbildung 3:	Tor zum Westfriedhof in Stadtfeld West.	4
Abbildung 4:	Lage der Stadtteile im Stadtgebiet	9
Abbildung 5:	Eis-Konditorei Blume in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost	14
Abbildung 6:	Matthissonstraße in Stadtfeld Ost - Blick in Richtung Norden.	16
Abbildung 7:	Eingangssituation in die Große Diesdorfer Straße, Höhe Adelheidring in Stadtfeld Ost.	17
Abbildung 8:	Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße, Höhe Matthissonstraße in Stadtfeld Ost	17
Abbildung 9:	Haltestelle Ebendorfer Straße in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost.	18
Abbildung 10:	Subzentrum Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost.	18
Abbildung 11:	Olvenstedter Platz in Stadtfeld Ost - Blick in Richtung Osten	19
Abbildung 12:	Flechtinger Straße in Stadtfeld West - Blick in Richtung Norden.	20
Abbildung 13:	Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld West, Höhe Westfriedhof.	21
Abbildung 14:	Siedlungsbau Spielhagenstraße in Stadtfeld West	21
Abbildung 15:	fehlender Radweg Große Diesdorfer Straße, Ecke Annastraße in Stadtfeld Ost.	24
Abbildung 16:	neu geschaffene Stellplätze in der Friedrich-Naumann-Straße in Stadtfeld Ost.	25
Abbildung 17:	Stellplatzsituation in der Herrmann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West	26
Abbildung 18:	unerlaubtes Parken auf dem Gehweg Matthissonstraße in Stadtfeld Ost	27
Abbildung 19:	unerlaubtes Schrägparken in der Immermannstraße in Stadtfeld Ost	27
Abbildung 20:	sanierungsbedürftiger Radweg und unerlaubtes Gehwegparken in der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West.	28
Abbildung 21:	Haltestellensituation am Knotenpunkt Westring/Große Diesdorfer Straße.	29
Abbildung 22:	fehlender Radweg am Knotenpunkt Große Diesdorfer Straße/ Europaring	30
Abbildung 23:	Radwegeführung am Damaschkeplatz in Stadtfeld Ost	31
Abbildung 24:	Glacisradweg auf Höhe Gerhart-Hauptmann-Straße in Stadtfeld Ost.	31
Abbildung 25:	zugeparkte Bordabsenkungen in der Schenkendorfstraße in Stadtfeld Ost	31
Abbildung 26:	Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Adelheidring.	33
Abbildung 27:	Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Bakestraße.	34
Abbildung 28:	Straßenquerschnitt Große Diesdorfer Straße in Höhe Arndtstraße	35
Abbildung 29:	Gehweg Große Diesdorfer Straße in Höhe Westfriedhof in Stadtfeld West.	36
Abbildung 30:	Straßenquerschnitt Olvenstedter Straße in Höhe Goethestaße	37
Abbildung 31:	Außenterrasse im Subzentrum Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost.	38
Abbildung 32:	beengte Verkehrssituation in der Annastraße in Stadtfeld Ost.	39
Abbildung 33:	Bevölkerungsentwicklung (Hauptwohnsitzbevölkerung) in Stadtfeld Ost & West	42
Abbildung 34:	Altersgruppenstruktur in Stadtfeld Ost	43
Abbildung 35:	Altersgruppenstruktur in Stadtfeld West	44
Abbildung 36:	Wanderungssaldo gesamtstädtisch	45
Abbildung 37:	Wanderungssaldo innerstädtisch	45
Abbildung 38:	Flohmarkt auf dem Olvenstedter Platz in Stadtfeld Ost	46
Abbildung 39:	Gründerzeitbebauung in der Goethestraße in Stadtfeld Ost	49
Abbildung 40:	Entwicklung Gebäude- und Wohnungsbestand – Stadtfeld Ost/West	50
Abbildung 41:	Leerstandsentwicklung Wohnen in Stadtfeld Ost/West und der Gesamtstadt	51
Abbildung 42:	Wohnungsbestand nach Baualter in Stadtfeld Ost/West	52
Abbildung 43:	Herrmann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West	53

Abbildung 44:	Wohnungsbestand „Westernplan“ in Stadtfeld Ost	54
Abbildung 45:	Wohnungsbestand Wilhelm-Linke Straße in Stadtfeld Ost	54
Abbildung 46:	Kindertagesstätten „Wunderland“ & „Klettermax“ im Westernplan in Stadtfeld Ost ..	55
Abbildung 47:	Grundschule Annastraße in Stadtfeld Ost	58
Abbildung 48:	KJH „Kinderhaus“ in der Flechtinger Straße in Stadtfeld West.....	59
Abbildung 49:	Kinder- und Jugendzentrum „Emma“ in Stadtfeld Ost	60
Abbildung 50:	IGS „Willi Brandt“, Am Westring in Stadtfeld West	60
Abbildung 51:	Bierinstitut Zobi, Lessingplatz in Stadtfeld Ost	61
Abbildung 52:	„ARTDepot“ in der Großen Diesdorfer Straße in Stadtfeld West.....	63
Abbildung 53:	prozentuale Verteilung von Unternehmen in Stadtfeld Ost & West	66
Abbildung 54:	Gewerbebeanmeldungen zu Gewerbeabmeldungen	66
Abbildung 55:	Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld Ost.....	67
Abbildung 56:	Geschäftsunterlagerung Große Diesdorfer Straße, Ecke Annastraße in Stadtfeld Ost..	67
Abbildung 57:	„Kumars Minimarkt“ Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost	69
Abbildung 58:	Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Stadtteilzentrum Große Diesdorfer Straße	70
Abbildung 59:	Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Nahversorgungsbereich Olvenstedter Straße ..	70
Abbildung 61:	Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielha- genstraße.....	71
Abbildung 60:	Straßenbahnhaltestelle Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost.....	71
Abbildung 62:	Nahversorgungsbereich Beimsplatz/ Spielhagenstraße in Stadtfeld West	72
Abbildung 63:	Lebensmittelladen Große Diesdorfer Straße, Ecke Seehäuser Straße in Stadtfeld West	72
Abbildung 64:	Westphal Lebensmittelgeschäft in der Immermannstraße in Stadtfeld Ost	73
Abbildung 65:	Leerstand wegen fehlender Sanierung in der Olvenstedter Straße in Stadtfeld Ost ...	73
Abbildung 66:	Goetheanlage in Stadtfeld Ost.....	75
Abbildung 67:	Stadtfeld Ost - Schellheimerplatz	77
Abbildung 68:	Stadtfeld Ost - Olvenstedter Platz	77
Abbildung 69:	Stadtfeld West - Beimsplatz	78
Abbildung 70:	Stadtfeld West - Eingang Westfriedhof	78
Abbildung 71:	Glacis - Parkanlage in Stadtfeld Ost	79
Abbildung 72:	vorübergehend verschmutzte Grünanlage in der Goethestraße in Stadtfeld Ost.....	80
Abbildung 73:	ungepflegte Grünanlage in der Beimssiedlung in Stadtfeld West.....	80
Abbildung 74:	„MagdeBurg“ Kinderspielplatz in Stadtfeld West	81
Abbildung 75:	Spielplatz Europaring in Stadtfeld West	81
Abbildung 76:	Pappelallee in der Hermann-Beims-Siedlung in Stadtfeld West	84
Abbildung 77:	Ortsbegehung mit Anwohnern, Amts- und GWA-Vertretern zum Thema „Sicherer Schelli“	95
Abbildung 79:	Zentrenspaziergänge Große Diesdorfer Straße in Stadtfeld Ost und West	96
Abbildung 78:	Ablauf der Bearbeitung des IHKs	96
Abbildung 80:	verschiedene Verkehrsmittel in Stadtfeld	97
Abbildung 81:	vorhandene Funktionsvielfalt in Stadtfeld.....	98
Abbildung 82:	v.l.n.r. Herrmann-Beims-Siedlung, Dichterviertel, Quartier Fröbelstraße.....	99
Abbildung 83:	Verknüpfung der Leitziele mit den Handlungsfeldern	100
Abbildung 84:	oben, Hermann-Beims-Siedlung	105
Abbildung 85:	links, historische Aufnahme einer Wohnung in der Hermann-Beims-Siedlung.....	105
Abbildung 86:	Eingangssituation in die Große Diesdorfer Straße, Höhe Adelheidring	106
Abbildung 87:	Straßenschild Große Diesdorfer Straße	107
Abbildung 88:	Nutzungskonflikte an der Haltestelle Arndtstraße	108
Abbildung 89:	fehlende Grundstückseinfriedung/beschädigte Oberflächen am Nahversorgungszent- rum Große Diesdorfer Straße	109

Abbildung 90:	obere Reihe: Maxim-Gorki-Platz, Beimsplatz; untere Reihe: Wilhelmstädter Platz, Olvenstedter Platz.	110
Abbildung 91:	Einmündung Maxim-Gorki-Straße.	111
Abbildung 92:	prägnantes Sparkassengebäude an der Einmündung Maxim-Gorki-Straße	111
Abbildung 93:	Flohmarkt auf dem Olvenstedter Platz.	112
Abbildung 94:	Fahrradbügel im Straßenraum.	113
Abbildung 95:	Visualisierung Fahrradbügel als Querungssicherung am Schellheimerplatz	113
Abbildung 96:	Brandwand Große Diesdorfer Straße/Annastraße	114
Abbildung 97:	Beispiel einer begrüneten Brandwand.	114
Abbildung 98:	Beispiel einer plastisch gestalteten Brandwand.	114
Abbildung 99:	stark beschädigte Pflasterstraße im Westenplan	115
Abbildung 100:	gestörte Querung der Beimsstraße auf Höhe Pappelallee.	115
Abbildung 101:	fehlender Zugang zum Westfriedhof am Ende der Pappelallee Seehäuser Straße.	116
Abbildung 102:	fehlende Querungsmöglichkeit des Weststrings zwischen Stadtfeld Ost und West	117
Abbildung 103:	versenkte Altglascontainer am Schellheimerplatz	118
Abbildung 104:	verwaiste Baumscheibe am Lessingplatz	118
Abbildung 105:	Sitzgelegenheiten entlang des Schrotegrünzuges - Goethestraße	119
Abbildung 106:	fehlende barrierefreie Bordanlagen am Knotenpunkt Annastraße.	120
Abbildung 107:	Brachfläche am Europaring	122
Abbildung 108:	abmarkierter Radweg in der Ebendorfer Straße	123
Abbildung 109:	Beispiele für separat befestigte Fahrradstreifen.	124
Abbildung 110:	Beispielbeschilderung.	124
Abbildung 111:	Ampelgriff	125
Abbildung 112:	Spielhagenstraße	126
Abbildung 113:	hohe Auslastung der öffentlichen Stellplätze in der Hermann-Beims-Siedlung	127
Abbildung 114:	Haltestelle Arndtstraße	128
Abbildung 115:	positive Beispiele einer Innenhof oder Vorgartengestaltung am Westring und in der Immermannstraße	130
Abbildung 116:	Beispiel Bolzplatz	133
Abbildung 117:	Beispiel Skateranlage	134
Abbildung 118:	Lage des Mehrgenerationenplatzes	135
Abbildung 119:	Leerstand an der Olvenstedter Straße	139
Abbildung 120:	Positives Beispiel für eine Außengastronomiefläche an der Olvenstedter Straße	140
Abbildung 121:	Beispiel für eine benachteiligte Außengastronomiefläche - u.a. durch die beengte städtebauliche Situation - an der Großen Diesdorfer Straße.	140
Abbildung 122:	Große Diesdorfer Straße/ Ecke Arndtstraße kurz nach der Jahrhundertwende, auf dem freien Platz rechts steht heute das Stadtparkassengebäude.	156
Abbildung 123:	Große Diesdorfer Straße, Ecke Maxim-Gorki-Straße	158
Abbildung 124:	fehlende Ladezonen in der Großen Diesdorfer Straße - Lieferverkehr behindert Durchflussverkehr.	159
Abbildung 125:	fehlende Kurzzeitstellplätze (Einmündung Matthissonstraße).	159
Abbildung 126:	fehlende barrierefreie Haltestellen (Bsp. Haltestelle Arndtstraße).	159
Abbildung 127:	fehlende Radwege	161
Abbildung 128:	fehlende Straßenraumkanten	161
Abbildung 129:	vereinzelter Leerstand	161
Abbildung 130:	unbefriedigende bzw. mangelhafte Querungsmöglichkeit im Einmündungsbereich Maxim-Gorki-Straße.	162
Abbildung 131:	fehlendes Grün im Stadtteilzentrum.	162
Abbildung 132:	fehlende Radabstellanlagen vor den Geschäften	162
Abbildung 133:	fehlende Barrierefreiheit	163

Abbildung 134:	schmale Gehwege mit Nutzungskonflikten (Haltestelle Arndtstraße)	163
Abbildung 135:	Skizze mit der Lokalisierung der Problembereiche entlang des Vertiefungsbereiches Große Diesdorfer Straße	163
Abbildung 136:	Skizze mit der Lokalisierung der Stellplätze entlang des Vertiefungsbereichs Große Diesdorfer Straße	164
Abbildung 137:	Empfohlene Querschnitte Typ 7 - Örtliche Geschäftsstraße (RASt 06)	167
Abbildung 138:	Empfohlene Querschnitte Typ 8 - Hauptgeschäftsstraße (RASt 06)	168
Abbildung 139:	Lageplan Prinzipskizze Variante 1	169
Abbildung 140:	Querschnitt A-A Variante 1 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße	169
Abbildung 141:	Querschnitt B-B Variante 1 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße	169
Abbildung 142:	Lageplan Prinzipskizze Variante 2	171
Abbildung 143:	Querschnitt A-A Variante 2 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße	171
Abbildung 144:	Querschnitt B-B Variante 2 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße	171
Abbildung 145:	Lageplan Prinzipskizze Variante 3	173
Abbildung 146:	Querschnitt A-A Variante 3 auf Höhe Haltestelle Arndtstraße	173
Abbildung 147:	Querschnitt B-B Variante 3 auf Höhe Maxim-Gorki-Straße	173
Abbildung 148:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 13. Januar 2012	182
Abbildung 149:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 2. Februar 2012	183
Abbildung 150:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 6. Februar 2012	183
Abbildung 151:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. Februar 2012	184
Abbildung 152:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 23. Februar 2012	184
Abbildung 153:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 20. Februar 2012	185
Abbildung 154:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 15. März 2012	185
Abbildung 155:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 21. März 2012	186
Abbildung 156:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 27. März 2012	186
Abbildung 157:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 30. März 2012	187
Abbildung 158:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 17. April 2012	187
Abbildung 159:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. April 2012	188
Abbildung 160:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 28. April 2012	189
Abbildung 161:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Mai 2012	189
Abbildung 162:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 23. Mai 2012	190
Abbildung 164:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 19. Mai 2012	190
Abbildung 163:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Juni 2012	190
Abbildung 165:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 7. Juni 2012	191
Abbildung 166:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 8. Juni 2012	191
Abbildung 167:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 9. Juni 2012	192
Abbildung 168:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 27. Juni 2012	192
Abbildung 169:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 29. Juni 2012	193
Abbildung 170:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 30. Juni 2012	193
Abbildung 171:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 5. Juli 2012	194
Abbildung 172:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 11. Juli 2012	195
Abbildung 173:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 24. Juli 2012	195
Abbildung 174:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 25. Juli 2012	196
Abbildung 175:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 9. August 2012	196
Abbildung 176:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 11. August 2012	197
Abbildung 177:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 14. August 2012	197
Abbildung 178:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 18. August 2012	198
Abbildung 179:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 21. August 2012	199
Abbildung 180:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 24. August 2012	199
Abbildung 181:	Magdeburger Volksstimme - Magdeburger Lokalanzeiger vom 29. August 2012	200

11.2 Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
51	Amt 51: Jugendamt
61	Amt 61: Stadtplanungsamt
AG GWA	Arbeitsgruppe Gemeinwesenarbeit
ASO	Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
B-Plan	Bebauungsplan
BauGB	Baugesetzbuch
DB AG	Deutsche Bahn AG
Dez II	Dezernat II: Finanzen und Vermögen
Dez III	Dezernat III: Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit
Dez VI	Dezernat IV: Kultur, Schule und Sport
Dez V	Dezernat V: Soziales, Jugend und Gesundheit
Dez VI	Dezernat VI: Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
ebd.	ebenda
EFH	Einfamilienhaus
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ESG	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
ESG	Eigentümerstandortgemeinschaft
FB 23	Fachbereich 23: Liegenschaftsservice (Dezernat II)
FB 40	Fachbereich 40: Schule und Sport (Dezernat IV)
GSM	Geschäftsstraßenmanagement
HHJ	Haushaltsjahr
IHK	Integriertes Handlungskonzept
IG	Interessengemeinschaft
ISG	Immobilienstandortgemeinschaft
IV	Individualverkehr
KGE	Kommunalgrund Grundstücksbeschaffungs- und -erschließungs-GmbH
KGm	Eigenbetrieb: Kommunales Gebäudemanagement
KV	Kreisverband
KJFE	Kinder- und Jugend-Freizeiteinrichtung
LH	Landeshauptstadt
MAE (AGH)	Arbeitsgelegenheit mit Mehraufwandsentschädigung AGH-MAE
MFH	Mehrfamilienhaus
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MKFZ	Maßnahmen-, Kosten-, Finanzierungs- und Zeitplan
NMIV	Nicht Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PJ	Programmjahr
RASt o6	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
RH	Reihenhaus
SFM	Eigenbetrieb: Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg
SGB II	Sozialgesetzbuch Zweites Buch
SPA	Stadtplanungsamt
Tab.	Tabelle
V/o2	Stabsstelle Sozial-, Gesundheits- und Jugendhilfeplanung
vgl.	vergleiche

11.3 Kartenverzeichnis

Karte 01:	Gebietskulissen
Karte 02:	verbindliche Bauleitplanung
Karte 03:	Quartiersstrukturen
Karte 04:	Denkmäler
Karte 05:	stadträumliche Gestaltung
Karte 06:	Unfallschwerpunkte
Karte 07:	Verkehrsaufkommen
Karte 08:	Liniennetzplan ÖPNV
Karte 09:	Hauptradverkehrsnetz
Karte 10:	Sanierungsstand Gebäude
Karte 11:	Leerstandsquote Gebäude
Karte 12:	Soziale Infrastruktur
Karte 13:	Einzelhandel & Gewerbe
Karte 14:	Grün- & Freiflächen
Karte 15:	Spiel- & Freizeitflächen

11.4 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bebauungspläne in Bearbeitung	11
Tabelle 2:	Rechtsverbindliche Bebauungspläne	11
Tabelle 3:	durchschnittlicher täglicher Verkehr an ausgewählten Kreuzungsbereichen	23
Tabelle 4:	Sozioökonomische Kontextindikatoren der Fördergebietskulisse	47
Tabelle 5:	Kindertagesstätten in Stadtfeld Ost	56
Tabelle 6:	Kindertagesstätten in Stadtfeld West	56
Tabelle 7:	Private Kindertagesstätten in Stadtfeld Ost & West	56
Tabelle 8:	Horte in Stadtfeld Ost	57
Tabelle 9:	Horte in Stadtfeld West	57
Tabelle 10:	Grundschulen in Stadtfeld Ost	57
Tabelle 11:	Grundschulen in Stadtfeld West	57
Tabelle 12:	Sekundarschulen in Stadtfeld	57
Tabelle 13:	weiterführende Schulen in Stadtfeld	57
Tabelle 14:	Kinder- und Jugendeinrichtungen in Stadtfeld Ost	59
Tabelle 15:	Kinder- und Jugendeinrichtungen in Stadtfeld West	59
Tabelle 16:	Kunstwerke in Stadtfeld Ost & West (Bewirtschaftung Kulturbüro Magdeburg)	63
Tabelle 17:	Gewerbe- und Einzelhandelsbesatz Stadtfeld Ost	68
Tabelle 18:	Gewerbe- und Einzelhandelsbesatz Stadtfeld West	68

11.5 Literaturverzeichnis

ADFC Bundesverband und SRL Bremen (Hrsg.)

(2004): Radverkehr an Bus- und Straßenbahnhaltestellen. Bremen.

Akademie für Natur und Umwelt des Landes

Schleswig-Holstein (Hrsg.) (2000): Moderation von Planungs- und Entwicklungsprozessen - Einsatzfelder, Methoden, Moderatorinnen und Moderatoren. 2. überarbeitete Auflage, Neumünster.

Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.

(Hrsg.) (2010): Nahmobilität im Lebensraum Stadt. 2. Auflage, Krefeld.

Beckmann, Klaus J. / Hesse, Markus / Holz-Rau, Christian / Hunecke, Marcel (Hrsg.) (2006):

Stadt-Leben - Wohnen, Mobilität und Lebensstil - Neue Perspektiven für Raum- und Verkehrsentwicklung. 1. Auflage, Wiesbaden.

Bertram, Grischa / Altröck, Uwe (2009): Renaissance der Stadt - Durch eine veränderte Mobilität zu mehr Lebensqualität im städtischen Raum. Bonn.

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin - Abtl. Wirtschaft, Liegenschaften, Organisation und Bibliotheken (Hrsg.) (2004): Erfolgreiches Geschäftsstraßenmanagement - Ein Leitfaden für die Praxis. Berlin.

Bezirksamt Neukölln von Berlin - Stadtentwicklungsamt (Hrsg.) (2012): Leitfaden für die energetische Sanierung und Gestaltung von Fassaden - entwickelt für die (Aktion! Karl-Marx-Straße). Berlin.

Bezirksamt Neukölln von Berlin (Hrsg.) (2008):

Wettbewerb „Aktive Stadtzentren“ - Wettbewerbsbeitrag Berlin Neukölln: Aktion! Karl-Marx-Straße, Bearbeitung BSG Brandenburgische Stadterneuerungsgesellschaft mbH Potsdam mit Jahn, Mack & Partner Architektur und Stadtplanung Berlin. Berlin.

Brake, Klaus / Herfert, Günter (Hrsg.) (2012): Reurbanisierung - Materialität und Diskurs in Deutschland. Wiesbaden.

Brinker, Dörthe / Sinning, Heidi (2011): Innerstädtische Entwicklung fördern - Beratungsangebote zur Revitalisierung von Brachflächen und Immobilienleerständen. Erfurt. (= ISP Schriftenreihe - Band 2)

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

(Hrsg.) (2004): Verkehrsaufwandsmindernde Strukturen und Dienste zur Förderung einer nachhaltigen Stadtentwicklung - Endbericht zum ExWoSt-Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Stadtverkehr“. Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009a): Aktive Stadt- und Ortsteilzentren - Das Zentrenprogramm der Städtebauförderung. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009b): Innovationen für Stadtquartiere der Zukunft - Studierende entwerfen 2050. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009c): Soziale Stadt - Arbeitshilfe Monitoring. Berlin/Bonn.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2009d): Stadtentwicklungsbericht 2008 - Neue urbane Lebens- und Handlungsräume. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): Ohne Auto einkaufen - Nahversorgung und Nahmobilität in der Praxis. Berlin. (= Schriftenreihe Werkstatt: Praxis Heft 76)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011a): Sanierungsmaßnahmen in unseren Städten und Gemeinden - Abschlussbericht zum Forschungsprojekt „Langzeitwirkungen und Effektivierung der Städtebauförderung“. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011b): Wohnen im Alter - Marktprozesse und wohnungspolitischer Handlungsbedarf. Berlin. (= Forschungen Heft 147)

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012a): Kommunale Kompetenz Baukultur - Werkzeugkasten der Qualitätssicherung. Entwurf Stand Februar 2012, Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung(Hrsg.) (2012b): Energetische Stadtsanierung. Berlin, In: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/SW/energetische-stadtsanierung.html>, August 2012

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2003): Strategien für die Soziale Stadt - 4. Integrierte Handlungskonzepte - Steuerungs- und Koordinierungsinstrument für die soziale Stadtentwicklung. Berlin.

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie - BMVIT (2011): Kosteneffiziente Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Gemeinden. Wien.

Bundesnetzwerk Bürgerschaftliches Engagement - „Der Koordinierungsausschuss“ (Hrsg.) (2005): Förderpolitische Empfehlungen zur Stärkung und zum Ausbau engagementfördernder Infrastruktureinrichtungen in Kommunen. Berlin.

Chlond, Bastian (2011): Trends in der Fahrradnutzung - Überlegungen zu Potenzialen. Karlsruhe. In: http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020/potentiale_2020.phtml

Dalkmann, Holger / Schäfer-Sparenberg, Carolin / Herbertz, Ralph (2004): Eventkultur und nachhaltige Mobilität - Widerspruch oder Potenzial?. Wuppertal. (= Wuppertal Papers Nr. 147 - Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH)

Deutsches Institut für Urbanistik (2003): Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren - Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf - die Soziale Stadt. Berlin. (= Arbeitspapiere zum Programm Soziale Stadt Band 10)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2010a): Bewertung der Radverkehrsqualität - Methoden der Wirkungskontrolle und stadtweite Fahrradbilanzen. Berlin. (= Forschung Radverkehr international O-2/2010)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2010b): Innerstädtisches Fahrradparken. Berlin. (= Forschung Radverkehr international I-1/2010)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2011a): Fahrradparken im Wohngebiet. Berlin. (= Forschung Radverkehr international I-3/2011)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2011b): Klimaschutz durch stärkere Fahrradnutzung. Berlin. (= Forschung Radverkehr international A-1/2011)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2011c): Mit dem Fahrrad zum Einkaufen. Berlin. (= Forschung Radverkehr international A-4/2011)

Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2011d): Ökonomische Effekte des Radverkehrs. Berlin. (= Forschung Radverkehr international A-3/2011)

Deutsches Institut für Urbanistik - Fahrradakademie (Hrsg.) (2012): Seminarunterlagen, Kein Platz für den Radverkehr?, Straßenräume nutzen, Parkraum schaffen. Berlin.

Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg (Hrsg.) (2009): Grundsatzbeschluss zur zukünftigen Entwicklung der Kinderspiel- und Freizeitflächen in der Landeshauptstadt Magdeburg (Beschluss Nr. 2464-83(IV)09, DS0058/09). Magdeburg.

Eigenbetrieb Stadtgarten und Friedhöfe Magdeburg (Hrsg.) (2009): Spielplatzkonzeption 2010 - 2015 (2025) der Landeshauptstadt Magdeburg (Beschluss Nr. 440-19(V)10, DS0059/10). Magdeburg.

Erdmenger, Christoph / Führ, Vivien (2005): Versteckte Kosten des Städtischen Autoverkehrs - Öffentliche Gelder für den privaten Verkehr. Freiburg.

Europäisches Haus der Stadtkultur e.V. (Hrsg.) (2004): Stadt macht Platz - NRW macht Plätze. Gelsenkirchen.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) (2007): Empfehlungen für die Anlage von Stadtstraßen Rast 06), Ausgabe 2006. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen - Arbeitsgruppe Straßenentwurf (Hrsg.) (2011): Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG), Ausgabe 2011. Köln.

Franke, Thomas (2011): Raumorientiertes Verwaltungshandeln und integrierte Quartiersentwicklung - Doppelter Gebietsbezug zwischen „Behälterräumen“ und „Alltagsorten“. Diss. Berlin.

Fritsche, Miriam (2011): Mikropolitik im Quartier - Bewohnerbeteiligung im Stadtumbauprozess. Diss. Berlin.

GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2007): Magdeburger Märktekonzept 2007, Fortschreibung der Steuerungsgrundlage für die Wirtschaftgruppe Einzelhandel unter besonderer Berücksichtigung baurechtlicher Veränderungen. Ludwigsburg

GMA Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (2010): Auswirkungsanalyse zur Anschließung von Einzelhandelsnutzungen in Magdeburg Schlachthofareal. Ludwigsburg

Gwiasda, Peter (2011): Die neuen ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) - Radverkehrsführung auf der Strecke und im Verkehrsknoten. Köln. In: <http://www.kompetenzzentrum-radverkehr.de/download/> am: 24.08.2012

Heipp, Gunnar (2011): Integration des ÖV in attraktive Räume - Gestaltung öffentlicher Räume mit modernen Straßenbahnen. Köln.

Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung - UFZ (Hrsg.) (2009): Parkraumprobleme in wachsenden Stadtteilen - Anwohnerbefragung und Evaluation freiwilliger Verhaltensänderungen zur Lösung des Parkraumproblems in Leipzig-Schleußig. Leipzig.

Herfert, Günter (2002): Disurbanisierung und Reurbanisierung - Polarisierende Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpflandschaft. Leipzig.

Hesse, Markus (2008): Reurbanisierung? - Urbane Diskurse, Deutungskonkurrenzen, konzeptuelle Konfusion. Walferdange.

Humboldt-Universität zu Berlin - Institut für Sozialwissenschaften (Hrsg.) (1998): Bericht des Projekts Seminars Stadtentwicklung. Berlin.

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (2008): Mobilität in Deutschland - Fahrradnutzung. Impulsvortrag Expertenworkshop BMVBS, Bonn, In: <http://www.infas.de/forschungsbereiche/verkehrsforschung/mid/> am: 24.08.2012

Ingenieurbüro für Bauwesen GmbH (2001): Stellplatzzählung, Verkehrsplanerische Untersuchung Tempo-30-Zone Stadtfeld-Annastraße. Köln, Magdeburg.

Innovationsagentur Stadtbau NRW (Hrsg.) (2008): Zwischennutzungen - Temporäre Nutzungen als Instrument der Stadtentwicklung. Düsseldorf.

Institut für barrierefreie Gestaltung und Mobilität GmbH (2010): Barrierefreie Straßen- und Verkehrsraumgestaltung. Kiel.

Institut für Mobilitätsforschung (Hrsg.) (2008): Mobilität 2025 - Der Einfluss von Einkommen, Mobilitätskosten und Demografie. Berlin.

Institut für Raumplanung - Universität Dortmund (Hrsg.) (2005): Erreichbarkeitsindikatoren in der Nahverkehrsplanung. Dortmund. (= Arbeitspapier 184)

Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) GmbH (Hrsg.) (2006): Entwicklung eines integrierten Konzepts der Planung, Kommunikation und Implementierung einer nachhaltigen, multioptionalen Mobilitätskultur. Frankfurt am Main.

Landeshauptstadt Dresden - Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2006): Dresdner Standard - Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum in Dresden. Dresden.

Landeshauptstadt Hannover - Bauverwaltung (2008): Resultate der Bilanzierung des Stadtplatzprogramms „Hannover schafft Platz“, Bearbeitung PlanKom Hannover. Hannover.

Landeshauptstadt Hannover - Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2002): Die Stadt, der Raum und das Leben - Die Belebung von Stadtplätzen. Hannover.

Landeshauptstadt Hannover, Beschlussdrucksache 0476/2009 vom 02.03.2009: Konzept zur weiteren Förderung der organisierten gemeinschaftlichen Autonutzung (CarSharing).

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1994): Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 12/1994)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995a): Das Magdeburger Märktekonzept - als Planungsgrundlage zur Steuerung der dezentralen Einzelhandelsentwicklung. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 33/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995b): Gartenstadtsiedlung Westernplan. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 23/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995c): Radverkehrskonzeption. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 9/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995d): Stadtfeld Nord - Die historische und architekturgeschichtliche Entwicklung eines Magdeburger Stadtteils. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 32/I/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995e): Stadtfeld Süd - Die historische und architekturgeschichtliche Entwicklung eines Magdeburger Stadtteils. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 32/II/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1995f): Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 36/1995)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1996a): Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 54/1996)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1996b): Fachwerkhäuser in Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 24/1996)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1997): Verkehrskonzeption Innenstadt. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 64/1997)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1998a): Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 60/1998)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1998b): Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Teil 1: Planungen und Dokumente. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 34/I/1998)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1998c): Städtebau in Magdeburg 1945-1990 - Teil 2: Baustandorte und Wohngebiete. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 34/II/1998)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (1999): Städtebaulicher Denkmalschutz - eine Zwischenbilanz zur Entwicklung des Südlichen Stadt-zentrums. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 73/1999)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2001a): Das Magdeburger Märktekonzept - Entwicklung der Innenstadt, der Stadtteilzentren und der Nahversorgungsbereiche. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 87/2001)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2001b): Magdeburger Verkehrsanlagen. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 82/2001)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2002a): Das neue ÖPNV-Konzept - Der Nahverkehrsplan 2001-2005 der Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 84/2002)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2002b): Das neue Tor zur Innenstadt - Magdeburg 21 - Stadt mit Zugkraft. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 86/2002)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2005a): Nahversorgung in der Landeshauptstadt Magdeburg - Standort- und Versorgungsstrukturen. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 97/2005)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2005b): Radverkehrskonzeption. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 95/2005)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2009): Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt Magdeburg ab 2010. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (Hrsg.) (2009): Integriertes Handlungskonzept Magdeburg Alte und Neue Neustadt - Förderprogramm Soziale Stadt, Bearbeitung WohnBund-Beratung Dessau. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2010a): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg - Magdeburg 2025 - Gesamtstadt. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2010b): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Magdeburg - Magdeburg 2025 - Teil B - Stadtteile. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2010): Zwischenbilanz zur Umsetzung der Radverkehrskonzeption der Landeshauptstadt Magdeburg 2004-2012. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt (2011): Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2010 - mit Stand der Umsetzung. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 104/2011)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt, Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll (Hrsg.) (1993): Verkehrliches Leitbild der Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 2/1993)

Landeshauptstadt Magdeburg - Stadtplanungsamt, Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll (Hrsg.) (1994): Hermann-Beims-Siedlung. Magdeburg. (= Stadtplanungsamt Heft 13/1994)

Landeshauptstadt Magdeburg (2007): Geschäftsbericht der Landeshauptstadt Magdeburg für das Jahr 2007. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg, Dezernat Wirtschaft, Tourismus und regionale Zusammenarbeit (Hrsg.) (2010): Gestaltungsrichtlinien für die Ottostadt Magdeburg. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (2009): Bevölkerungsbewegungen in Magdeburg und seiner Region. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Arbeitsgruppe „Magdeburger Netzwerk bürgerschaftliches Engagement“ (Hrsg.) (2011): Situationsbericht zu Engagementstrukturen und wesentlichen Rahmenbedingungen bürgerschaftlichen Engagements in der Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg. (= Magdeburg - Sozial Band 14)

Landeshauptstadt Magdeburg - Büro des Oberbürgermeisters (Hrsg.) (2011): Bildungsweiser 2011/12. 2. Auflage, Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister (Hrsg.) (2003): Gemeinwesenarbeit Entwicklungen Zukunftsfähigkeit. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister, Drucksache 0058/09 vom 17.02.2009: Grundsatzbeschluss zur zukünftigen Entwicklung der Kinderspiel- und Freizeitflächen in der Landeshauptstadt Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister, Drucksache 0627/08 vom 12.01.2009: Mittelfristiger Schulentwicklungsplan 2009/10 - 2013/14.

Landeshauptstadt Magdeburg - Der Oberbürgermeister, Drucksache 0494/11 vom 24.11.2011: Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 216-2 „Westlich Damaschkeplatz“.

Landeshauptstadt Magdeburg - Dezernat Soziales, Jugend und Gesundheit, Stabsstelle für Jugendhilfe-, Sozial- und Gesundheitsplanung (Hrsg.) (2007): Stadtteilreport. Magdeburg. (= Magdeburg - Sozial Band 5)

Landeshauptstadt Magdeburg - Dezernat Soziales, Jugend und Gesundheit, Stabsstelle für Jugendhilfe-, Sozial- und Gesundheitsplanung (Hrsg.) (2010): Stadtteilreport. Magdeburg. (= Magdeburg - Sozial Band 11)

Landeshauptstadt Magdeburg - Umweltamt (Hrsg.) (2007): Lärmkartierung der Landeshauptstadt Magdeburg gemäß 34. BImSchV Lärmart: Straßenlärm, Bearbeitung ECO AKUSTIK Barleben. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Umweltamt (Hrsg.) (2009): Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Magdeburg - Stand 2009, Bearbeitung ECO AKUSTIK Barleben. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg (2003a): Erhaltungssatzung nach § 172 (1) BauGB für den Bereich Stadtfeld Ost. Stadtrat Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburg, 08.05.2003, Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg (2003b): Erhaltungssatzung nach § 172 (1) BauGB für den Bereich Stadtfeld West. Stadtrat Landeshauptstadt Magdeburg, Magdeburg, 08.05.2003, Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg (2010): Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen in Magdeburg „Schlachthofareal“, Bearbeitung GMA Ludwigsburg. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg (Hrsg.) (2011): Kita-Kompass - Ein Wegweiser durch die Kindertageseinrichtungen der Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2009a): Magdeburg in Zahlen 2009/2010. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2009b): Tabellen zur Bevölkerung der Stadt Magdeburg im Jahr 2008. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 69)

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2010a): Bevölkerung der Stadt Magdeburg im Jahr 2009. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 74)

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2010b): Magdeburger Statistische Monatsberichte - Personenkraftwagen in der Landeshauptstadt Magdeburg. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2010c): Magdeburger Statistische Monatsberichte - Wanderungen (Zu- und Wegzüge) nach Stadtteilen von 1999 bis 2009 in Magdeburg. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2010d): Statistisches Jahrbuch - Das Jahr 2009 in Zahlen. Magdeburg. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 76)

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2011a): Statistisches Jahrbuch - Das Jahr 2010 in Zahlen. Magdeburg. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 77)

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2011b): Bevölkerung der Stadt Magdeburg im Jahr 2010. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 78)

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2011c): Magdeburger Statistik - Quartalsbericht 4/2011. Magdeburg.

Landeshauptstadt Magdeburg - Amt für Statistik (Hrsg.) (2012): Magdeburger Statistik - Statistisches Jahrbuch 2011. Magdeburg. (= Magdeburger Statistische Blätter Heft 79)

Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung (Hrsg.) (2003): Stadtviertelkonzept Nahmobilität, Bearbeitung stadt+plan und KOMMA.PLAN München. München.

Landeshauptstadt Stuttgart - Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung (Hrsg.) (2005): Neues urbanes Wohnen in Baugemeinschaften. Stuttgart. (= Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 36)

Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) RWTH Aachen (Hrsg.) (2010): AMUS 2010 - Bedeutung der Kosten in der Stadt- und Verkehrsplanung. Aachen.

Ministerium für Landwirtschaft und Umwelt des Landes Sachsen-Anhalt (Hrsg.) (2011): Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Magdeburg 2011. Magdeburg.

Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr Saarland - Abteilung Landes- und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010): Aktive Zentren - Leitfaden zum Städtebauförderungsprogramm. Saarbrücken.

Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Energie und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2000): Begleitforschung zu den Fahrradfreundlichen Städten und Gemeinden in NRW - Maßnahmen- und Wirksamkeitsuntersuchung. Düsseldorf.

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012a): Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung - Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf.

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.) (2012b): Leitfaden 2012 - Barrierefreiheit im Straßenraum. Düsseldorf.

Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren - Sachgebiet Städtebauförderung (Hrsg.) (2010): Programm Leben findet Innenstadt - Aktive Stadt- und Ortsteilzentren - Förderleitlinie Projektfonds. München.

Öko-Institut e.V. - Institut für angewandte Ökologie (Hrsg.) (2004): ÖPNV-Begrüßungspaket und Schnupperticket für Neubürger - Bericht zur Evaluation der Maßnahme zum ÖPNV-Direktmarketing. Freiburg.

Schnur, Olaf (2010): Demografischer Impact in städtischen Wohnquartieren, Entwicklungsszenarien und Handlungsoptionen. Wiesbaden.

- Scholl, Bernd / Elgendy, Hany / Nollert, Markus (2007):** Raumplanung in Deutschland - Formeller Aufbau und zukünftige Aufgaben. Karlsruhe. (= Schriftenreihe des Institut für Städtebau und Landesplanung Universität Karlsruhe (TH) Band 35)
- Schöller, Oliver / Canzler, Weert / Knie, Andreas (Hrsg.) (2007):** Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden.
- Schwedes, Oliver (Hrsg.) (2011):** Verkehrspolitik - Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin - Abt. VIIB (Hrsg.) (2009):** Fußverkehrsstrategie für Berlin - Grundlagen, Bearbeitung Spath+Nagel Berlin. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin - Kommunikation (Hrsg.) (2007):** Barrierefreies Planen und Bauen in Berlin - Öffentlich zugängliche Gebäude Grundlagen und Beispiele. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin - Kommunikation (Hrsg.) (2010):** Design for all - Öffentlicher Freiraum Berlin. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2008):** Fahrradparken in Berlin - Leitfaden für die Planung. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin Referat IVC - Stadterneuerung (Hrsg.) (2010):** Vorbereitende Untersuchungen Neukölln - Karl-Marx-Straße Bericht 2010, Bearbeitung Jahn, Mack & Partner architektur und stadtplanung Berlin. Berlin.
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin - Kommunikation (Hrsg.) (2012):** Strategie Stadtlandschaft Berlin - natürlich urban produktiv. Berlin.
- Sobel, Reinhard (2006):** Radfahrgerechter Umbau des engen Straßenraumes der Hamburger Straße - Bremen. 29.08.2006, In: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/praxisbeispiele/anzeige.phtml?id=2054>, am: 24.08.2012.
- Sozialverband VdK Deutschland e.V. (Hrsg.) (2008):** Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung. Bonn.
- Stadt Kassel - Stadtplanung, Bauaufsicht und Denkmalschutz (Hrsg.) (2010):** Integriertes Handlungskonzept für das Fördergebiet „Friedrich-Ebert-Straße“ im Förderprogramm „Aktive Kernbereiche in Hessen“, Bearbeitung Planungsgruppe Stadtbüro Dortmund. Kassel.
- Stadt Kassel - Straßenverkehrsamt (Hrsg.) (2009):** Stadt Kassel Umgestaltung des Straßenzuges Friedrich-Ebert-Straße / Goethestraße - Erläuterungsbericht, Bearbeitung SHP Ingenieure Hannover. Kassel.
- Statistisches Bundesamt (2012):** Welche Ergebnisse liefert der Zensus. In: <https://www.zensus2011.de/der-zensus-2011/artikel/welche-ergebnisse-der-zensus-liefert.html>. Aufruf 30.05.2012
- Steding, Dirk / Herrmann, Annett / Lange, Manfred (Hrsg.) (2004):** Carsharing - sozialinnovativ und kulturell selektiv? Möglichkeiten und Grenzen einer nachhaltigen Mobilität. Münster. (= ZUFO-Berichte Band 3)
- Steger-Vonmetz, Christian / Reis, Martin (2008):** Leitfaden Fahrradparken. Dornbirn.
- STEGROPLAN Ingenieurgesellschaft mbH (2009):** Stellplatzstudie Westernplan. Magdeburg.
- Studiengesellschaft für unterirdische Verkehrsanlagen e.V. (2003):** Barrierefreier ÖPNV in Deutschland „Rechtliche Rahmen, technische Standards und Empfehlungen“. Köln.
- Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Hrsg.) (2009a):** Endbericht zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel. Dresden.
- Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Hrsg.) (2009b):** Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“. Dresden.

Technische Universität Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr (Hrsg.) (2010): Sonderauswertung zur Verkehrserhebung „Mobilität in Städten - SrV 2008“ - Städtevergleich. Dresden.

Tony Bovaird, Elke Löffler (Hrsg.) (2009): Public Management and Governance, Routledge, New York

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.) (2003): Maßnahmen gegen Verkehrslärm - Politische Handlungsansätze für eine leise Zukunft. Bonn.

Verron, Verena (2008): Bedeutung und Potential von symbolisch-emotionaler Kommunikation für die Förderung multimodalen Mobilitätsverhaltens - Beitrag zur Entwicklung eines Kommunikationskonzepts im Rahmen multimodalen Marketings nachhaltiger Mobilität. Dipl. Lüneburg.

Waldis, Samuel (2009): Zwischennutzung urbaner Brachflächen und Nachhaltigkeit - Theoretisches Konzept zur Verbindung von Zwischennutzungen und Nachhaltigkeit. MA. Basel.

Westermann, Stephan - Stadt- und Landschaftsplanung (2006): Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Stadtfeld - März 2006. Berlin/Magdeburg.

Wittwer, Rico (2011): Ergebnisse der Variationsrechnungen des UBA-Projektes „Potenziale des Radverkehrs für den Klimaschutz“. Berlin.

Wolf, André Christian / Zimmer, Annette (2012): Lokale Engagementförderung - Kritik und Perspektiven. Wiesbaden. (= Bürgergesellschaft und Demokratie Band 38)

otto

schafft

Platz