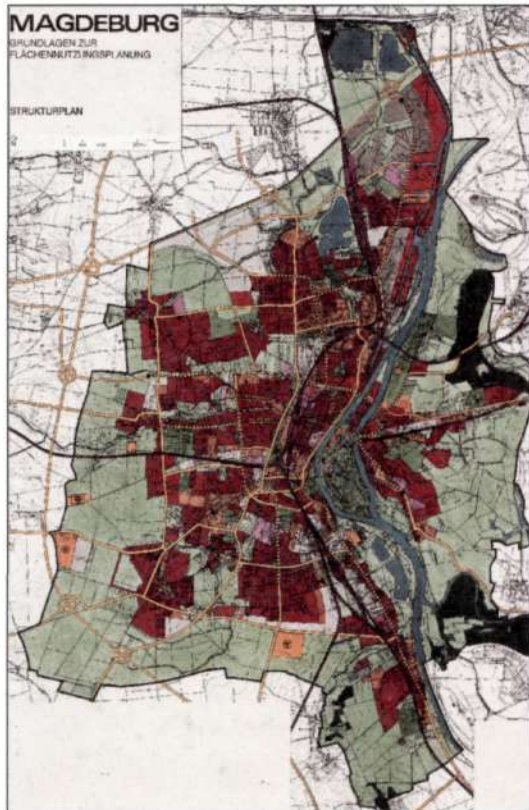
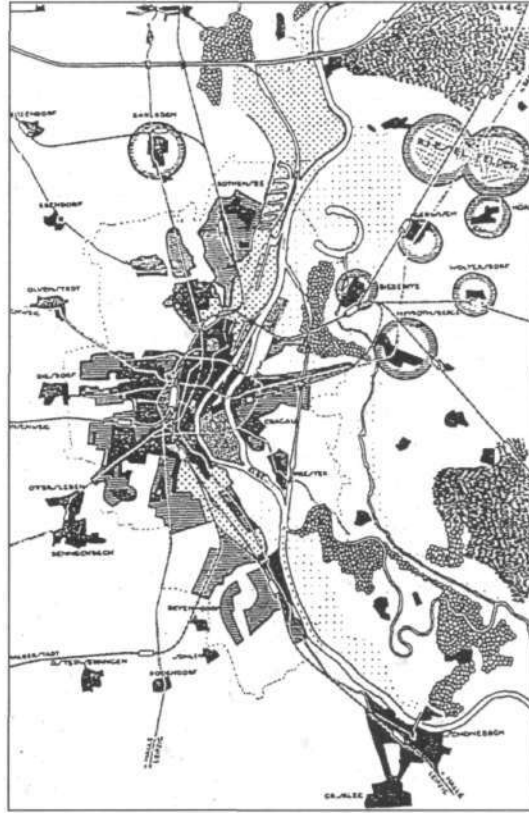




Strukturplan



Herausgeber und Copyright
Stadtplanungsamt
Magdeburg
Lorenzweg 77-87
39124 Magdeburg
Telefon (0391) 56 68/4 24
Fax: (0391) 56 68/2 92



Gestaltung: Ateliergemeinschaft Purke/Art
Druck: Magdeburger Druckerei GmbH
gedruckt auf umweltfreundlichem Papier

Die Stadt Magdeburg mit ihrer fast über 1200 Jahre alten wechsellvollen Geschichte ist seit dem 28. 10. 1990 Hauptstadt des Bundeslandes Sachsen-Anhalt.

Viele Bürgerinnen und Bürger unserer Heimatstadt und ihrer Umgebung sowie Landespolitiker haben sich für diesen Landtagsbeschluß eingesetzt.

Einen politischen Beschluß zu fassen, damit eine Absicht zu bekunden und Voraussetzungen für eine städtebauliche Neuordnung zu schaffen, das ist die eine Seite der Medaille, die andere Seite besteht darin, diese gestellte Aufgabe, Magdeburg als Landeshauptstadt, als Oberzentrum einer Region und unverwechselbare Heimatstadt der Magdeburgerinnen und Magdeburger zu entwickeln.

Die Voraussetzungen - den unverwechselbaren Charakter der Stadt zu bewahren und weiterzuentwickeln - sind denkbar gut. Die Möglichkeiten der Stadt, das Machbare, Notwendige kurzfristig umzusetzen, stellen sich eher beschränkt dar.

Das vorliegende Strukturkonzept als erste Stufe eines Flächennutzungsplanes für die Stadt Magdeburg zeigt realistische Entwicklungsmöglichkeiten der Landeshauptstadt auf, läßt in seiner weitgefaßten Schärfe aber auch Varianten einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu.

Diese Gesamtschau städtischer Entwicklungsvorstellungen, die mit Fachämtern und Trägern öffentlicher Belange abgestimmt wurde, ist Arbeitsgrundlage für den in den nächsten Jahren zu erstellenden Flächennutzungsplan und Grundlage für die Entscheidungsfindung bei Einzelvorhaben.

Gerade die letzten Jahre haben bewiesen, wie dynamisch Prozesse, die auch die Stadtentwicklung beeinflussen, ablaufen können. Deshalb muß auch in den nächsten Jahren weiter über Fragen der Stadtentwicklung nachgedacht werden.

Vor 70 Jahren entwarf der damalige Stadtbaurat Bruno Taut einen Generalsiedlungsplan für die Stadt Magdeburg und ihr Umland. Große Teile dieser Planung haben sich als so lebensfähig erwiesen, daß sie heute Realität sind.

Eine Vision für Magdeburg zu entwickeln, die heutige Bedürfnisse berücksichtigt und die auf Entwicklungen der Zeit unserer Kinder und Enkel reagieren kann, ist Aufgabe und Herausforderung für die Stadtplaner und die Bürgerinnen und Bürger unserer Heimatstadt.

Magdeburg, im Mai 1993



Dr. Polte
Oberbürgermeister

STRUKTURPLAN

GRUNDLAGEN ZUR FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG DER
LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Magdeburg,
Dezernat für Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswirtschaft
Stadtplanungsamt

Auftragnehmerin: Freie Planungsgruppe Berlin GmbH
Kurfürstendamm 62, W 1000 Berlin 15,
Tel. 030-8839011

Projektbearbeitung: Tanja Christoff
Claus Hofmann
Diethild Kornhardt
H. Georg Schild
Andrea Sölle

Mitarbeit: Tanja Blankenburg
Gerda Klein
Beata Krüning
Gabriele Stroh
Barbara Werling
Ines Wickert

Berlin, im April 1993

INHALTSVERZEICHNIS	Seite
Inhaltsverzeichnis	2
Der Strukturplan als Grundlagenplan zur Flächennutzungsplanung	3
Stadtplanung und Stadtentwicklung in Magdeburg/Aufbruch in eine neue Zeit	4
Einleitung	5
1. STADTGESCHICHTE UND RÄUMLICHE EINBINDUNG	
Historische Entwicklung	7
Regionale Einbindung	11
Struktur der Stadt	15
2. LEITBILDER FÜR DIE STADTENTWICKLUNG	
3. STRUKTURANALYSEN UND ENTWICKLUNGSZIELE	
Bevölkerung	23
Wohnen	27
Umweltschutz	36
Grün und Freiflächen	44
Natur und Landschaftsschutz	50
Gewerbe und Industrie	51
Dienstleistungen	56
Einzelhandel	58
Verkehr	64
Technische Infrastruktur	67
Planungsbindungen	69
Konflikte und Potentiale	72
Flächenausweisungen im Umland	84
Freiflächenstrukturkonzept	84
4. RÄUMLICHE UMSETZUNG	
Strukturplan	90
Stadtübergreifende Aussagen	90
Schwerpunkte der Stadtteilentwicklung	91
5. VORSCHLÄGE ZUM WEITEREN VERFAHREN	
Anhang	
Protokolle der Steuerungsrunden (Nr. 1-13) Magistratsvorlage zur notwendigen verwaltungsinternen Kooperation (2/92)	
Vorlage zum Planungsausschuß vom 09. April 1992	

DER STRUKTURPLAN ALS GRUNDLAGENPLAN ZUR FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

In der klassischen Stadtplanungstheorie steht der Flächennutzungsplan am Anfang. Er gibt die ganzheitliche Sicht auf den städtischen Organismus. Auf ihm begründen sich alle Folgeentscheidungen wie Bebauungspläne, Standortzuweisungen und Freiraumvorhaltungen. Fehlt diese ganzheitliche Sicht, so wächst die Gefahr zu Fehlentscheidungen, konkurrierendem Anspruchsverhalten der Bürger, Mißtrauen gegen die Planungspolitik der Stadt.

Aus der Zeit vor der Wende war leider keine ganzheitliche Sicht für die Entwicklung des Stadtgebietes der Stadt Magdeburg vorhanden. Ein niemals rechtskräftig gewordener Generalbebauungsplan stützte sich im wesentlichen auf den Bestand ab und ließ Entwicklungsrichtungen und -tendenzen außen vor. Die Zeit nach der Wende und nach der Wiedervereinigung zeitigte einen ungeheuren Veränderungsdruck auf das Stadtgefüge. Unzureichende Infrastruktur und eine neue wirtschaftliche Entwicklung forderten Entscheidungen heraus, die sofort getroffen werden mußten, ohne auf eine mit allen Beteiligten abgestimmte städtische Konzeption zurückgreifen zu können.

Obwohl die Aufstellung eines Flächennutzungsplanes schon sehr frühzeitig von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen wurde (im Bewußtsein, daß die Erarbeitung mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird), sah sich das Stadtplanungsamt gezwungen, übergangsweise recht unkonventionelle Wege zu beschreiten. Für die nutzungslabilen Flächen der Stadt, insbesondere für die Bereiche in den Randsituationen, wurden Rahmenpläne zur Aufstellung gebracht, die, obwohl von unterschiedlichen Planern bearbeitet, letztendlich eine Gesamtschau über die Bereiche mit dem höchsten Veränderungsdruck mit sich bringen sollten. Man könnte das Ganze mit einem Puzzlespiel vergleichen, bei dem sich die Einzelteilchen dann zu einem Ganzen zu fügen hatten.

Die Grundlage für dieses "Ganze" sollte ein Strukturplan werden, gesamtstädtisch angelegt und versehen mit planerischen Grundaussagen, deren Regelungsdichte zwar noch lückenhaft, aber für zwischenzeitliche Entscheidungen ausreichend sein mußte.

Dieser hier vorgelegte Strukturplan wird dann die Grundlage für den Flächennutzungsplan bilden, dessen abschließende Bearbeitung sicherlich noch geraume Zeit in Anspruch nehmen wird. Geraume Zeit deswegen, weil eine ganze Reihe von Fachplanungen noch zu erarbeiten sind, die für das Gesamtgefüge unverzichtbar sind.

Der hier vorliegende Strukturplan wurde in einer ersten Beteiligungsrunde mit allen Fachdienststellen abgestimmt und dann den parlamentarischen Ausschüssen und der Stadtverordnetenversammlung zur zustimmenden Kenntnisnahme übergeben. Ein Beschluß des Strukturplanes verbietet sich deshalb, weil er im Laufe der Weiterbearbeitung ständigen Veränderungen unterzogen werden muß. Die Einholung von ständig notwendig werdenden Änderungsbeschlüssen würde sowohl die Verwaltung als auch die Ausschüsse und die Stadtverordnetenversammlung überbeanspruchen.

Selbstverständlich werden auch die Bürger mit diesem Struk-

turplan konfrontiert und es wird, wo immer es möglich erscheint, hierüber mit den Bürgern zu diskutieren sein. Ich wünsche mir, daß langsam ein Planungsverständnis für den gesamtstädtischen Organismus auch bei den Bürgern wächst und daß auf diese Weise notwendige Entscheidungen begriffen und respektiert werden können, auch wenn noch viele Fragen unbeantwortet bleiben müssen.

Ich wünsche mir, daß dieser Strukturplan dazu beiträgt, die positive Entwicklung unserer Stadt und die sich daraus ergebenden ständigen Änderungen planerisch abzusichern. Ich wünsche mir weiterhin, daß der Strukturplan einen Grundkonsens herbeiführt bei all denen, die für die Entwicklung unserer Stadt Verantwortung tragen. Mit einem solchen Grundkonsens wird die Erarbeitung des endgültigen Flächennutzungsplanes dann erheblich erleichtert werden.

Heinz Karl Prottegeier
Baudezernent
Magdeburg, im April 1993

STADTPLANUNG UND STADTENTWICKLUNG IN MAGDEBURG / AUFBRUCH IN EINE NEUE ZEIT

40 Jahre Stadtentwicklung und Stadtplanung unter sozialistischen Bedingungen bedeutete viel Optimismus und Pessimismus unter den Architekten und Stadtplanern.

Der Wiederaufbau einer sehr schwer zerstörten Stadt bei einer sich nur mühsam entwickelnden, zentralistisch geleiteten Wirtschaft mußten überstanden werden. Mit viel Engagement und Elan gelang es, die größten Kriegsschäden zu beseitigen. Seit 1972 war eine schwächer werdende Wirtschaftskraft mit "vordergründiger Förderung" sozialer Programme, insbesondere des Wohnungsbaus in Großsiedlungen zu verzeichnen.

Rationelle Lösungen waren gefragt, die vorhandenen Altbauten und Anlagen in Industrie, Gewerbe und Infrastruktur vielfachen zusehends. Die Stadtplanung reduzierte sich auf die Ausweisung neuer Wohnungsbaustandorte und Kleingärten. Hilflos mußten die Architekten und Stadtplaner dem Verfall städtischer Strukturen zusehen. Ärgstes galt es zu verhindern.

Im 40. Jahr des Bestehens der DDR dann der lang voraussehende Zusammenbruch - Anbruch einer neuen Zeitetappe. Das Ausmaß der Schäden durch fehlgeleitete Entwicklungen wird täglich auf allen Gebieten des Lebens und der Wirtschaft sichtbar. Nur langsam können sich die Menschen auf die neuen Bedingungen einstellen.

Gesetze, Verfahren, rechtliche Regelungen, demokratisches Denken, in der BRD über 40 Jahre gewachsen und vervollkommenet, sind innerhalb kürzester Zeit zu begreifen und anzuwenden. Keine Zeit konnten sich die interessierten und ohnehin sehr wenigen Architekten und Stadtplaner lassen, über die Entwicklung ihrer Stadt nachzudenken.

Schon im November 1989 wurde durch eine sich zusammengeschlossene "Initiativgruppe" auch durch interessierte Fachleute aus den alten und neuen Bundesländern über eine zukünftige Stadtentwicklung diskutiert und das Ergebnis eines Workshops in einer Broschüre zusammengefaßt. Die wenigen vorhandenen Stadt-, Verkehrs- und Grünplaner fanden sich im Mai 1990 in den Strukturen des Stadtplanungsamtes wieder. Dank des neugewählten Oberbürgermeisters, Herrn Dr. Willi Polte, und des gewählten Stadtparlamentes gibt es viel Verständnis für die Probleme des Baudezernats. Es gilt, insbesondere im Stadtplanungsamt, schnell - entsprechend den geltenden Gesetzen - Baurechte zu schaffen und für die Zukunft der Stadt tragfähige Entwicklungskonzepte zu erarbeiten. Hierzu müssen alle Magistratsbereiche einen Beitrag leisten. Mit einer neu aufgebauten Verwaltung und den täglich anstehenden Problemen ist das keine leichte Aufgabe.

Bei der starken Unterbesetzung des Stadtplanungsamtes (z.Zt. sind 20 Stellen unbesetzt) und unverhältnismäßig großem Planungsbedarf blieb nur der Weg, freie Planungsbüros zu binden. Es wurden über 85 Bebauungspläne und Einzelplanungen sowie zur Zeit 15 Rahmenpläne, insbesondere für die Außenbereichsflächen, in Auftrag gegeben, fünf größere Wettbewerbe wurden vorbereitet bzw. laufen bereits.

Im März 1991 wurde ein Aufstellungsbeschluß zur Erarbei-

tung eines Flächennutzungsplanes gefaßt. Im Juni 1991 wurde die Freie Planungsgruppe Berlin vertraglich gebunden, um ein Freiflächenstrukturplan und parallel ein Flächennutzungsstrukturkonzept für die Gesamtstadt zu erarbeiten. Eine sehr komplizierte und arbeitsintensive Aufgabe bei der Vielzahl der parallel laufenden Planungen und kaum vorhandener Entwicklungsdaten. Nach Auswertung der aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der politischen Ebene eingegangenen Anregungen wurde der Strukturplan zur Flächennutzung als Arbeitsgrundlage für eine geordnete städtebauliche Entwicklung am 5. April 1993 mit Beschluß Nr. 141-40(I)91 durch die Stadtverordnetenversammlung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Parallel zum Strukturplan wurde eine Voruntersuchung zum Generalverkehrsplan in Auftrag gegeben. Der Grundlagensplan zur Flächennutzung (Strukturplan) und die Voruntersuchung zum Generalverkehrsplan sind entscheidende Arbeitsgrundlagen für den in den nächsten Jahren zu erarbeitenden Flächennutzungsplan.

Alle weiteren Fachplanungen - insbesondere zur stadttechnischen Erschließung - und Bebauungspläne mußten sich an diesen Grundlagenplänen orientieren, um eine geordnete, der Verantwortung als Landeshauptstadt gerecht werdende Stadtentwicklung zu garantieren.

Diese hohe Zielsetzung bedeutet weitere verantwortungsvolle, konzentrierte Arbeit aller Beteiligten.

Klaus Schulz / Dr.Eckard Peters
Stadtplanungsamt
Magdeburg, April 1993

EINLEITUNG

Aufgabenstellung

Die Freie Planungsgruppe Berlin GmbH erhielt im Herbst 1991 vom Baudezernat der Stadt Magdeburg den Auftrag zur Erarbeitung eines ersten Grundlagenplanes für den Flächennutzungsplan. Die Erstellung des Flächennutzungsplans, zu der die Stadt nach dem Baugesetzbuch (BauGB) verpflichtet ist, ist kurzfristig nicht zu leisten. Demgegenüber müssen kurzfristig stadtentwicklungspolitisch relevante Entscheidungen ohne planerische Grundlagen getroffen werden. Zur Überbrückung dieses planungsrechtlichen Vakuums wird ein sogenannter "Strukturplan" als Grundlage zum Flächennutzungsplan erarbeitet. Dieser Plan ist die Basis für

- täglich im Baudezernat und im Stadtplanungsamt anstehende aktuelle städtebauliche Entscheidungen
- die weitere Beauftragung von städtebaulichen Rahmenplänen, Sanierungsuntersuchungen, Fachgutachten
- für die Erarbeitung von Bebauungsplänen sowie Vorhaben- und Erschließungsplänen,
- die Weiterarbeit am Flächennutzungsplan.

Vorgefundene Arbeitsbedingungen

Die Freie Planungsgruppe Berlin GmbH ist zu einem Zeitpunkt mit der Planung beauftragt worden, als das Baudezernat der Stadt Magdeburg bereits eine große Zahl von Rahmenplänen und Bebauungsplänen sowie stadtübergreifenden Gutachten und Untersuchungen in Auftrag gegeben hatte. Die Zwischenergebnisse dieser Gutachten lagen zum Teil bereits vor. Aufgrund der extrem schlecht ausgestatteten personellen Situation des Stadtplanungsamtes konnte die inhaltliche Begleitung und Koordinierung der zahlreichen Planungsbüros nicht oder nur unzureichend geleistet werden.

Der Verwaltungsaufbau und die Neustrukturierung der Ämter und Fachabteilungen sind noch nicht abgeschlossen. Es gibt keine eingespielten Abläufe, die eine zügige Bearbeitung von inhaltlichen oder verwaltungstechnischen Aufgaben gewährleisten können. Die Belastungen der engagierten Mitarbeiter der Verwaltung sind daher ungeheuer groß, zum Teil bis an die Grenze der physischen Belastbarkeit.

Als sehr schwierig erwies sich vor allem die zeitaufwendige Material- und Datenbeschaffung sowie die unzureichenden Möglichkeiten zur inhaltlichen Diskussion mit den Fachabteilungen. Die Arbeit setzt deshalb die Bereitschaft zur Auseinandersetzung mit einer anderen (Planungs-) Geschichte und einer anderen Kultur voraus. Hierbei wird sehr schnell deutlich, daß die im Westen jahrelang erprobten und praktizierten festen Schemata und Methoden selten anwendbar sind.

Die sich stellenden, zu bewältigenden Aufgaben sind um ein Vielfaches größer, als wir in Westdeutschland in den vergangenen Jahrzehnten zu bewältigen hatten. Daneben bleibt zur Lösung dieser Aufgaben sehr viel weniger Zeit. Trotzdem gilt

es, bei der manchmal erdrückend erscheinenden Arbeit nicht das zu verlieren, was wir Planungskultur nennen. Dabei dürfen auch die demokratischen Ansätze der Planung nicht verloren gehen. Es gilt also zum einen, den Kampf gegen die Zeit zu gewinnen, um die notwendigen und von allen gewünschten Investitionsabsichten zu realisieren, auf der anderen Seite aber die verwaltungsinterne, die politische und die öffentliche Diskussion zu ermöglichen, Ergebnisse zu überarbeiten oder auch zu revidieren.

In der täglichen Arbeit erscheint dieser Anspruch an Qualität und demokratischen Planungsansatz manchmal nicht einlösbar. Deshalb benötigen alle Planungsbeteiligten den politischen Rückhalt, um den Druck der allzuschellen Bauinvestitionen auszuhalten. Das ist zur Zeit umso schwieriger, als die hohe Arbeitslosigkeit schnelle Investitionen fordert. Ein Bauvorhaben an der falschen Stelle, das mit der Schaffung von Arbeitsplätzen argumentiert, droht gemeinsam erarbeitete und zwischen allen Planungsbeteiligten abgestimmte Grundsätze zur Stadtentwicklung außer Kraft zu setzen.

Arbeitsverlauf

Vor dem Hintergrund der oben beschriebenen Arbeitsbedingungen stützt sich die vorliegende Arbeit auf die fünf folgenden Ansätze:

1. Moderation der Steuerungsunden

Die Steuerungsunden, an denen Vertreter der Fachbereiche Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Umwelt, Grünflächen und Verkehr teilnahmen, fanden unter Federführung des Stadtplanungsamts statt. Die zum Teil ganztägigen Veranstaltungen wurden inhaltlich von der Freien Planungsgruppe vor- und nachbereitet.

Diese fachinternen Diskussionen mit Vertretern der Verwaltung dienten vor allem der Abstimmung der wichtigen Fragen der Stadtentwicklung Magdeburgs, aber auch der Förderung der Dialogbereitschaft und Akzeptanz zwischen den einzelnen Ämtern. Die Steuerungsunden standen jeweils unter einem sektoralen Schwerpunktthema oder beschäftigten sich mit Teilbereichen der Stadt. Gezielt wurden zu den einzelnen Themen diejenigen Gutachter, Architekten und Planer eingeladen, die im Auftrag der Stadt Magdeburg Rahmenpläne, Bebauungspläne oder Sondergutachten bearbeiten.

Die Abstimmungsergebnisse sind in das Ergebnis des Strukturplans eingearbeitet. Sie sind für die weiteren planungsrelevanten Entscheidungen der Verwaltung verbindlich.

2. Koordination der beauftragten Architektur- und Planungsbüros

Insgesamt hat das Baudezernat über 50 Einzelaufträge vergeben. Die Freie Planungsgruppe Berlin (FPB) hat in der Funktion als Obergutachter die Abstimmung der Ergebnisse insbesondere der Rahmen- und Bebauungspläne forciert. Dieses war um so notwendiger, als die Mehrzahl der Aufträge bereits in der Bearbeitung waren, als die FPB eingeschaltet wurde. Die vornehmlich in den Außenbereichen der Stadt

bearbeiteten Rahmenpläne setzen sich nur in wenigen Fällen mit der vorhandenen Struktur der Stadt auseinander, sondern verstehen sich mehr als sogenannte Tragfähigkeitsuntersuchungen (mögliche maximale bauliche Ausnutzung). So zeigen die Zwischenergebnisse ein Vielfaches an Bauflächenausweisungen, als tatsächlich, auch bei der Annahme einer erheblichen Zunahme der Einwohnerzahl, notwendig ist.

3. Bestandsaufnahme und Materialauswertung

Alle vorliegenden Materialien wie Gutachten, Rahmenpläne, Bebauungspläne, Sanierungsuntersuchungen, wurden ausgewertet und in das Gesamtergebnis eingearbeitet, soweit nicht erhebliche fachliche Widersprüche festzustellen waren. Daneben wurden Gespräche mit Vertretern der Landesregierung (Ministerium für Raumordnung, Städtebau und Wohnungswesen) und der Bezirksregierung (Dezernat für Raumordnung und regionale Entwicklung) geführt.

Die Bestandsaufnahme vor Ort sowie weitere Expertengespräche innerhalb der Verwaltung ergänzten die vorliegenden Materialien.

4. Erarbeitung inhaltlicher Konzeptionen

Parallel zu den Koordinierungs- und Moderationsaufgaben wurden fachliche Schwerpunktthemen für den Strukturplan bearbeitet. Die inhaltliche Konzeption der Einzelthemen ist in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt erfolgt.

Für die Fachbereiche Landschaftsplanung und Verkehrsplanung wurden begleitend zum Strukturplan eigenständige Gutachten in separaten Aufträgen vergeben, die diesen als

sektorale Beiträge ergänzen. Das Freiflächenstrukturkonzept als landschaftsplanerische Vorarbeit zum Strukturplan wurde im gesamten Arbeits- und Abstimmungsverlauf konzeptionell berücksichtigt. Es ist mit Plan und Kurzfassung Bestandteil des vorliegenden Strukturplanes.

Das Gutachten zur verkehrlichen Leitbildstruktur wurde zu einem Zeitpunkt vorgestellt und diskutiert, als der Strukturplan den Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorlag, sodaß die Erkenntnisse erst in der vorliegenden Fassung des Strukturplanes berücksichtigt werden konnten. In den Strukturplan ist das mit den geplanten Entwicklungsabsichten abgestimmte Hauptstraßennetz zeichnerisch übernommen. Mit Verweis auf das gesonderte verkehrsplanerische Gutachten wird im Erläuterungstext auf eigene textliche Ausführungen verzichtet. Es werden lediglich die von der Verkehrsabteilung des Stadtplanungsamtes erarbeiteten Leitsätze für die Verkehrsplanung übernommen.

5. Abstimmung des Strukturplanes

Der Strukturplan als Grundlage zum Flächennutzungsplan lag nach einer ca. 8-monatigen Bearbeitungszeit im Juni 1992 als Ergebnis vor und wurde von Ende Juli bis Mitte Oktober 1992 den Trägern öffentlicher Belange und weiteren Beteiligten zur schriftlichen Stellungnahme eingereicht. Die Auswertung der Anregungen und Bedenken liegen in einem gesonderten Bericht vor. Als Ergänzung ist im Anhang der zur Stellungnahme eingereichte Strukturplan (Stand 5/92) und ein Plan mit den sich ergebenden Änderungen des Strukturplanes beigefügt. In den Änderungsplan sind sowohl der neue Planungsstand als auch die Erkenntnisse aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange eingearbeitet. Der aktuelle Strukturplan ist in diesem Erläuterungsbericht abgebildet.

1. STADTGESCHICHTE UND RÄUMLICHE EINBINDUNG

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Magdeburg steht am Beginn einer neuen Entwicklungsphase, die die Stadt nachhaltig verändern wird. Die Geschichte der über 1200 Jahre alten Stadt weist zahlreiche Brüche auf, die die Entwicklungsrichtungen häufig umgekehrt haben. In diesem Verlauf wird die alte Kaiserpfalz Handelsstadt, Bischofssitz, Bürgerstadt, preußische Festung, Industriestadt, Stadt des Schwermaschinenbaus und nach der Öffnung der DDR schließlich Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt.

Der Anlaß für die ursprüngliche Ansiedlung lag in der Topographie. Magdeburg liegt an einer günstigen Furt über die Elbe und bildet einen Knoten wichtiger alter Handelswege. Bereits im 6. Jahrhundert stand eine sächsische Burg an der Stelle der heutigen Altstadt mit der Elbe als Grenze zum Slawenlande. Urkundlich erwähnt wird die Stadt erstmals 805 als hervorragender Handelsplatz. Der Name leitet sich aus dem Kloster der Maria-Magdalena ab. Magdeburg wird 967 zum Erzbistum erhoben, die Handelstätigkeit wird fortan die ökonomische Grundlage der Stadt. Es bilden sich zwei Siedlungskerne innerhalb der Stadt heraus: im Süden um den Dom, dem Sitz des Erzbistums an der Stelle der ehemaligen Kaiserpfalz, und im Norden um den Alten Markt als Keimzelle der Bürgerstadt.

Zwischen diesen beiden Kernen hat sich der Breite Weg als städtische Hauptstraße entwickelt.

Ab dem 12. Jahrhundert ist Magdeburg eines der bedeutendsten Mitglieder der Hanse. Früh prägt sich eine fortschrittliche Stadtverfassung heraus, die als "Magdeburger Recht"



Blick auf den Alten Markt mit Rathaus und Johanniskirche um 1900

Photo: Archiv Lück



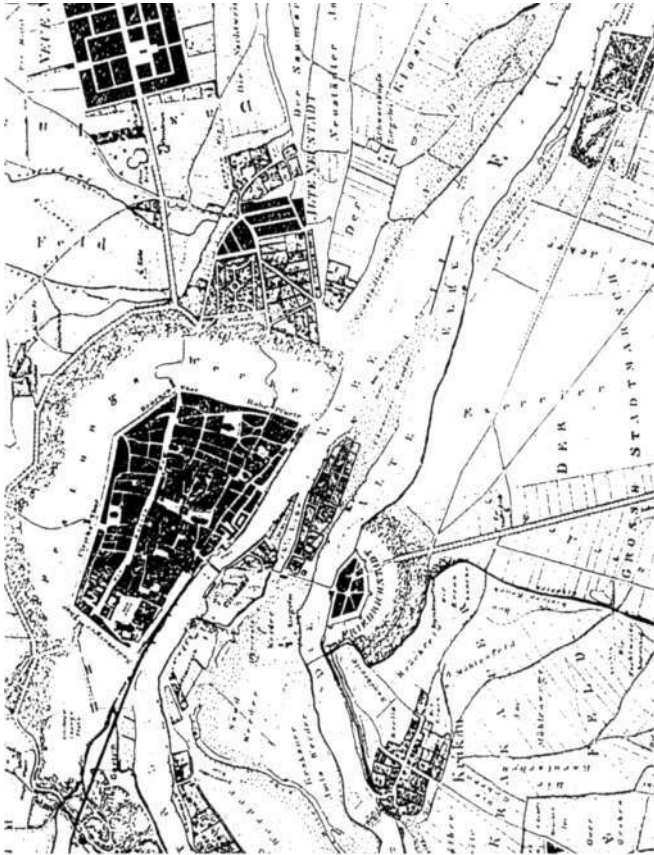
Der Breite Weg um 1890

Photo: Archiv Lück

von den östlich neugegründeten Städten in Preußen, Pommern und Polen übernommen wird. 1524 setzt sich die Reformation durch, die Stadt erlebt eine wirtschaftliche Blüte.

Beim Ausbruch des 30jährigen Krieges ist sie mit etwa 25.000 Einwohnern eine der bedeutendsten Bürgerstädte Deutschlands. Magdeburg wird 1631 von den Truppen Tillys verwüstet, wovon es sich lange Zeit nicht wieder erholt. Nach dem Kriege wird es als Herzogtum säkularisiert und fällt aufgrund fehlender Erben an Kurbrandenburg und verliert damit seine politische Eigenständigkeit. Die Stadt wird in Folge zur stärksten preußischen Festung ausgebaut, was die Stadtentwicklung erheblich einschränkt. Die Stadt verdichtet sich innerhalb der Festungsgewerke, dem Bürgertum kommt aufgrund der Vorherrschaft des Militärs nur geringe Bedeutung zu. Stadterweiterungen können lediglich außerhalb der Befestigungsanlagen in bedeutendem Abstand zur Stadt erfolgen, damit Glacis und Schußfeld von Bebauung frei bleiben.

Im 19. Jahrhundert entstehen Stadterweiterungen in der Neustadt, in Sudenburg sowie in Buckau ininigem Abstand zum Stadtzentrum.



Ausschnitt aus einem Plan von Magdeburg, 1838
Stadtarchiv Magdeburg

Die umliegenden Ortskerne beginnen ebenfalls im Sog der Stadtentwicklung zu wachsen. Auf der Ostseite der Elbe wird der Herrkrugpark aufgefördert und zur ersten umfangreichen städtischen Parkanlage umgestaltet. Magdeburg wird früh industrialisiert und erlebt einen erneuten wirtschaftlichen Aufschwung als Industrie- und Hafenstadt. Durch die starke Bedeutung der Landwirtschaft in der Region entwickelt sich früh lebensmittelverarbeitende Industrie (insbesondere Zucker) sowie Schwermaschinenbau und Metallindustrie. Der Bandstadtcharakter entlang der Elbe beginnt sich auszuprägen, Buckau wird Standort des Maschinenbaus, weitere Industriebetriebe siedeln sich im nördlichen Anschluß an die Hafenanlagen an, die großzügig ausgebaut werden. Erste Eisenbahnlinien werden in den 40er Jahren nach Leipzig und Braunschweig gelegt.

Durch die Industrialisierung gewinnt das Bürgertum nach 200jähriger Vorherrschaft des Militärs wiederum an Bedeutung, parallel entwickelt sich die Stadt zur Arbeiterstadt.¹



Jakobstraße von Süden um 1890
Photo: Stadtarchiv Magdeburg

Die Altstadt verdichtet sich durch die eingeschränkten Erweiterungsmöglichkeiten sehr stark, bis 1870 die Festungsanlagen geschleift werden und die Stadt die Flächen in Anspruch nehmen kann.

Magdeburg. Hasselbachbrunnen.



Hasselbachplatz, Blick in den Breiten Weg um 1900
Photo: Archiv Lück

¹ Stadtentwicklung und Wohnumfeld, Magdeburg. Soziologische Studie. Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar. 1987. S. 23

Die Innenstadt wird im Süden (Hasselbachplatz) bis nach Buckau erweitert, der Breite Weg, die nach Bruno Taut "prächtigste Barockstraße Deutschlands"², gewinnt in Folge noch mehr an Bedeutung als Rückgrat der Innenstadt, im Westen der Innenstadt entsteht eine neue Bahntrasse und ein neuer Hauptbahnhof. Ende des 19. Jahrhunderts werden die bis da eigenständigen Städte Sudenburg und Neustadt eingemeindet. Die Bevölkerungszahl steigt durch den Industrialisierungsprozeß stark an, von 55.000 im Jahr 1840 über 150.000 im Jahr 1880 auf 250.000 im Jahr 1900.



Ausschnitt aus dem Stadtplan von Magdeburg, um 1925
Stadtarchiv Magdeburg

Trotz der Erweiterungsmöglichkeiten durch die Schleifung der Festungsanlagen entstehen weiter hochverdichtete Viertel in der westlichen Innenstadt, Nordfront sowie der Alten Neustadt. Erst durch die Bauordnung von 1909 wird eine Auflockerung der Baugebiete in der Wilhelmstadt (Stadtfeld) erreicht, bereits in den 10er Jahren beginnen erste Baugeossenschaften mit dem Bau der Gartenstadtsiedlung "Reform". An diese fortschrittliche städtebauliche Tradition knüpft die Stadt Anfang der 20er Jahre an.



Siedlung Große Diesdorfer Straße um 1929
Photo: Stadtentwicklung und Wohnumfeld. a.a.O. S. 189



Hermann-Beims-Siedlung, Marienborner Straße um 1928
Photo: Stadtentwicklung und Wohnumfeld. a.a.O. S. 194

Unter dem Bürgermeister Hermann Beims und dem Stadtbaurat Bruno Taut wird "...Magdeburg nach Frankfurt am Main die bedeutendste Stadt des Neuen Bauens in Deutschland...". Es werden umfangreiche Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus erstellt, darunter die Großsiedlung "Hermann Beims" mit etwa 1.000 Wohneinheiten. Das kommunale Wohnungsbauprogramm wird durch die Rezession unterbrochen und im Faschismus nicht wiederaufgenommen.

Während der 30er Jahre wird die Umstrukturierung der Magdeburger Industrie für die Produktion von Rüstungsgütern forciert. Durch den Bau des Mittellandkanals, der 1938 den neuen Magdeburger Großhafen über Braunschweig mit dem Rhein verbindet und die Fertigstellung der Autobahn Berlin - Hannover, ist die Stadt ein strategisch bedeutsamer Ort mit etwa 340.000 Einwohnern. Im zweiten Weltkrieg ist sie daher Ziel umfangreicher Bombardements, 1945 wird sie ein zweites Mal zerstört, wobei etwa 60 % der gesamten Bausubstanz verlorengelht. Insbesondere die nördliche Innenstadt sowie die Alte Neustadt weisen flächenhafte Zerstörungen auf, das historische Stadtbild ist damit größtenteils verloren.



*Zerstörungen im Magdeburger Zentrum
Photo: Magdeburg, sechs Jahre demokratischer Aufbau für
den Frieden, 1945/1951. Magdeburg 1951. S. 13.*



*Großsiedlung Neustädter See aus den 70er Jahren, Barle-
ber Straße nach Süden
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Magdeburg wird nach 1945 innerhalb der DDR aufgrund des hohen Zerstörungsgrades als "Aufbaustadt" deklariert und besonders gefördert, gerät jedoch durch die unterbrochenen Verbindungen nach Hannover und (West-)Berlin in eine gewisse Randlage.

Der Wiederaufbau der 50er Jahre vollzieht sich nach den "16 Grundsätzen des sozialistischen Städtebaus". Das historische Stadtzentrum wird bewußt nicht rekonstruiert, weil das Image der Altstadt durch die mittelalterliche Struktur und ihre zu hohe bauliche Dichte sehr negativ war. Die Bebauung an der Wilhelm-Pieck-Allee (heute: Ernst-Reuter-Allee) und der Zentrale Platz entstehen, die durch ihre Dimensionierung und ihre räumliche Weite eine repräsentative Stadtmitte bilden. Ende der 50er Jahre vollzieht sich der Übergang zum industriellen Bauen, die Wohnsiedlung Jakobstraße entsteht, die Karl-Marx-Straße ist die erste völlig neugestaltete Fußgängerstraße der DDR.



*Jakobstraße von Norden
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Der Ausbau der Industrie konzentriert sich auf den Schwermaschinenbau, drei Hochschulen werden angesiedelt und bereichern die Stadt auf wissenschaftlich-kulturellem Gebiet. In den 70er und 80er Jahren werden umfangreiche Großsiedlungen für etwa 100.000 Einwohner vor allem im Norden der Stadt errichtet, erst ab etwa 1983 verlagert sich die Bautätigkeit wieder in die Innenstadt, wo der Bereich um den Hasselbachplatz rekonstruiert wird.



*Rekonstruierte Häuser um den Hasselbachplatz, Otto-von-
Guericke-Straße nach Süden
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Mit der Grenzöffnung 1989 rückt Magdeburg aus der Randlage in der DDR wieder in eine zentrale Lage unmittelbar an der Achse Berlin - Hannover. 1990 wird Magdeburg Landeshauptstadt des wieder neu gebildeten Landes Sachsen-Anhalt und erhält damit bedeutende politische Funktion. Die nicht mehr zeitgemäße und einseitige Industriestruktur Magdeburgs ist durch die wirtschaftliche Öffnung in ihrem Bestand erheblich gefährdet. Die Schließung größerer Betriebe führt zu einer hohen Arbeitslosigkeit, die eine erhebliche Abwanderung aus der Stadt auslöst. Für die weitere wirtschaftliche Entwicklung ist die Funktion als Landeshauptstadt von erheblicher Bedeutung, da dies der Anlaß für einen bedeutenden Strukturwandel ist. Dies wird in Folge zu einer erheblichen Verlagerung der funktionalen Schwerpunkte in der Stadt führen und auch die bauliche Struktur sowie das Stadtimago erheblich verändern.

REGIONALE EINBINDUNG

Überregionale Bedeutung

Die ausgezeichnete verkehrsgeographische Lage Magdeburgs war der ausschlaggebende Faktor nicht nur für die Gründung der Stadt, sondern auch für ihren wirtschaftlichen Aufstieg zum Handels- und Industriezentrum. Als Kreuzungspunkt bedeutsamer Verkehrsstrassen in Nord-/Süd- sowie in Ost-/West-Richtung für Straße, Schiene und Wasser war die Stadt prädestiniert als Produktions- und Verteilzentrum und folglich mit den großen Wirtschaftszentren in ganz Mitteleuropa hervorragend verbunden. Die Entwicklung des Magdeburger Hafens zum größten Binnenhafen Deutschlands war Konsequenz dieser Lage und Funktion.

Durch den zweiten Weltkrieg und seine Folgen hat Magdeburg mit der Teilung Deutschlands einen gravierenden Bedeutungsverlust hinnehmen müssen, da die Vernetzung der Stadt mit den nationalen und internationalen Verkehrswegen erheblich eingeschränkt war. Mit der Wiedervereinigung rückt Magdeburg jedoch wieder in eine zentrale Lage innerhalb der neuen Bundesrepublik. Dieser Bedeutungszuwachs spiegelt sich in den vorliegenden Entwicklungsstrategien von Bund und Land wider, die den wiederbelebten Schnittpunkt wichtiger nationaler Verkehrsverbindungen weiter ausbauen und damit die Funktion der Stadt stärken wollen. Zu den Ausbauplanungen bzw. zu den begonnenen Projekten zählen:

Im Bereich Straße:

Sechsspüriger Ausbau der A 2 Hannover - Berlin
Neubau der A 14 Magdeburg - Halle, der die Anbindung der Stadt an den süddeutschen Raum erheblich verbessert;

Im Bereich Schiene:

Sanierung und Ausbau der Hauptstrecke Berlin - Hannover und Einbindung der Stadt in das Intercity- und Eurocity-System;

Im Bereich Wasserstraßen:

Verkehrspolitische Zielsetzung ist die Verbindung der Räume Berlin und Magdeburg mit den Nordseehäfen und den westdeutschen Industriezentren (Projekt 17 - Deutsche Einheit).

Bau einer Kanabücke über die Elbe zum Anschluß des Mittellandkanals an den Elbe-Havel-Kanal
Bau einer Schachtschleuse neben dem Hebewerk Magdeburg Rothensee als Abstiegsbauwerk vom Mittellandkanal zu den Magdeburger Häfen und Elbe
Abschluß des Abstiegskanals Rothensee gegen die Elbe durch einen Abschlußdamm zwischen km 332,7 bis 333,7

Errichtung einer neuen Einfahrt von der Elbe in die Magdeburger Häfen in Höhe von Elbe-km 329

Erneuerung der westlichen Schleusenammer, ohne Schleusenbetrieb, mit Einbau eines Hochwassersperrtores

Ausbau des Abstiegskanals Rothensee
Verzicht auf den Bau einer Staustufe zur Wasserstandserhöhung der Elbe unterhalb von Magdeburg
Prüfung der wasserstandsunabhängigen Anbindung

der Magdeburger Hafen

Im Bereich Luftverkehr:

Bau eines Regionalflughafens für die Region Magdeburg und den nördlichen Teil des Landes Sachsen-Anhalt.

Detaillierte Ausführungen zur überregionalen und regionalen Verkehrsanbindung werden für die Bereiche Schienenverkehr und Straßenverkehr im parallel zum Strukturplan erarbeiteten Gutachten verkehrlichen Leitbildstruktur aufgezeigt.

Region Magdeburg

Aufgrund der politischen und wirtschaftlichen Bedeutung, Lage Größe und Ausstattung mit infrastrukturellen Einrichtungen ist Magdeburg aus regionaler Sicht Mittelpunkt eines nördlichen Teilraumes im Land Sachsen-Anhalt, für den die Stadt die Funktion eines Oberzentrums wahrnimmt. Damit erfüllt Magdeburg, auch aufgrund einer entsprechenden Funktionszuweisung durch den Entwurf des Landesentwicklungsprogramms, die Aufgabe, "Einrichtungen zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs" bereitzustellen und als Schwerpunkt "für die Bereitstellung von Flächen für Industrie- und Gewerbeansiedlung, zur Verbesserung der wirtschaftlichen Infrastruktur sowie der beruflichen Aus- und Fortbildung" zu fungieren.

Die politische Bedeutung der Stadt spiegelt sich in ihrer Funktion als Landes- und Bezirkshauptstadt wider. Mit der Wahrnehmung der hiermit verbundenen Aufgaben wird ein Prozeß der Ansiedlung von Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen eingeleitet, der vermutlich zusätzlich durch eine allgemein erwartete Entwicklung zur Tertiärisierung verstärkt wird. Dies wird voraussichtlich in vielfältiger Weise auch die Entwicklung des Umlandes beeinflussen (Ansiedlungsdruck, Ausweisung von Wohnstandorten im ländlichen Raum, Pendler- und Verkehrsbeziehungen etc.). Um derartige Entwicklungen in der Region zu lenken bzw. zu harmonisieren, sind im Landesentwicklungsprogramm Leitlinien für die folgenden Bereiche festgelegt:

ein gestreutes und gestuftes System von zentralen Orten oberer und mittlerer zentraler Bedeutung zur Versorgung der Bevölkerung der Region mit öffentlichen und privaten Einrichtungen unterschiedlicher Leistungsfähigkeit;

Schutz und Vorranggebiete für großflächigen Natur- und Landschaftsschutz sowie für Erholungsgebiete

Standorte und Trassen für Infrastruktureinrichtungen, die für die Entwicklung des Landes von besonderer Bedeutung sind.

Für das gesamte Land Sachsen-Anhalt sind neben Magdeburg lediglich Halle und Dessau als Oberzentren bestimmt. In der Region ist Schönebeck als Mittelzentrum mit Teilfunktionen eines Oberzentrums Magdeburg unmittelbar zugeordnet. Daneben sollen Burg und Haldensleben als Mittelzentren sowie Oschersleben und Staßfurt als Grundzentren mit Teilfunktionen von Mittelzentren fungieren. Magdeburg wird

REGIONALE VERFLECHTUNGEN

	Oberzentrum
	Mittelzentrum
	Grundzentrum
	Zentraler Ort mit Teilfunktion des übergeordneten Zentrums
	Vorranggebiet für Landwirtschaft
	Vorsorge-/Vorranggebiet für Erholung
	Vorsorge-/Vorranggebiet für Natur und Landschaft
	Bundesautobahn (vorhanden/geplant)
	Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Bedeutung
	Hauptbahnstrecke
	Schiffbarer Kanal, Fluß
	Vorrangstandort für Binnenhafenausbau
	Ausbau Wasserstraßenkreuz
	Vorrangstandort für Großflächige Industrieansiedlung
	Vorrangstandort für Güterverkehrszentrum
	Regionalflugplatz Magdeburg



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

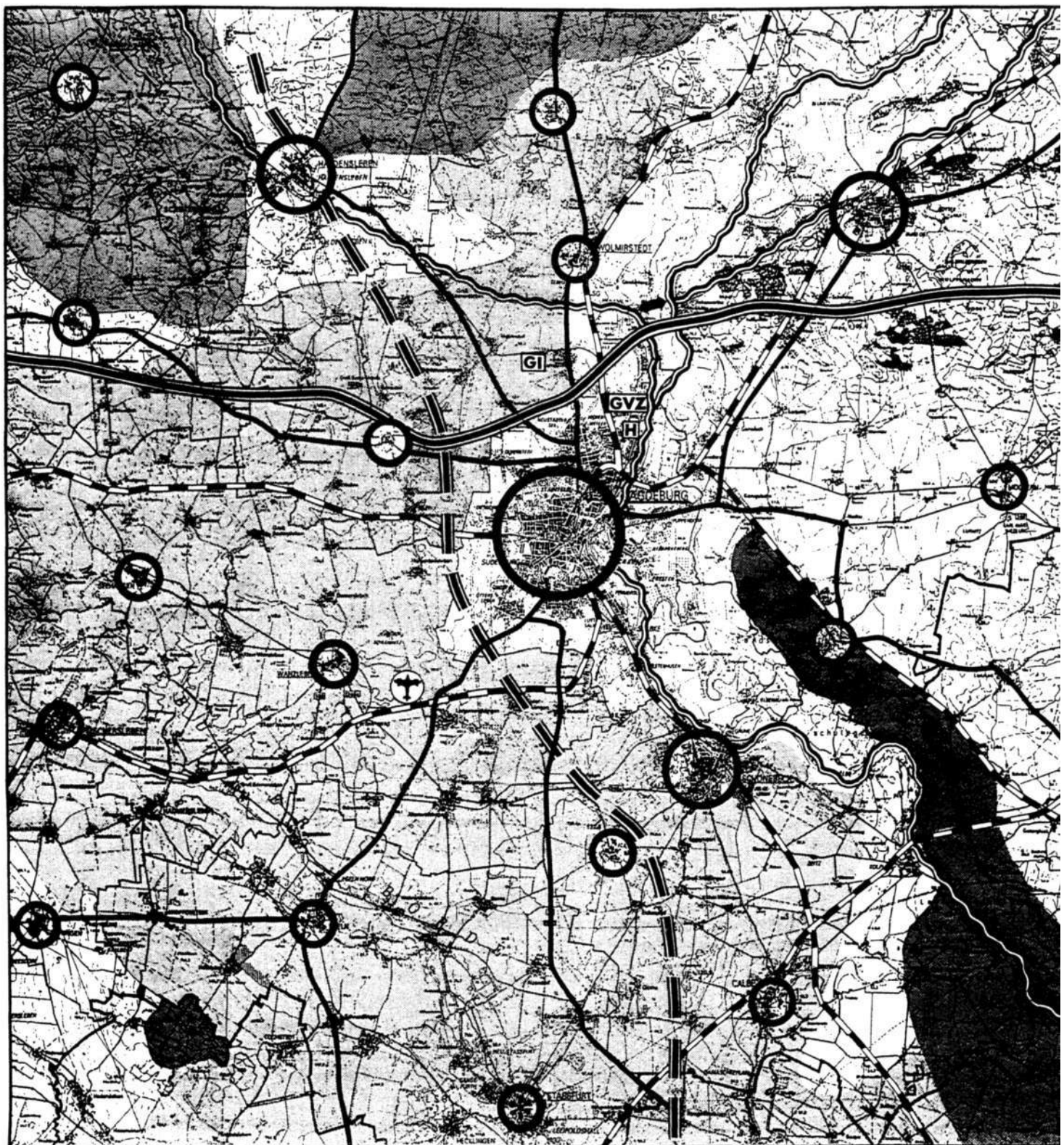
GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG

FPB 



5/92

Quelle: Zeichnerische Darstellung
zum Landesentwicklungsprogramm
1992



in diesem System für die Region in erster Linie seine spezialisierten öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen Bildung und Kultur weiter ausbauen. Allein mit seinen vorhandenen Hochschulen (Technische Universität, Medizinische Akademie, Pädagogische Hochschule), der geplanten Zusammenfassung technischer Fachschulen zu einer neuen Fachhochschule, den Theatern und Museen reicht die Bedeutung der Stadt traditionell über die Grenzen der Region hinaus und bietet hervorragende Voraussetzungen für den weiteren Ausbau.

Als Oberzentrum ist Magdeburg aber auch besonders als Vorrangstandort für großflächige Industrieansiedlungen und Verkehrsanlagen benannt und für entsprechende Planungen vorgesehen. Um seiner Funktion als übergeordnetes Zentrum für die Schaffung von Arbeitsplätzen gerecht zu werden, sind der Bau eines Güterverkehrszentrums in Rothensee, der Ausbau eines Regionalflughafens, der Ausbau des Binnenhafens und der Ausbau des Wasserstraßenkreuzes Magdeburg im Landesentwicklungsprogramm als zentrale Aufgaben hervorgehoben.

Wie die Stadt für die Region bestimmte Aufgaben zu erfüllen hat, muß die Region umgekehrt bestimmte Ergänzungsfunktionen für die Stadt wahrnehmen. Hierzu gehören etwa Vorranggebiete für die Landwirtschaft wie die Magdeburger Börde, zur Wassergewinnung wie etwa Drömling/Colbitz-Letzlinger Heide nördlich von Magdeburg. Die letzteren Gebiete sollen gleichzeitig besondere Funktionen für die Großstadt Magdeburg wie auch für die gesamte Region als Vorsorgegebiete für die Erholung wahrnehmen. Hier sollen die vorhandenen Potentiale für die Tages-, Wochen- und Ferienerholung entwickelt und gesichert werden.

Regionalplanung

Gegenwärtig besteht im Umland von Magdeburg einerseits ein erheblicher Siedlungsdruck für unterschiedliche Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, großflächiger Einzelhandel). Zum Teil daraus resultierend entwickeln sich andererseits parallel ungehemmte Planungsaktivitäten der Nachbargemeinden, die dringend der Koordination bzw. regionalplanerischer Intervention bedürfen. So weisen zum Beispiel allein die fünf unmittelbar nördlich an Magdeburg angrenzenden Gemeinden in ihren Flächennutzungsplänen und in Sonderplanungen ca. 2.000 ha (!) neue Gewerbegebiete aus. Das ist mehr, als der Industrieschwerpunkt Magdeburg jemals an Industrie- und Gewerbeflächen besaß.

Um eine geordnete Entwicklung der Region zu sichern, müssen also zumindest die nur in groben Zügen formulierten Leitlinien des Landesentwicklungsprogramms durch ein regionales Entwicklungsprogramm des Regierungsbezirks Magdeburg detaillierter ausgearbeitet und präzisiert werden. Schwerpunkte der Wechselbeziehungen zwischen städtischer und regionaler Planung, die dringend der Klärung bedürfen, bestehen derzeit

- in der Wahrung vertretbarer Relationen zwischen flächenextensiven Ansiedlungen von Gewerbe in den Außenbereichen des städtischen Umlandes und stadtplanerisch vorrangigem Interesse der innerstädtischen gewerblichen Flächennutzung

unter Vermeidung großflächiger Gewerbe- und Industriebrachen,

in der regulierenden Einflußnahme auf den Trend zur Verlagerung von Wohnstandorten in die ländlichen Außenbereiche,

für die Freihaltung von wertvollen oder sensiblen Natur- und Landschaftsräumen,

in der Schaffung planerischer und flächenmäßiger Voraussetzungen zur Lösung gebietsübergreifender kommunaler Probleme (z.B. Abfallbeseitigung, Trinkwasserversorgung).

STRUKTUR DER STADT

Siedlungsstruktur

Die prägenden Elemente der Siedlungsstruktur Magdeburgs sind einerseits stark beeinflusst durch geographisch-topographische Gegebenheiten, andererseits aber auch eng mit der historischen Entwicklung der Stadt verbunden. Die günstige Lage an einer Furt der Elbe wurde schon frühzeitig zum Kreuzungspunkt alter Nord-Süd- und Ost-West-Handelsstraßen und zum Ausgangspunkt einer Stadtsiedlung. Aufgrund des starken Niveausprungs westlich der Elbe entwickelte sich die Stadt auf dem westlichen Hochufer, während die östliche, eher flache Auenlandschaft mit ihren ungünstigen Gründungsverhältnissen und Überschwemmungszonen auch heute noch überwiegend als Natur- und Erholungslandschaft erhalten und nur wenig baulich erschlossen ist. Der Geländesprung auf dem Westufer war mitentscheidend für die Ausprägung Magdeburgs als Bandstadt entlang der Elbe bis zum Anfang dieses Jahrhunderts.

Hinzu kamen historische Ereignisse, die diese Entwicklung weiter gefördert haben. Der Ausbau Magdeburgs zur stärksten preußischen Festung nach dem 30-jährigen Krieg führte zu starken Verdichtungen im Zentrum und erlaubte Stadterweiterung nur in größerer räumlicher Distanz zur Innenstadt. Dies führte zu einer inhomogenen räumlichen Gliederung der Stadt durch die Bildung der vom Zentrum abgetrennten Stadtteile Neustadt und Sudenburg. Das Schleifen der Festungsanlagen im letzten Jahrhundert begünstigt die Stadtentwicklung entscheidend, besonders durch den Neubau der Haupteisenbahnlinie in Nord-Süd-Richtung wird der Bandstadtcharakter weiter gefördert, der ein bis heute prägendes Element der Stadtgliederung darstellt.

In Folge der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands im Zuge der Industrialisierung entstehen im 19. Jahrhundert nördlich und südlich der Innenstadt zwischen Elbe und Bahntrasse umfangreiche Industriebetriebe und Gewerbegebiete, sowie der Binnenhafen am nördlichen Stadtrand. Diese existieren in dieser Form bis heute und beeinträchtigen die Qualität benachbarter Wohnquartiere ebenso wie die Belastung einzelner Stadtstraßen durch die in Konsequenz starke Trennung von Wohnen und Arbeiten.

Die Auflösung des Bandstadtcharakters erfolgt sichtbar erst im Laufe dieses Jahrhunderts mit der Entwicklung von umfangreichen Wohnsiedlungen entlang der Ausfallstraßen in die angrenzenden Dörfer und Gemeinden vorwiegend in westliche Richtungen. Die Stadt hat durch die Erweiterungen zunehmend benachbarte Dorfkern eingemeindet.

Allerdings sind die charakteristischen alten Dorflagen Olvenstedt, Diesdorf und Ottersleben bei Annäherung an die Stadt nach wie vor als eigenständige und stadtbildprägende Strukturen erfaßbar. Wie die alten Forts aus der Stadtmauer ragen sie mit ihren landwirtschaftlich geprägten dörflichen Baustrukturen aus der an vielen Stellen wenig einprägsamen Silhouette des Stadtrandes. Ähnlich liegen die Großsiedlungen der Nachkriegszeit am Stadtrand verteilt, sie sind relativ bezugslose Siedlungsschwerpunkte.











Die Elbe stellt für die Stadt eine bedeutende Zäsur dar, zudem ist die Ostseite durch den Werder optisch stark vom

Zentrum entfernt. Durch die schwache bauliche Erschließung konnte sich hier naturnahe Landschaft bewahren. In diesem Bereich finden sich umfangreiche ehemals militärisch genutzte Flächen, die von der Bedeutung Magdeburgs als Militärstadt zeugen.

Große Teile des Stadtzentrums wurden im Krieg zerstört, sein zum Teil mittelalterlicher Stadtgrundriß wurde in der nördlichen Hälfte durch die moderne Stadtstruktur überformt. Gleichzeitig ist der Eibraum nicht mehr in die wiederaufgebaute Innenstadt einbezogen worden.

Das Schleifen der Festungsbauwerke in Magdeburg gab nicht nur Raum für den Bau der Eisenbahnstrecken, sondern auch für die Schaffung von Grünanlagen, die zu einem wichtigen Element der Siedlungsstruktur wurden. Neben den öffentlichen Grünanlagen sind es heute besonders ausgedehnte Kleingartenanlagen, die Wohngebiete auflockern und Stadtteile gliedern. Unter dem Gesichtspunkt einer ökologisch sinnvollen Weiterentwicklung der Siedlungsstrukturen ist die Durchgrünung des Stadtgefüges als wichtiges Strukturmerkmal zu bewahren.

STRUKTUR DER STADT

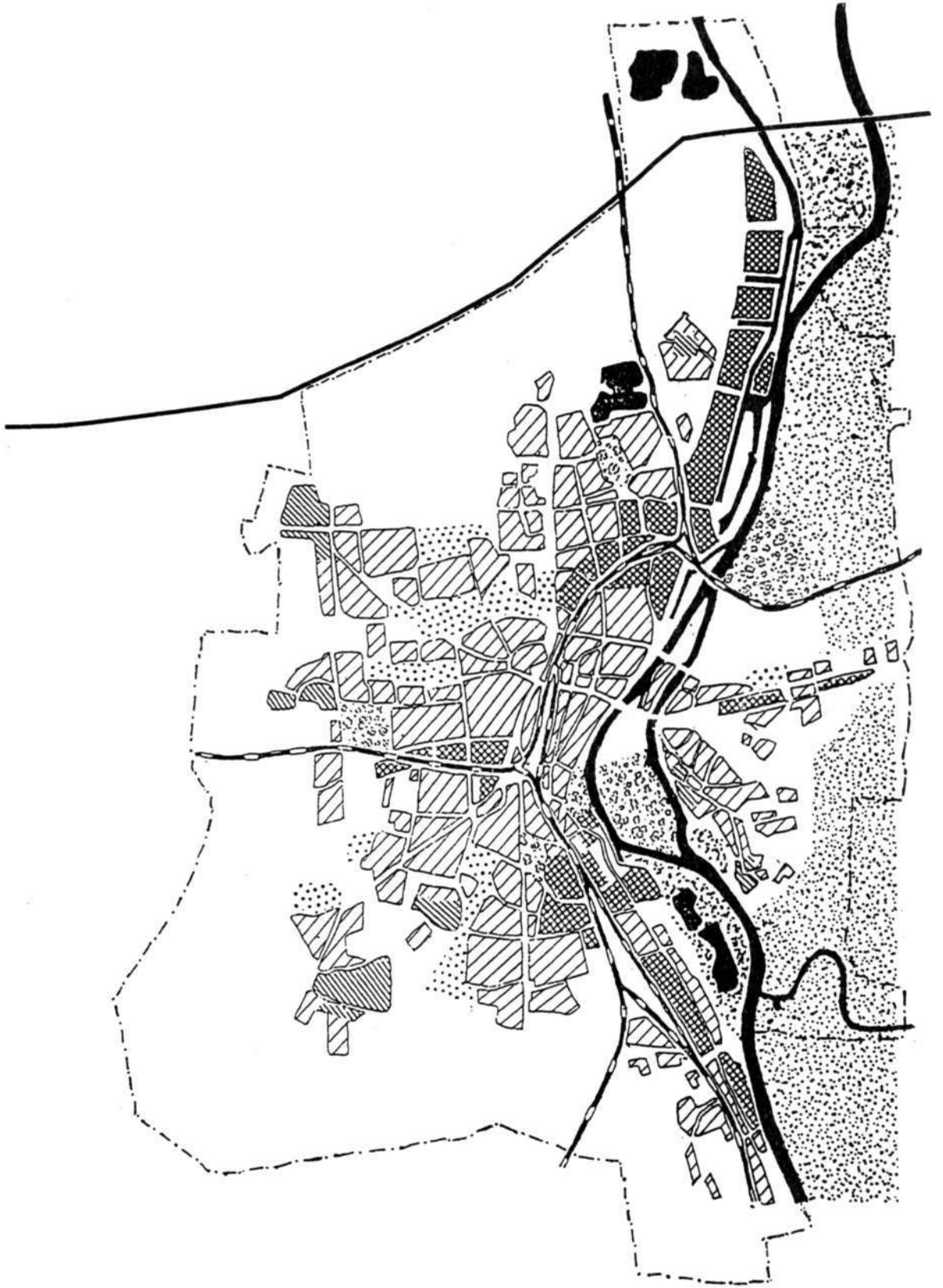
	Elbe und andere Gewässer
	Auenlandschaft
	Öffentliche Grünflächen
	Kleingärten
	Bebaute Flächen
	Alte Dorfkerne
	Industriegebiete
	Eisenbahn
	Autobahn
	Stadtgrenze



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG





Nutzungsstruktur

Die Beschreibung prägender Elemente der Siedlungsstruktur Magdeburgs deuten bereits die zwei wesentlichen Elemente der Nutzungsstruktur an: gemessen an der Gesamtfläche der Stadt fällt der hohe Anteil von Grün- und Freiflächen ebenso auf wie der von Gewerbe- und Industriegebieten. Innerhalb des Siedlungsgefüges, also des bebauten Gebietes, sind ca. 1/3 aller Flächen öffentliche oder private Freiflächen. Fast die Hälfte hiervon werden privat als Kleingärten genutzt, mehr als den Einwohnern an Parks, Spiel- und Sportflächen sowie kommunalem Wald zur öffentlichen Nutzung und Erholung zur Verfügung steht. Unter den bebauten Flächen Magdeburgs sind allein 33% oder ein Drittel Gewerbe- und Industriegebiete, in denen gemischt genutzte Flächen nicht einmal enthalten sind. Dieser hohe Anteil unterstreicht die Rolle und Funktion, die die Stadt seit Mitte des letzten Jahrhunderts bis heute wahrgenommen hat.

Einen Gesamtüberblick über die derzeitige Nutzungsstruktur der Stadt gibt die nachfolgende Flächenbilanz, die das Planungsamt auf dem Stand von 1990 ermittelt hat:

FLÄCHENKATEGORIEN	ha	%	%
- Zentrum	335		1,9
- Wohn- und Mischgebiete	2.715		15,8
- Gew.- u. Industriegeb.	1.625		9,5
- andere			1,4
Baugebietsfläche gesamt	4.916	28,6	

- Wald und Parks	767		4,5
- Sportflächen	249		1,4
- Kleingärten	1.224		7,1
- andere		1,6	
Freiflächen gesamt	2.511	14,6	

FLÄCHENKATEGORIEN	ha	%	%
Verkehrsflächen	629	3,7	
Landw.- u. Forstflächen	7.859	45,7	
Wasserflächen	943	5,5	
Sonstige Flächen	332	1,9	

Gesamtfläche	17.190	100,0	
--------------	--------	-------	--

2. LEITBILDER ZUR WEITERENTWICKLUNG DER STADT MAGDEBURG

Leitbild Profil der Stadt

Das Image der Stadt als Zentrum des Schwermaschinenbaus wird ersetzt durch die Aufgabe als Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt. Die Folge wird eine Verlagerung eines Teils der Arbeitsplätze vom industriellen Sektor auf den tertiären Bereich sein. Trotzdem wird Magdeburg weiterhin vorrangig Standort für großflächige Industriebetriebe und Gewerbegebiete sein.

Die Entscheidung zum Ausbau der Universität und der Einrichtung einer Fachhochschule bedeutet einen weiteren wichtigen Entwicklungsschwerpunkt und eine kulturelle Bereicherung für die Stadt. Sie muß, ebenso wie die Einrichtungen der Landesregierung, innerstädtisch ihre Standorte finden, um zur Aufwertung und Stärkung der in Umstrukturierung befindlichen Stadtbereiche beizutragen. Universitäre Einrichtungen können in brachgefallene, aber mit hohen räumlichen Qualitäten ausgestatteten Industriebauten sowohl im alten Handelshafen als auch im Bereich der "Perlenkette" unterbracht werden.

Leitbild Innenentwicklung

Die Stadtentwicklungspotentiale innerhalb des Siedlungsgefüges sind vorrangig zu nutzen, um den Siedlungsdruck auf den Außenraum möglichst gering zu halten. An den Nahtstellen zum Landschaftsraum sind unter Einbeziehung vorhandener Landschaftselemente als Siedlungsgrenzen kompakte Siedlungsränder oder Stadtkanten auszuprägen. Die noch dörflich strukturierten Stadtteile sind besonders vor einer weiteren Verdichtung zu schützen. Mit ihren historischen Ortsrändern bilden sie wichtige Übergänge zur offenen Landschaft.

Im Sinne einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen Entwicklung sind vor allem die industriellen Stadtbrachen neuen Nutzungen zuzuführen. Aber auch in den historischen und in den vergangenen 40 Jahren stark vernachlässigten Stadtbereichen mit hohem Leerstand und zahlreichen Brachflächen birgt der anstehende Strukturwandel die Chance zur Bestandserhaltung und Neuentwicklung. Dabei ist eine Nutzungsvielfalt mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Kultur und Verwaltung anzustreben. Einer Verdrängung der Wohnnutzung aufgrund des hohen Investitionsdrucks in den attraktiven Gründerzeitquartieren muß entgegengewirkt werden.

Es müssen alle Anstrengungen unternommen werden, die Verdichtungsflächen von den Belastungen der ungeklärten Eigentumsverhältnisse zu befreien, um sie für Investitionen zur Verfügung zu stellen. Die Chance der innerstädtischen Aufwertung darf nicht zu Lasten der Inanspruchnahme hochwertiger Ackerflächen vertan werden, bei denen sich eine schnellere Klärung der Eigentumsfrage abzeichnet. Der innerstädtische Strukturwandel bietet ganzen Stadtbereichen, wie z.B. dem alten Handelshafen oder der "Perlenkette" im Süden der Stadt die Möglichkeit, neue Qualitäten in der Stadt zu sichern.

Leitbild Region Magdeburg

Die Gespräche zwischen Magdeburg und den umliegenden Gemeinden müssen intensiviert werden. Die Landes- und Regionalplanung sowie die Bezirksregierung, die sich noch in der Aufbauphase befinden, müssen in die räumliche Entwicklung der Region Magdeburg als Kontrollorgan lenkend eingreifen. Dringend erforderlich ist daher ein grenzüberschreitender Planungsverbund zwischen der Stadt Magdeburg und den benachbarten Gemeinden, der die übergreifenden öffentlichen Belange in gegenseitigem Einverständnis und Interesse regelt. Dazu gehören u.a. alle Entscheidungen im Bereich technische Infrastruktur, Verkehrsanbindungen, Verkehrsverbund, ÖPNV, Müllentsorgung und Abfallaufbereitung, Konzepte zu Bauflächenausweisungen sowohl für Wohnen als auch für Gewerbe und Industrie.

Leitbild Bevölkerung

Die derzeit kontinuierliche Bevölkerungsabnahme wird sich aufgrund der Arbeitsmarktlage in der Stadt kurzfristig nicht ändern lassen, es ist jedoch mittelfristig mit einem Rückgang der Abwanderung zu rechnen.

Die Stadtentwicklung muß daher Voraussetzungen dafür schaffen, daß die Bevölkerungsabwanderung gestoppt werden kann und die Einwohnerzahl langfristig stabilisiert wird. Hierfür sind entsprechende Veränderungen der Wohnungs- und Arbeitsmarktsituation herbeizuführen wie auch eine Attraktivitätssteigerung der Stadt hinsichtlich des Angebots von Bildungs- und Kultureinrichtungen, Freizeit- und Erholungsangeboten sowie Einkaufsmöglichkeiten.

Eine Aufwertung des Stadtimages ist erforderlich, um eine Bevölkerungszuwanderung zu erreichen. Die weichen Standortfaktoren der Stadt, wie die landschaftlichen Potentiale des Elberaumes oder die städtebauliche Qualität der Stadtteile, könnten hier angeführt werden.

Leitbild Wohnen

Im Bereich des Wohnungsbestandes ist eine umfangreiche Qualitätsverbesserung sowie eine Erhöhung der Wohnungsanzahl anzustreben. Die Nachholbedarfe bei der Wohnungsverversorgung lassen selbst bei stagnierender Einwohnerzahl der Stadt eine steigende Nachfrage nach Wohnungen erwarten. Insbesondere der Standard der Altbausubstanz sollte angehoben und das beträchtliche leerstehende Wohnungspotential umgehend dem Wohnungsmarkt zugeführt werden. Das Image des Geschloßwohnungsbaus ist zugunsten einer kompakten Stadtentwicklung durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen in den betroffenen Stadtteilen verbessern. Hierzu zählen die Mietshausbebauung des 19. Jahrhunderts und die Siedlungen der 20er und 50er/60er Jahre. Die Großsiedlungen der 70er und 80er Jahre weisen eine Massierung monofunktionaler Großformen auf; die Defizite in der Versorgung sind sehr stark. Die Ergänzung der sozialen Infrastruktur sowie Wohnumfeldverbesserungen sind geeignete Maßnahmen, um die Attraktivität der Großsiedlungen zu verbessern.

Beim Wohnungsneubau sollte innerstädtischer, verdichteter Geschoßwohnungsbau vor dem Bau von Einfamilienhäusern stehen, um eine Zersiedlung in den Außenraum zu verhindern. Es ist beim Wohnungsneubau auf einen hohen Anteil von Großwohnungen zu achten, für die es einen erheblichen Nachholbedarf gibt.

Eine verträgliche Mischung von Funktionen ist in allen zentrumsnahen Stadtteilen anzustreben. Um eine vielseitige Innenstadt zu erhalten, ist es erforderlich, das innerstädtische Wohnen zielgerichtet gegen die Verdrängung durch andere Funktionen (Dienstleistungen oder Einzelhandel) zu sichern. Dies gilt vor allem für Bereiche mit attraktiver Altbauung, wie die Südliche Innenstadt, Stadtfeld und Werder.

Leitbild Umweltschutz

Die Vielzahl der Umweltprobleme in der Stadt Magdeburg verlangen umfassende Maßnahmenkonzepte. Im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung müssen künftig Umweltbeeinträchtigungen vorsorgend vermieden werden. Weiterhin werden Umweltsanierungsmaßnahmen in den kommenden Jahren noch einen hohen Stellenwert zur Lösung der anstehenden Probleme haben. Die Maßnahmenschwerpunkte betreffen, wie in allen städtischen Verdichtungsräumen, vorrangig die Umweltbereiche Luft und Klima, Boden, Grund- und Oberflächenwasser.

Zur Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas in der Innenstadt, den Gemengelage und sonstigen stark beeinträchtigten Stadtquartieren gilt es, komplexe Lösungsansätze zu entwickeln. Dazu sind einerseits die rechtlichen und planerischen Instrumente im Rahmen der Bauleitplanung auszuschnüpfen. Zum anderen bieten sich im Zuge der Umstrukturierung der Industrie- und Gewerbebetriebe einmalige Ansätze zur anlagenbezogenen Emissionsminderung auf der Verursacherseite.

Zum Grundwasserschutz sind neben Erneuerungsmaßnahmen an Netzteilen der Abwasserkanalisation und dem Anschluß bisher nicht kanalisierter Wohngebiete an die Kanalisation, alle Anstrengungen zu unternehmen, eine Lösung der Altlastenfrage, d.h. die Gefährdungsabschätzung, und die Entwicklung von Sanierungskonzepten und Strategien zur Umsetzung voranzustreben. Von höchster Dringlichkeit ist diese Aufgabe in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, um durch Reaktivierung der traditionellen Industriestandorte eine Innenentwicklung zu ermöglichen und damit entsprechend der Ziele des Bodenschutzes, den Flächenverbrauch im Außenraum auf hochwertigen Böden einzuschränken.

Die Magdeburger Gewässer müssen als ökologisch wertvoller Lebensraum erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Dabei gilt es umfassende Maßnahmenkonzepte zur Gewässersanierung - für die Elbe auch auf internationaler Ebene - mit dem Ziel der Verbesserung der Wasserqualität zu entwickeln, zum anderen sind differenzierte Maßnahmen zur Stabilisierung des Naturhaushaltes an Uferbereichen, Seen und Kleingewässern zu entwerfen.

Leitbild Grün- und Freiflächen

Die Elbe - das prägendste Freiraumelement Magdeburgs - verleiht der Stadt ein einmaliges Potential im Rahmen der künftigen Stadtentwicklung. Dem Strom, der durch Verbauung über weite Strecken aus dem Stadtbild verdrängt wurde, muß künftig wieder eine angemessene Bedeutung im Stadtgefüge geschenkt werden. Das Elbufer ist auch in Industrie- und Gewerbegebieten zugänglich zu gestalten, die Stadtentwicklung muß künftig zum Strom hin gerichtet sein, Stadtteile müssen wieder an das Elbufer herangeführt werden.

Magdeburg als Stadt am Strom weist darüberhinaus ein überdurchschnittliches Angebot an unterschiedlichen Grün- und Freiflächentypen auf. Als grundlegende Zielsetzung zur Erholungsnutzung gilt es, die Grün- und Freiflächenversorgung qualitativ und quantitativ zu sichern und gleichzeitig den Schutz ökologisch wertvoller Naturräume zu gewährleisten.

im Sinne der Verbesserung des Wohnumfeldes ist anzustreben, daß alle Stadtteile - vorrangig jedoch die stark verdichteten Großsiedlungen und die Stadterweiterungsgebiete des 18. Jahrhunderts ausreichend mit fußläufig erreichbaren wohnungsnahen Grünflächen versorgt werden. Dazu bietet sich einerseits die Anlage neuer bzw. die Erweiterung bestehender Parkanlagen an - als neuer Impuls für die frühere Tradition in der Freiraumplanung - zum anderen sollte angestrebt werden, vorhandene, von einer öffentlichen Nutzung ausgegrenzte Freiflächen, umzustrukturieren und in das Freiflächensystem miteinzubeziehen. Dies gilt insbesondere für die Kleingarten- und Fortanlagen.

Mit der geplanten Bundesgartenschau sollte die Chance ergriffen werden, an die freiraumplanerische Tradition wieder anzuknüpfen und großflächige Brach- und Militärf Flächen durch eine repräsentative Grüngestaltung in das Stadtgefüge zu integrieren.

Die historisch bedeutsamen Parkanlagen, die Magdeburg zur Jahrhundertwende als eine der grünen Städte Deutschlands prägten, sind in ihrem Charakter zu sichern und wo notwendig wieder herzustellen.

In den durch Abbaustellen entstandenen Seengebieten und die Wälder sind als attraktive Naherholungsgebiete weiter zu entwickeln und vor beeinträchtigenden Nutzungen zu schützen. Intakte Auenwaldbereiche gelten jedoch als Vorranggebiete für den Naturschutz und sind vor einer Übernutzung durch Erholungssuchende zu schützen. Die landwirtschaftlich genutzten Bereiche sind durch Hecken- und Baumpflanzungen zu gliedern und aufzuwerten und somit für eine Erholungsnutzung zu entwickeln.

Leitbild Natur- und Landschaftsschutz

Der traditionelle Naturschutz, der sich darauf beschränkt, besonders schutzwürdige Lebensräume zu erhalten, muß auch in Magdeburg inhaltlich erweitert werden. Um wilde Tiere und Pflanzen in ihren natürlichen Lebensgemeinschaften zu erhalten, ist die Naturentwicklung im

gesamten Stadtgebiet zu berücksichtigen. Die Anforderungen des Arten- und Biotopschutzes sind deshalb auf allen Ebenen der Stadtentwicklungsplanung als raum- und flächenrelevante Nutzung mit zu berücksichtigen.

Im Innenbereich Magdeburgs ist ein Netz von stadtspezifischen Lebensräumen zu entwickeln, in das die bereits vorhandenen Freiflächen eingebunden werden. Parkanlagen, Friedhöfe, Straßen-, Bahn- und Gewässerränder, alte Industrieflächen, Gärten, Kleingärten und Brachflächen bilden unterschiedliche Lebensräume, die gefördert werden müssen und über Grünzüge und Biotopachsen zu verbinden sind.

Im Außenbereich sind naturnahe Lebensgemeinschaften und Reste der Naturlandschaft zu schützen und zu entwickeln. Die unterschiedlichen Landschaftseinheiten Magdeburgs - die Eibaue und Börde - sind in ihren typischen landschaftlichen Ausprägungen zu stärken. Die künftige Stadtentwicklung muß sich stärker als bisher an vorhandenen Landschaftselementen orientieren und auf topographische Gegebenheiten Bezug nehmen.

Einen hohen - auch überregionalen - Stellenwert in der Naturentwicklung wird der Ostelberaum mit der zum Teil noch intakten Auenlandschaft einnehmen. Die Bördelandschaft, die sich überwiegend als industrielle, ausgeräumte Agrarlandschaft darstellt, muß durch eine naturnahe Landwirtschaft sowie der Wiederherstellung und Pflege alter landschaftlicher Strukturelemente aufgewertet werden.

Leitbild Wirtschaft

Magdeburg ist als vergleichsweise isoliert gelegenes Industriezentrum darauf angewiesen, überregionale Verbindungen zu stärken. Hier sind vor allem die traditionellen Verbindungen zum Industrieviertel Halle/Dessau auszubauen. Die Lage am zu erneuter Bedeutung gelangten Wasserkreuz Mittellandkanal - Elbe-Havel-Kanal / Elbe bedeutet in Verbindung mit dem Schienen- und Autobahnkreuz eine hervorragende Lagegunst.

Als Oberzentrum in der Region muß Magdeburg über das eigene städtische Erwerbspotential hinaus Arbeitsplätze für Einpendler aus der Region zur Verfügung stellen. Dazu sind mit den Umlandgemeinden abgestimmte Strategien zur Wirtschaftsförderung zu entwickeln.

In Magdeburg dominierend sind die Schwerindustrie, die Grundstoffindustrie sowie der Maschinenbau. Weite Teile der Grundstoff- und Schwerindustrie sind aus ökologischen sowie Rentabilitätsaspekten nicht mehr tragbar und verschwinden. Die Stadt muß jedoch auch weiterhin ein Standort des produzierenden Gewerbes und der Industrie bleiben, da sie durch das Facharbeitskräftepotential und den Hafen gute Voraussetzungen hat und zur Entwicklung des Dienstleistungssektors diese als Grundlage benötigt. Daher ist eine Weiterentwicklung des Maschinenbaus unter dem Aspekt der Ansiedlung von Zulieferbetrieben sowie produktionsorientierten Dienstleistungen zu forcieren.

Vorhandene Gewerbe- und Industriegebiete sollten daher

städtebaulich-funktional aufgewertet und deren Nutzung intensiviert werden. Dabei ist frühzeitig ein Verdrängungsprozeß von Gewerbe durch andere Nutzungen (z.B. Handel) zu verhindern. Die Innenentwicklung vorhandener Gewerbeflächen muß Vorrang vor der Aufschließung neuer Gewerbegebiete "auf der grünen Wiese" haben. Flächenrecycling ist daher eine zentrale Aufgabe der Stadtplanung und der Wirtschaftsförderung.

Es ist notwendig, daß die städtische Wirtschaftsförderung die Strategien der Gewerbeansiedlung insbesondere in enger Abstimmung mit der Stadtentwicklungsplanung entwickelt.

Leitbild Dienstleistungen

Innerhalb der Magdeburger Wirtschaft wird sich eine Schwerpunktverlagerung von der Industrieproduktion zum tertiären Sektor vollziehen. Der umfangreiche Bedarf an Büroflächen ist so in der Innenstadt und den Stadtteilen anzusiedeln, daß vorhandene Nutzungen, besonders das Wohnen nicht verdrängt werden und eine funktionsgemischte Innenstadt erhalten wird.

Durch die vorwiegende Wohnverträglichkeit der Dienstleistungsfunktionen ist deren Ansiedlung in innenstadtnahen Mischgebieten anzustreben. Geeignete innerstädtische Reserveflächen sowie Gewerbebrachen sind für den Bau von Bürogebäuden kurzfristig zu aktivieren und als Entwicklungspotentiale aufzubereiten. Damit können entsprechende Unternehmen für Magdeburg gewonnen werden.

Für den Bereich der öffentlichen Dienstleistungen ist eine Bedarfsermittlung der städtischen Verwaltung, der Bezirksregierung sowie der Landesregierung und ein abgestimmtes Konzept zu deren räumlichen Verteilung aufzustellen. Mit der gezielten Ansiedlung öffentlicher Verwaltungen können für Stadtteile auch weitreichendere Entwicklungen induziert werden, da deren Attraktivität steigt.

Leitbild Einzelhandel

Grundsätzliches Ziel bei der Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben muß die wohnungnahe Versorgung der Bevölkerung mit den Gütern des täglichen Bedarfs sein. Um die Qualität des Angebots zu sichern und den Wettbewerb aufrecht zu erhalten, ist eine möglichst ausgewogene Betriebsformenmischung anzustreben. Die Grundlage der räumlichen Entwicklung des Einzelhandels soll ein nichtzentrisches Konzept sein, wobei die Stadtteilzentren gestärkt werden und damit eine Aufwertung erhalten. Die kleinräumliche Versorgung reduziert zudem das Verkehrsaufkommen.

Das Angebot für den aperiodischen Bedarf soll sowohl in der Innenstadt (City) als auch in den Stadtteilzentren erweitert werden. Grundsätzlich sind die mit Einzelhandelseinrichtungen besonders vernachlässigten Großsiedlungen vordringlich zu versorgen.

Die Ansiedlung von weiteren großflächigen Einzelhandelsgeschäften im städtischen Außenraum birgt die Gefahr der Verödung der Innenstadt und der Nebenzentren. Daneben entstehen erhebliche Verkehrsprobleme. Großflächige Einzel-

handelsflächen sollen im Stadtzentrum angesiedelt werden. Zusätzlich können höchstens zwei Schwerpunkte im Norden und im Süden der Stadt als dezentrale Zentrenstruktur vorgesehen werden. Diese Ansiedlung kann nur dann zugelassen werden, wenn die Stadtteilzentren nicht gefährdet werden. Neben den städtebaulichen Kriterien muß ein differenziertes Sortiments- und Standortkonzept Grundlage für die Ansiedlung sein. Ein Auslagern von Kapazitäten an den Stadtrand gefährdet die Entwicklung sowohl der Innenstadt wie auch der Stadtteilzentren.

Leitbild Verkehr

Der Stadtverkehr in Magdeburg soll auf ein Minimum reduziert werden. Ziel ist es, Magdeburg zu einer Stadt der kurzen Wege zu machen. Dazu müssen Konzepte für verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturen im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung aufgestellt werden.

Dem öffentlichen Nahverkehr, den Fußgänger und Radfahrern ist oberste Priorität in der Verkehrsplanung einzuräumen. Das Angebot des ÖPNV muß attraktiv und benutzerfreundlich ausgebaut und eingerichtet werden, sodaß die Benutzung der Privatwagen zugunsten der ökonomisch und ökologisch sinnvollerer Verkehrsmittel eingeschränkt wird.

Ein engmaschiges Netz für Straßenbahn und Busse, ergänzt durch Schnell- und Regional-Schnellbahnen, erhöhen die Attraktivität auch für die Pendler aus dem Umland. Der Aufbau und die Organisation eines solchen Umweltverbundes muß in Kooperativen mit dem Umland erfolgen (Verkehrs- und Tarifverbund).

An die Tradition Magdeburgs als "Radfahrerstadt" soll angeknüpft werden. Zur Förderung des Fahrradverkehrs ist ein nach modernen Standards konzipiertes Radwegenetz auszubauen.

Die Straßenräume müssen dem Fußgänger wieder zugänglich gemacht werden. Sie sollen nicht nur sicher, sondern auch attraktiv gestaltet sein, um die Aufenthaltsqualität im Straßenraum zu erhöhen.

Durch die Möglichkeit zur Regulierung der Parkierungsflächen verfügt die Stadt Magdeburg über ein wichtiges Instrument zur Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs. Hiermit kann insbesondere die Innenstadt verkehrlich entlastet werden. Ziel ist es, die Flächenbeanspruchung im öffentlichen Raum durch ruhenden Verkehr so gering wie möglich zu halten.

Um die Attraktivität Magdeburgs für den Tourismus zu steigern, müssen die Voraussetzungen zur Verbesserung der Fahrgastschiffahrt (insbesondere Liegeplätze) geschaffen werden.

Zur künftigen wirtschaftlichen Entwicklung Magdeburgs und aufgrund der Bedeutung als Landeshauptstadt ist der Ausbau eines Regionallughafens mit Anbindung auf dem Schienenwege von besonderer Bedeutung.

Leitbild Technische Infrastruktur

Die Einrichtungen der technischen Infrastruktur sind vor allem in den lange vernachlässigten Innenstadtbereichen zu sanieren und zu rekonstruieren, sodaß gestiegenen Bedarfsanforderungen genügt werden kann und eine Innenentwicklung der Stadt grundsätzlich möglich ist. Die Kosten der Erschließung neuer, bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen sind für die Stadt sehr hoch und belasten nicht unerheblich den öffentlichen Haushalt. Demgegenüber ist eine innerstädtische Umstrukturierung von brachliegenden Flächen mit den vorhandenen stadtechnischen Systemen nicht nur kostengünstiger, sondern auch stadtverträglicher.

Besonderen Vorrang bei der Sanierung von Abwassereinrichtungen müssen künftig die Bereiche haben, die für den Grundwasserschutz von Bedeutung sind, um eine Umweltgefährdung auszuschließen.

Im Abstimmung mit der Region ist ein für alle Gemeinden verträgliches umfassendes Abfallbeseitigungskonzept zu entwickeln.

3. STRUKTURANALYSEN UND ENTWICKLUNGSZIELE

BEVÖLKERUNG

Ausgangssituation

Magdeburg hat in der Nachkriegszeit nicht wieder an seine Rolle als Industrie- und Handelszentrum des westlichen Mitteldeutschland anknüpfen können, da es innerhalb der DDR in eine Randlage geraten war. So konnten die Bevölkerungsverluste des Zweiten Weltkriegs nicht mehr durch Zuwanderungen aus der Region ausgeglichen werden.

In den letzten Jahrzehnten hat Magdeburg nur einen Teil dieser Bevölkerungsverluste wieder ausgeglichen. Nach einer Einwohnerzahl von 340.000 im Jahre 1940 stieg sie von 261.600 im Jahre 1960 wieder auf 289.000 im Jahre 1980¹. Erst durch den starken Geburtenrückgang in den 70er Jahren, der letztendlich zu einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung führte, stagnierte die Zahl der Einwohner während der 80er Jahre beim Stand von 1980, also bei etwa 289.000 Einwohnern.

"Magdeburg verfügte 1985 über etwa 289.000 Einwohner. Die Einwohnerzahl ist seit einigen Jahren konstant und wird sich nach 1990 rückläufig entwickeln. Die Prognose, die für das Jahr 2000 mit 285.000 Einwohnern und 2010 mit 279.000 Einwohnern rechnet, zeigt zur Zeit bereits geringe Abweichungen, da mit einem leichten Ansteigen der Einwohnerzahlen noch bis 1990 gerechnet wurde. Diese rückläufige Tendenz in der Einwohnerzahl ergibt sich aus dem republikweiten Trend, wonach die einfache Reproduktion der Bevölkerung zu 80-85% erfolgt. Gegenwärtig pegelt sich der Wert im unteren Teil der Spanne ein.

Die Altersstruktur verzeichnet nur geringe Abweichungen vom DDR-Durchschnitt und weist eine etwas jüngere Struktur auf, was mit der Bevölkerungsentwicklung nach dem Krieg zusammenhängt. Auch die Bevölkerungspyramide zeigt das typische Bild für die DDR-Bevölkerung mit den durch den 2. Weltkrieg verursachten Einschnitten bei den Endsechzigern und Enddreißigern und einem gravierenden Frauenüberschuss ab den Mittfünfzigern.

Der Geburtenrückgang in den 70er Jahren wird sich wie überall in der DDR auch in Magdeburg Mitte der 90er Jahre durch einen Rückgang der in das berufstätige Alter kommenden Jugendlichen bemerkbar machen. Im Vergleich der Bevölkerungspyramiden von Magdeburg, Rostock und Halle ist der Einschnitt bei den 8-12jährigen jedoch in Magdeburg nicht so gravierend."²

Erst Ende der 80er Jahre setzt ein Rückgang der Bevölkerungsentwicklung ein, die durch die politischen Veränderungen 1989/1990 eine tiefe Zäsur erfährt. Besonders durch Wanderungsverluste sinkt die Einwohnerzahl zum 31.12.1990 auf 278.600.

JAHR	WOHNBEVÖLKERUNG		
	insges.	männl.	weibl.
1960	261.594	118.008	143.586
1970	270.692	123.597	147.095
1980	289.032	135.157	153.875
1990	278.591	131.953	146.638

Dabei sank die Einwohnerzahl allein 1990 von Ende Januar (287.337)³ bis Ende Dezember (278.591)⁴ um 8.746. Auch 1991 hat sich der Abwärtstrend fortgesetzt: Von Ende Januar bis Ende 1991 hat die Bevölkerung um weitere 3.200 Einwohner abgenommen, davon 1.890 durch Wanderungsverluste.⁵ Selbst Anfang 1992 steigt die Abwanderungsquote weiter an.

In den Berechnungsgrundlagen zum Wohnungs- und Gewerbeflächenbedarf sind drei Varianten entwickelt worden: Stagnation / leichtes Wachstum / erhebliches Wachstum. Bei den Bedarfsberechnungen wurde von der maximalen Variante ausgegangen, obwohl der Abwanderungstrend zur Zeit anhält und sich die Bevölkerung weiter verringert. Die zusätzlichen umfangreichen Ausweisungen sind in dieser Annahme begründet.







Wanderungsbewegungen

Quelle: Magdeburger Statistische Blätter, März 1992.

¹ Magdeburger Statistische Blätter, Das Jahr 1990 in Zahlen, S.4-5. Alle Bevölkerungszahlen dieser Analyse der Ausgangssituation beziehen sich auf Einwohner mit Hauptwohnsitz in Magdeburg

EINWOHNERVERTEILUNG 1991

	1.000 Einwohner
	Stadtteilgrenze
	Bezirksgrenze
	Stadtgrenze

Quelle: Magdeburger Statistische Blätter, Amt für Statistik, 31.07.1992



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

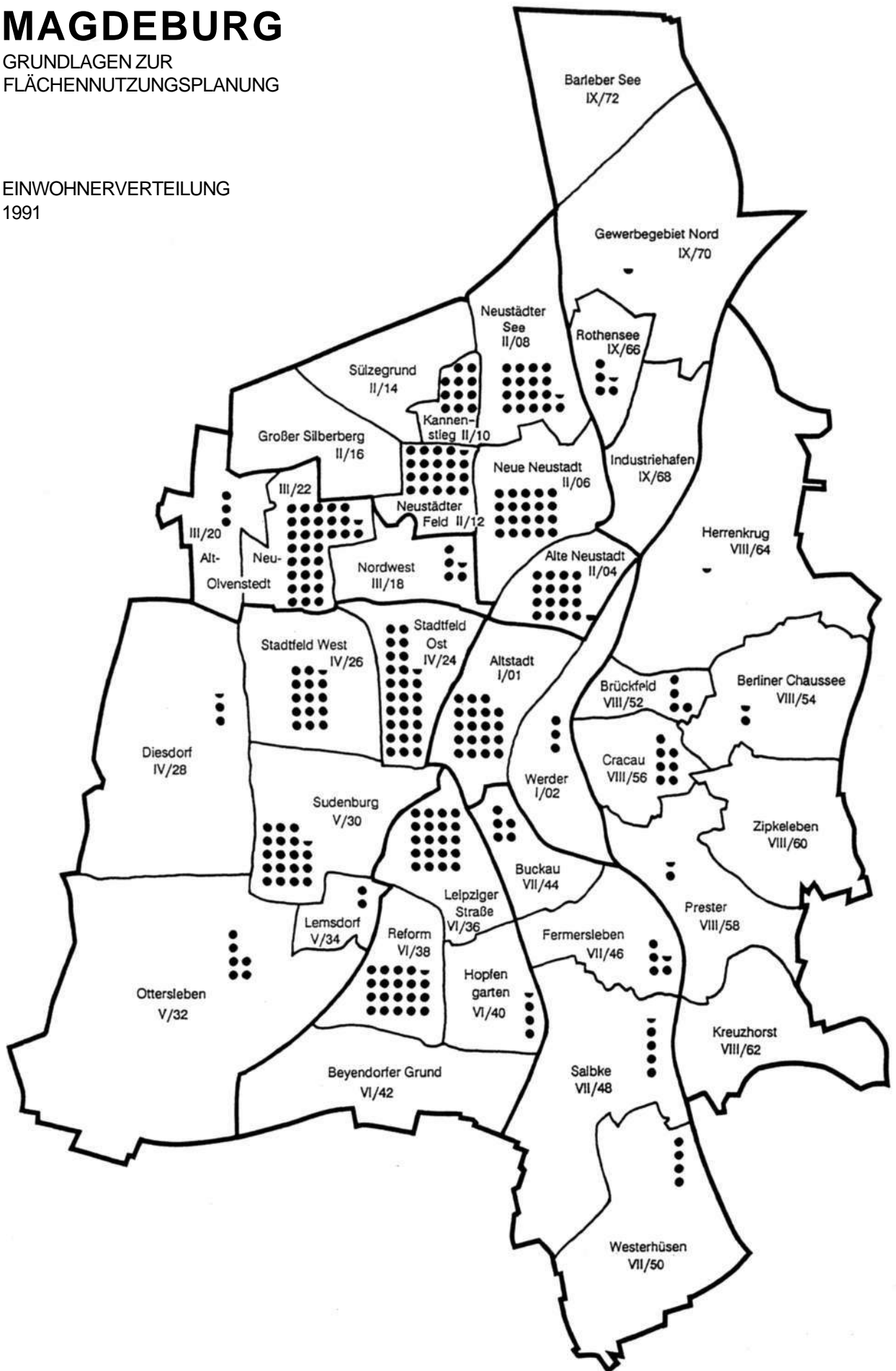
GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG

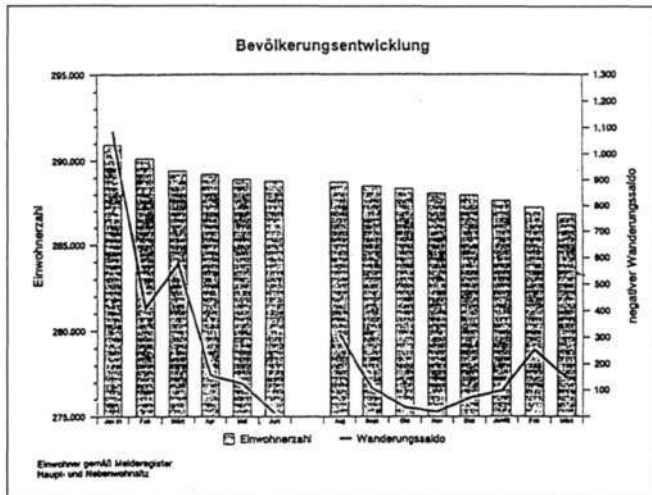


MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

EINWOHNERVERTEILUNG
1991





Bevölkerungsentwicklung

Quelle: Magdeburger Statistische Blätter, März 1992.

	Einwohner		
	31. 12. 1991	März 1991	März 1992
0	1	2	3
Wohnbevölkerung insgesamt	287 980	289 434	286 850
davon: männlich	137 745	138 041	137 164
weiblich	150 235	151 393	149 686
Lebendgeborene 2)	160	223	171
Gestorbene 2)	281	313	322
Geburten-/Sterbeüberschuß	- 121	- 90	- 151
Eheschließungen 2)	55	61	41
Sozogene insgesamt	188	478	682
davon: männlich	112	289	436
weiblich	76	189	246
Fortgezogene insgesamt	258	1 856	828
davon: männlich	125	502	614
weiblich	133	554	214
Wanderungsgewinn/-verlust	- 70	- 578	- 146

1) Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Magdeburg
2) in Magdeburg beurkundete Eheschließungen, Geburten und Sterbefälle unabhängig vom Wohnsitz

Wohnberechtigte Bevölkerung

Quelle: Magdeburger Statistische Blätter, März 1992.

Interessant für die Stadtentwicklungs- und Flächennutzungsplanung ist die Verteilung der Bevölkerung innerhalb des Stadtgebietes. Fast ein Drittel der gesamten Bevölkerung, nämlich ca. 78.000 Einwohner (ca. 28%), ist auf die nördlichen Stadtteile Alte und Neue Neustadt, Neustädter Feld, Kannenstieg und Neustädter See konzentriert. Weitere Einwohnerkonzentrationen finden sich danach in den Stadtteilen Stadtfeld Ost und West (zusammen ca. 41.000 EW = ca. 15%), Leipziger Straße/Reform (zusammen ca. 37.000 EW = 13%) und Neu Olvenstedt (ca. 30.000 EW = 11%). Demgegenüber weisen die stark industriell bzw. gewerblich geprägten Stadtteile im Süden (Buckau, Fermersleben, Salbke, Westerhüsen) mit insgesamt ca. 17.500 EW oder 6% der Gesamtbevölkerung relativ geringe Bevölkerungsdichten auf. Zu dieser letzten Kategorie gehört ebenfalls das gesamte Stadtgebiet östlich der Elbe, in dem nur knapp 13.000 EW oder 4,5% der Gesamtbevölkerung leben.

Diese ungleiche Bevölkerungsverteilung ist eine Folge der Massierung der Großsiedlungen in der nördlichen Stadthälfte

sowie der mangelhaften Instandsetzung historischer Stadtviertel, die durch den Zerfall der Bausubstanz seit den 70er Jahren kontinuierliche Einwohnerverluste zu verzeichnen hatten.

Bevölkerungsentwicklung

Eine gesicherte Aussage zur künftigen Bevölkerungsentwicklung in Magdeburg kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht erstellt werden. Besonders die Wanderungsbewegungen sind in ihren Trends und quantitativen Auswirkungen kaum abzuschätzen. Würde sich die Wanderungsbilanz der letzten Jahre fortsetzen, müßte Magdeburg mit großen Bevölkerungsverlusten rechnen. Zwar hat sich der Umfang der Wanderungsverluste 1991 gegenüber 1990 erheblich verringert, lag aber immer noch bei ca. 1% der Gesamtbevölkerung. Eine weitere Verringerung dieser Verluste oder gar Umkehrung in eine positive Wanderungsbilanz wird ganz entscheidend davon abhängen, inwieweit der weitere Verlust an Arbeitsplätzen im sekundären Sektor aufgehoben bzw. durch Schaffung neuer Arbeitsplätze im tertiären Bereich aufgefangen werden kann.

Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist mit weniger Unwägbarkeiten behaftet, wird aber ihrerseits die Gesamtentwicklung kaum nennenswert beeinflussen. Geburten und Sterbefälle in Magdeburg werden langfristig den für die gesamte Bundesrepublik prognostizierten Tendenzen entsprechen. In den nächsten Jahren wird die Geburtenrate weiter sinken und sich mittelfristig auf niedrigem Niveau stabilisieren. Dies wird in Konsequenz zu einer leicht negativen Bilanz der natürlichen Bevölkerungsentwicklung führen (Sterbefall-überschuß). Der weiter zu erwartende Geburtenrückgang wird sich bis zum Jahre 2005 noch nicht auf die Zahl der Gesamtbevölkerung auswirken. Die Langzeitfolgen einer derartigen Entwicklung werden aber weit problematischer sein, da sie die Bevölkerungsentwicklung von den 20er Jahren des nächsten Jahrhunderts an negativ beeinflussen.

Um den aufgezeigten Unsicherheiten einer Bevölkerungsprognose zum gegenwärtigen Zeitpunkt zu begegnen und damit Fehlentscheidungen etwa bei bevölkerungsbezogenen Wohnflächen- und Infrastrukturprognosen zu vermeiden, werden im folgenden drei Projektionen für das Jahr 2005 aufgezeigt. Sie können, wie dargelegt, keine fundierten Voraussagen sein, haben aber jede für sich eine nachvollziehbare Plausibilität:

Variante I

285.000 Einwohner

Kurzfristig weitere geringfügige Bevölkerungsverluste durch Geburten- und Wanderungsdefizite, mittelfristige Stabilisierung und Stagnation.

Variante II

300.000 Einwohner

Leichter Bevölkerungszuwachs durch Wanderungsgewinne aufgrund einer Konsolidierung im Bereich der traditionellen Arbeitsplätze sowie Zuwächse im Tertiärbereich.

Variante III**320.000 Einwohner WOHNEN**

Bevölkerungsgewinne durch erhebliche Zuwanderung infolge starken Anstiegs der Arbeitsplätze durch Etablierung Magdeburgs als Dienstleistungszentrum.

Die dritte Variante wird nach gegenwärtigem Erkenntnisstand für unwahrscheinlich gehalten. Trotzdem könnte auch eine Projektionszahl von 320.000 Einwohnern für das Jahr 2005 unbedenklich in Ansatz gebracht werden, da aufgrund der vorhandenen Stadtstruktur auch für diese Einwohnerzahl alle notwendigen Funktionen erfüllt werden können.

Gesamtsituation

Magdeburg als Wohnstandort ist durch Gebiete unterschiedlichen Charakters geprägt. Das Spektrum des Wohnungsbestandes umfaßt Arbeiterwohnungsbau aus der Industrialisierungsperiode (z.B. Buckau), Miethäuser des 19. Jahrhunderts (z.B. Hasselbachplatz, Sudenburg), experimentellen sozialen Wohnungsbau der 20er Jahre (z.B. Hermann-Beims-Siedlung), Wohnhäuser der 50er Jahre (z.B. Wilhelm-Pieck-Straße), Neubausiedlungen der 70er und 80er Jahre in industrieller Bauweise (z.B. Kannenstieg, Neustädter See) sowie große Flächen mit Kleinsiedlungsgebieten und eine Vielzahl noch ländlich geprägter alter Dorfkern.

Die Wohnungssituation in Magdeburg vor dem ersten Weltkrieg kann als erdrückend bezeichnet werden. Durch die Einschüderung innerhalb der Festungswerke verdichtete sich die Innenstadt in Verbindung mit der preußischen Bauordnung derart mit Miets- und Geschäftshäusern, daß sie höhere bauliche Dichten aufweist als die innerstädtischen Mietshausquartiere Berlins. Geschoßflächenzahlen von 5,0 bis 6,0 wurden in der Magdeburger Innenstadt erreicht, Frei- oder Grünflächen standen innerhalb der Festungswerke kaum zur Verfügung.



*Breiter Weg Richtung Süden, 1941
Photo: Stadtarchiv Magdeburg*

Selbst die Schleifung der Festung und die dadurch geschaffenen Stadterweiterungen vermochten kaum die baulichen Dichten der Neubausiedlung (Sudenburg oder Alte Neustadt) reduzieren.

- 2 Stadtentwicklung und Wohnumfeld, Soziologische Studie. Schriften der Hochschule für Architektur und Bauwesen, Weimar. Weimar 1987.
- 3 Magdeburger Statistische Monatsberichte, Januar 1991
- 4 siehe Tabelle
- 5 Magdeburger Statistische Monatsberichte, Januar bis Dezember 1991
- 8 Vergleich der Geburtenzahlen 1988: DDR -1,7 Kinder/Frau, BRD -1,4 Kinder/Frau, nach: Sozialwissenschaftliche Analysen Sachsen, Dresden 1991
- 9 Die Einwohnerzahlen dieser Bevölkerungsprojektionen gehen im Gegensatz zur vorherigen Situationsanalyse von Einwohnern mit Haupt- und Nebenwohnsitz in Magdeburg aus, da auch Flächenbedarfsprognosen diese Werte zugrunde legen. Stand 1990/1991: ca. 10.000 Einwohner nur mit Nebenwohnsitz in Magdeburg. Magdeburger Statistische Monatsberichte, Januar bis Dezember 1991



*Alte Ulrichstraße, östlicher Teil, 1931
Photo: Stadtarchiv Magdeburg*



*Aufgelockerte Mietshausbebauung an der Goethestraße,
Bebauung etwa 1910, Stadtfeld
Photo: eigene Aufnahme von 1992*



*Vorstädtische Mietshäuser in Ottersleben von etwa 1900,
Frankfelde
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Erst die neue preußische Bauordnung von 1909 schrieb auch neben der Geschosshöhe und der überbaubaren Fläche ein geringeres Höchstmaß an baulicher Verdichtung vor, sodaß die jüngeren Mietshausquartiere eine wesentlich geringere Dichte und eine höhere städtebauliche Qualität aufweisen (z.B. Stadtfeld Ost). Zu dieser Zeit beginnen sich die ersten Baugenossenschaften zu formieren, die erste Gartenstadtsiedlung Reform entsteht um 1910.



*Hermann-Beims-Siedlung, Offleber Straße, Baujahr 1928
Photo: eigene Aufnahme von 1992*

"Gleichrangig mit Frankfurt/M. ist Magdeburg auf dem Territorium des ehemaligen Deutschen Reiches die bedeutendste Stadt der modernen sozialorientierten Architekturentwicklung während der Weimarer Republik. Der unter der sozialdemokratischen Stadtverwaltung von Bruno Taut initiierte genossenschaftliche Wohnungsbau für Werktätige hinterließ relativ große Siedlungen mit in der Regel hoher Wohnqualität, die eine Besonderheit der Stadt darstellen und Magdeburg einen vorderen Platz in der Geschichte der modernen Architektur im europäischen Maßstab sichern."⁽¹⁾ Die Großsiedlung "Hermann Beims" mit etwa 1.000 Wohnungen im Geschosswohnungsbau entsteht am westlichen Stadtrand, weitere Siedlungen in Stadtfeld (Westerplatte), Fermersleben, Rothensee, Brückfeld und Cracau. Das Wohnungsbauprogramm mußte Ende der 20er Jahre aufgrund der Rezession abgebrochen werden.

1 vgl. Stadtentwicklung und Wohnumfeld, a.a.O. S. 84



*Hermann-Beims-Siedlung, Walbecker Platz, Baujahr 1928
Photo: eigene Aufnahme von 1992*



*Großsiedlung der 70er Jahre an der Richard-Sorge-Straße, Sudenburg
Photo: eigene Aufnahme von 1992*

Ein großer Teil des Wohnungsbestandes wurde im zweiten Weltkrieg zerstört, die Verluste an der gesamten Bausubstanz betragen 60%. Diese Verluste betrafen in erster Linie die Innenstadt, wo flächenhafte Zerstörungen besonders im nördlichen Teil vorlagen. Die ausreichende Versorgung mit Wohnraum, eine der vordringlichsten gesellschaftlichen Aufgaben in der DDR, bekam daher in Magdeburg eine besondere Bedeutung. Der Wohnungsbau der Nachkriegszeit konzentrierte sich zunächst bis etwa 1960 auf den Wiederaufbau der Innenstadt und der Alten Neustadt.

Ende der 80er Jahre war die Wohnungsversorgung, wie sie in der DDR als soziales Problem aufgefaßt wurde, annähernd gesichert. Die Zahl der Wohnungen begann sich an die Zahl der Haushalte anzugleichen. Die statistischen Zahlen belegen zwar einen annähernden Ausgleich zwischen dem Anteil der Haushalte und dem der Wohnungen, doch dürfen diese Zahlen nicht darüber hinwegtäuschen, daß die Belegung der Wohnungen nicht adäquat der Nachfrage war (große Wohnungen waren und sind oftmals von Alleinstehenden belegt, viele Familien mit Kindern demgegenüber leben in zu kleinen Wohnungen). Auch konnte der Wohnstandort nur von Privilegierten frei gewählt werden.²



*Innerstädtisches Wohnen an der Karl-Marx-Straße (heute: Breiter Weg), um 1965
Photo: Hermann Dieck*

Derzeit zeichnen sich erhebliche Veränderungen in der Belegung und der Wohnraumversorgung ab, da durch die erhöhten Mieten ein verändertes Umzugsverhalten einsetzt. Der zunehmende soziale Differenzierungsprozeß der ehemals recht homogen strukturierten Bevölkerung der DDR wird die Wohnungssituation nachhaltig verändern. Da der Wohnungsbau in der DDR seit 1990 stark abgenommen hat und sich die Instandsetzung von Altbauten aufgrund der Eigentumsfragen und der geringen Renditeerwartung erheblich verzögert, steht zu befürchten, daß eine neue Wohnungsnot auf die Städte zukommen wird.³

In der Folge entstehen umfangreiche Großsiedlungen am Stadtrand in erster Linie in der nördlichen Stadthälfte. Allein in den Großsiedlungen der 70er und 80er Jahre befinden sich etwa 40 % des gesamten Wohnungsbestandes.

Wohnungsbestand

Magdeburg galt innerhalb der DDR als Stadt mit überdurchschnittlich guten Wohnbedingungen.⁴ Noch Mitte der 80er Jahre lag die Zahl der Wohnungen über der Zahl der Haushalte (Volkszählung 1981: 120.700 WE, 117.100 HH).⁵ Dieses Bild hat sich zwar leicht verschoben, war aber Ende 1990 immer noch in etwa ausgeglichen (129.669 WE, 129.727 HH). Gleichwohl lagen im März 1992 etwa 10.000 Wohnungsanträge vor.⁴

Anzahl der	Wohnungen	Haushalte
1981	120.700	117.100
1990	129.669	129.727

Im Dezember 1991 lag der Wohnungsbestand in der Stadt bei 130.558. Nahezu 60% dieser Wohnungen sind nach 1945 entstanden, davon wiederum der überwiegende Teil in Plattenbauweise. Nur etwa 3,7 % der zwischen 1981 und 1990 erstellten Wohnungen sind Einfamilienhäuser. 1989 besaßen 89,5% aller Wohnungen Innen-WC, 85,1% Bad oder Dusche und 68% eine moderne Heizung.⁹

Wichtiges Indiz für zukünftige Wohnungsbedarfe ist die Größe der Wohnungen. Dabei ist festzustellen, daß die durchschnittliche Wohnfläche pro Einwohner Ende 1989 in Magdeburg bei 27,2 qm/Einwohner lag, während den Bewohnern von Frankfurt/Main ca. 33 qm im Schnitt zur Verfügung standen (München ca. 35 qm, Hannover ca. 37 qm). Diese Situation kann auch an der Anzahl der Räume pro Wohnung verdeutlicht werden:

Wohnungsgröße	Magdeburg ¹⁰	Dresden ¹¹	Alte Länder ¹²
1-Raum Wohnungen	8,4%	10%	2,3%
2-Raum Wohnungen	33,6%	35%	5,8%
3-Raum Wohnungen	41,0%	38%	21,1%
4-Raum Wohnungen	13,6%	13%	29,2%
5-Raum Wohnungen	2,7%	3%	19,5%
mehr als 5 Räume	0,7%	1%	22,1%

Während in Magdeburg 83% aller Wohnungen zwischen 1 und 3 Räumen haben, sind dies im Durchschnitt der alten Bundesländer lediglich 29,2% - ebensoviel wie es dort 4-Raum Wohnungen gibt. Oder umgekehrt: Große Mehrraumwohnungen mit 5 oder mehr Räumen machen in den alten Bundesländern 41,6% des gesamten Wohnungsbestandes aus, während dies in Magdeburg lediglich 3,4% sind. In einer kritischen Analyse über die Magdeburger Wohnraumstruktur wurde bereits 1987 problematisiert, daß "über die Hälfte aller Vierpersonen-Haushalte in Dreiraumwohnungen lebt." (...) "Die Wohnungsantragsanalyse, wonach 21 % aller Anträge wegen zu kleiner Wohnungen gestellt werden, unterstreicht die Bedeutung der Belegungsproblematik für viele Bewohner."¹³

Wohnungsbedarf

Der Wohnflächenbedarf wird von mehreren Faktoren bestimmt, u.a.

von der zusätzlichen Wohnraumnachfrage aufgrund der Haushaltsstrukturveränderungen und der rechnerisch angenommenen Bevölkerungsentwicklung

vom Ersatzbedarf für Verluste im Bestand wegen sanierungsbedingtem Abriß, Zusammenlegung oder gewerblicher Umnutzung von Wohnraum

dem Nachholbedarf der Wohnflächenversorgung pro Einwohner.

2 vgl. Stadtentwicklung und Wohnumfeld, a.a.O.

3 Thesen aus der Sicht der neuen Bundesländer. Martina Doehler. in: SRL Schriftenreihe Nr. 32, Stadtplanung in Ostdeutschland. Bochum 1992. S.41

4 vgl. Stadtentwicklung und Wohnumfeld, a.a.O. S. 46

Bedarfsprognose

Der Prognose des Wohnflächenbedarfs liegen statistische Daten zum Wohnungsbestand sowie Prognosen bzw. Schätzungen zur Bevölkerungsentwicklung und der durchschnittlichen Haushaltsgröße zugrunde. Für die Bevölkerungsentwicklung wurden drei Varianten in die Betrachtung einbezogen (siehe auch Kapitel "Bevölkerung"). Bei der zu erwartenden Haushaltsgröße wird mit einem Rückgang der Personenzahl von derzeit 2,1 Personen pro Haushalt¹⁴ auf 1,9 gerechnet.

In den vernachlässigten Altbauquartieren stehen nach den Einschätzungen der vor Ort tätigen Gutachter mehr als 15.000 Wohnungen leer, die sich bereits jetzt in einem sehr schlechten baulichen Zustand befinden. Da mit einer zügigen Instandsetzung aufgrund der noch vielfach ungeklärten Eigentumsverhältnisse nur in wenigen Fällen zu rechnen ist, dürfte die Bausubstanz weiter verfallen. Es muß zur Zeit deshalb davon ausgegangen werden, daß nur etwa ein Drittel (5.000 WE) dieses Potentials instandgesetzt werden kann. Die Instandsetzung bzw. Sanierung dieses großen Wohnungspotentials überfordert sowohl die Sanierungsdurchführer wie auch die Geldgeber. Zudem wird bereits jetzt deutlich, daß die im Westen erprobten Sanierungsverfahren nach dem Städtebauförderungsgesetz nicht anwendbar sind, weil diese für viel kleinere Bereiche vorgesehen waren. So wird eine größere Toleranzbreite und eine nicht so enge Auslegung der Gesetze und Verordnungen erforderlich sein, um die Aufgaben annähernd zu bewältigen. Es stellt sich z.B. das Problem, daß der marode Zustand der Altbausubstanz auf unterlassene Instandhaltung der vergangenen 40 Jahre zurückzuführen ist, gerade dieses aber nach den Richtlinien der Sanierung nicht förderungsfähig ist. Daneben sind ca. 70% bis 80% aller innerstädtischen Grundstücke mit ungeklärten Eigentumsverhältnissen belegt, die die Handlungsfähigkeit der Kommune wesentlich einschränken. Zu diskutieren ist hier die Anwendung der sogenannten "Ersatzmaßnahmen" durch die Städte.



Leerstehendes Hinterhaus in der Martinstraße, Buckau
Photo: eigene Aufnahme von 1991

5 Magdeburger Statistische Blätter, Das Jahr 1990 in Zahlen, S. 4-11. Zum Vergleich etwa Dresden 1991: 240.000 WE, 264.000 HH.

6 Magdeburger Statistische Monatsberichte. März 1992. S.20

7 Magdeburger Statistische Monatsberichte. Dezember 1991. S. 92

8 Magdeburger Statistische Blätter, a.a.O., S. 6-2 und 6-3

9 Regionalreport Sachsen-Anhalt 1990, Hannover/Halle/Magdeburg 1990, S. 146

Eine neue Tendenz in dem Rückgabeverfahren der Grundstücke ist festzustellen: Einzeleigentümer verkaufen ihre Ansprüche an große Immobilienhändler, die nicht interessiert sind an der schnellen Rückgabe der Gebäude, solange die Mietwerte noch verhältnismäßig gering und die Häuser noch bewohnt sind. Man wird daher zukünftig andere Eigentümerstrukturen (Großeigentümer) in den Großstädten Ostdeutschlands haben als in Westdeutschland.

Die Größenordnung der zu bewältigenden Stadtreparatur zeigt, daß eine neue gesetzliche Grundlage bzw. neue Durchführungsverordnungen in Anlehnung an die bestehenden Sanierungsregelungen geschaffen werden müssen. Bisher ist die Sanierungsnotwendigkeit in Magdeburg auf die innerstädtischen Bereiche - vorwiegend mit Bebauung aus der Gründerzeit - beschränkt geblieben (Hasselbachplatz / Buckau). Noch nicht öffentlich diskutiert werden in diesem Zusammenhang die dringend erforderlichen Instandsetzungen in den Wohnsiedlungen der 20er Jahre, aber auch in den Plattenbauten der Nachkriegszeit, wobei die Sanierungsbedürftigkeit der jüngeren Bauten aufgrund der verwendeten schlechten Baumaterialien und Ausführungen tendenziell weitaus größer ist als die bei den Plattenbauten der 60er und 70er Jahre.

Zur Situation am Wohnungsmarkt

Im März 1992 lagen der Stadt 10.859 Anträge von Wohnungssuchenden vor. Fast 10.000 Antragsteller verfügten über einen Wohnberechtigungsschein. Dazu kommen schätzungsweise etwa 5.000 weitere Wohnungssuchende, die sich ausschließlich auf dem freien Markt bemühen.

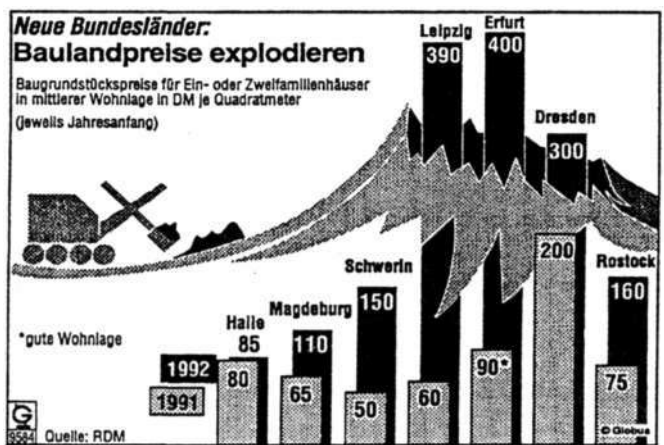
Die Situation auf dem Wohnungsmarkt ist von einer großen Verunsicherung für die Mieter geprägt. Die Erhöhungen des Mietzinses sowie die vollständige Umlegung der Betriebskosten belastet die einzelnen Haushalte in erheblichem Maße, zumal die Einkommen nicht entsprechend gestiegen sind. Der hohe Anteil an Arbeitslosigkeit, Kurzarbeiterprogrammen sowie Umschulungen verschärft die finanzielle Situation für viele Magdeburger noch weiter.

Nach Angaben der Bundesregierung sind die Bruttokaltmieten in den neuen Bundesländern seit der Wende bis 1991 im Altbaubestand um das 4,4fache, im Neubaubestand um das 3,8fache gestiegen. Weitere Kostenerhöhungen sind angekündigt. Die geplanten Wohngeldvorschriften reduzieren den monatlichen Zuschuß, diskutiert wird hier allerdings eine Verlängerung des Wohngeldsonderrechts für die neuen Bundesländer bis 1994. Das Bundesministerium hat eine 100 % Erhöhung des Bruttokaltmieten für standardgerechte Wohnungen für Januar 1993 angekündigt. Die Bestrebungen zur verstärkten Privatisierung des kommunalen Wohnungsbestandes ruft weitere Verunsicherungen im Bezug auf den Kündigungsschutz hervor.

Nach Umfragen haben etwa 30% der Magdeburger den Wunsch nach einem Eigenheim. Wie schwierig die Umsetzung ist, zeigen die Zahlen von 1991: in Sachsen-Anhalt sind ganze 82 (!) Eigenheime gebaut worden, davon 21 in Magdeburg. Das Land und die Kommunen unterstützen den Wunsch nach einem eigenen Haus mit "Richtlinien zur För-

derung von Eigenheimen" und einem Budget von 800 Millionen DM. Mit diversen Förderprogrammen und Spezialkrediten für Eigenheimbauer soll die Realisierung unterstützt werden. Als politisches Ziel wird die Zahl von 4.000 neuen Eigenheimen in Sachsen-Anhalt für das Jahr 1992 genannt. Nicht angemessen und spekulativ erscheinen die relativ hohen Grundstückspreise in Magdeburg, die zum Teil weit über vergleichbaren Lagen im Westen liegen. Die Folgen sind Abwanderungen ins preisgünstigere Umland.

Daneben plant die Stadt Magdeburg bis Ende 1993 600 Sozialwohnungen zu erstellen. Der Magistrat hat Richtlinien zu einem Wohnungsbauprogramm beschlossen, das auch Mittel für Modernisierung und Instandsetzung verhält. Zur Zeit werden 282 Sozialwohnungen fertiggestellt, die aus dem Programm 1991 gefördert werden.



Spitzenpreise Grundstücke in den Städten der neuen Länder erzielen inzwischen Spitzenpreise. In Leipzig kostete Anfang 1991 der Quadratmeter in mittlerer Lage 60 DM – innerhalb eines Jahres haben sich die Preise dort mehr als versechsfacht. Skizze: Globus

Abbildung aus: Magdeburger Volksstimme, 27.05.92

- 10 Magdeburger Statistische Blätter, a.a.O., S. 6-2
- 11 Quelle: FPB - Rahmenkonzept Stadtentwicklung, Zwischenbericht zur Flächennutzungsplanung, unveröffentlichtes Manuskript, Berlin 1992.
- 12 Statistisches Jahrbuch 1991 für das vereinte Deutschland, Statistisches Bundesamt 1991, S. 246. Unterlagen für einen Vergleich mit den Wohnungsgrößen anderer westdeutscher Städte standen nicht zur Verfügung.
- 13 Stadtentwicklung und Wohnumfeld, a.a.O., S. 48
- 14 Magdeburger Statistische Blätter, a.a.O., S. 4-11
- 15 Magdeburger Statistische Monatsberichte, März 1992.
- 16 Wohngeld- und Mietenbericht 1991 des Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn 1991.
- 17 Die kommunale Wohnungswirtschaft GmbH will etwa 25 % (15.000 WE) ihres Bestandes privatisieren.

BEDARFSSZENARIOEN BIS ZUM JAHR 2005

Im folgenden werden die Wohnungsbedarfe und die möglichen Potentiale der Stadt Magdeburg berechnet und gegenübergestellt.

Haushalte

Bei einem Ansatz einer Haushaltsgröße von 1,9 Personen/Haushalt und einer Untermieterquote von 5% ergeben sich Zahlen für die bereinigte Haushaltszahl je nach Bevölkerungsvariante zwischen 142.500 und 160.000.

Varianten	I	II	III
Bevölkerung	285.000	300.000	320.000
Haushaltsgröße	1,9	1,9	1,9
Haushalte	150.000	157.900	168.400
abzgl. Untermieter (5%)	-7.500	-7.900	-8.400
Haushalte bereinigt	142.500	150.000	160.000

Wohnungsbestand

Der bereinigte Wohnungsbestand ergibt sich durch den Abzug einer Fluktuationsreserve von 3,5%.

Wohnungsbestand (WE)	130.500	130.500	130.500
Fluktuationsreserve	-4.500	-4.500	-4.500
WE-Bestand bereinigt	126.000	126.000	126.000

Wohnungsdefizit

Die Anzahl der zu erwartenden bereinigten Haushalte bestimmen den künftigen Wohnungsbedarf.

Haushalte bereinigt	142.500	150.000	160.000
abzgl. WE-Bestand bereinigt	-126.000	-126.000	-126.000
Wohnungsdefizit	16.500	24.000	34.000

Es ergibt sich ein Wohnungsdefizit je nach Bevölkerungsvariante zwischen 16.500 und 34.000 Wohneinheiten. Von diesem ermittelten Wohnungsdefizit werden jeweils 5.000 Wohnungen durch das Instandsetzungspotential der leerstehenden Altbauten abgedeckt.

Neubaubedarf

Der Neubaubedarf wird bei stagnierender Bevölkerungsentwicklung für eine Bevölkerung von 285.000 mit ca. 11.500 neuen Wohnungen eingeschätzt. Bei Bevölkerungszunahmen auf 300.000 bzw. 320.000 wird ein Bedarf von ca. 19.000 bis ca. 29.000 Wohnungen zu erwarten sein.

Variante	I	II	III
Bevölkerung	285.000	300.000	320.000
Wohnungsbedarf	16.500	24.000	34.000
Instandsetzungspotential	-5.000	-5.000	-5.000
Neubaubedarf	11.500	19.000	29.000

Wohnungsbau-Potentiale

Die künftige Wohnbauflächenentwicklung Magdeburgs muß sich in die örtlichen, gesamtstädtischen und regionalen Leitbilder für Natur- und Erholungsflächen einfügen. Hierbei sind Funktion und Bedeutung der Freiflächen als regional übergreifendes System bzw. im landschaftsräumlichen Zusammenhang von Magdeburg und seinem Umland zu berücksichtigen und zu entwickeln.

Die Wohnbauflächenentwicklung sollte - ausgehend von den mittelfristig kaum veränderten knappen finanziellen Ressourcen der Kommunen - an einer ökologisch vertretbaren Innenentwicklung ansetzen (Bestandsentwicklung, Bestandserneuerung, Stadtumbau). Hierbei sollen bereits besiedelte Flächen besser genutzt und die Kapazitäten vorhandener Infrastruktursysteme optimaler ausgelastet werden. Erst nach Ausnutzung innerstädtischer Reserven sollten Stadterweiterungen an der Peripherie vorgenommen werden, wobei auch hier eine mit dem Landschaftsraum verträgliche Siedlungsentwicklung zugrunde gelegt werden sollte.

Verdichtungspotentiale

Bestandsentwicklung wie Baulückenschließungen, Bebauung untergenutzter Grundstücke durch An- und Umbauten sowie durch Dachaus- und Geschoßaufbauten finden im bestehenden städtebaulichen Gefüge statt. Die Potentiale einer derartigen Entwicklung lassen sich z.Zt. nur überschlägig quantifizieren und orientieren sich im folgenden an Werten, die vergleichbare Städte (aus den alten und den neuen Bundesländern) ihrer mittelfristigen Stadtentwicklung zugrunde legen.

Ausnahme davon bilden Erkenntnisse, die auf quantifizierten Analysen in Rahmenplänen, wie z.B. dem Rahmenplan Alte Neustadt ermittelt wurden. Die Größenordnung der baulichen Dichte im innerstädtischen Verdichtungsbereich wird mit einer GFZ von 0,8 angesetzt.

Defacto ist bezogen auf die Gesamtstadt von einem Verdichtungspotential zwischen 25% und 35% für die innerstädtischen Flächen auszugehen, was konkret einer möglichen Wohnungsneubaumenge von ca. 32.600 und 45.600 entspricht. Im vergangenen Herbst in Dresden durchgeführte Untersuchungen (Baulückenkataster und Tragfähigkeitsuntersuchungen) deuten eher einen noch höher liegenden Prozentsatz an (bis zu 50%). Dieser Flächenanteil erklärt sich aus den ungleich größeren innerstädtischen Brachflächen als in vergleichbaren westlichen Städten, in denen durch-

schnittlich von 25% Verdichtungsflächen auszugehen ist. Für die kurzfristigen Bauvorhaben, insbesondere den Einfamilienhausbau, werden diese Flächen allerdings nur in wenigen Fällen zur Verfügung stehen können. Die Klärung der Restitutionsansprüche wird einige Zeit in Anspruch nehmen, so daß für die Berechnungen zum Strukturplan eine sehr geringe Größe von 10% angenommen wird, was einer Größenordnung von ca. 13.000 Wohnungen entspricht.

Sehr deutlich wird hier die Notwendigkeit einer gutachterlichen Untersuchung zu den tatsächlichen innerstädtischen Verdichtungspotentialen. Dabei wird die Aufstellung eines Baulückenkatasters unerlässlich sein. Ergebnis einer solchen gutachterlichen Untersuchung sollte nicht nur die Feststellung der zu realisierenden Größenordnungen sein, sondern ebenso die räumliche Umsetzung (Tragfähigkeitsuntersuchung).

Stadtumbau

Zur Innenentwicklung wird neben der Bestandsentwicklung der Stadtumbau gerechnet. Hierbei handelt es sich ebenfalls um Flächen innerhalb des besiedelten Stadtraums, die aber bisher im Verhältnis zu ihrer Lagegunst nicht adäquat genutzt werden und einer intensiveren Nutzung zugeführt werden sollten. Das umfaßt bisher baulich noch nicht genutzte "Großbaulücken" (z.B. landwirtschaftlich genutzte Flächen innerhalb des bebauten Stadtgebietes oder Brachflächen) und die Umwandlung von Kleingärten in Wohnbauland ebenso wie die Umnutzung aufgegebener Gewerbeflächen, wie z.B. ein Teil des Geländes der Stahlkombinats Ernst Thälmann.

Für die Berechnungen dieses Gutachtens wurden in Bezug auf die Kleingärten pauschal 10 % der vorhandenen Flächen als potentielle Wohnungsbauflächen eingestuft. Somit ergibt sich die Möglichkeit auf diesen ca. 130 ha bei einer durchschnittlichen GFZ von 0,8 ca. 10.000 neue Wohnungen zu errichten.

Bereiche der Bebauungspläne

Für einen Teil der Flächen werden zur Zeit durch Aufstellung von Bebauungsplänen bereits die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Umnutzung geschaffen. Eine Untersuchung des Büros Osthaus, Bremen, hat die Aktivierbarkeit und die Anzahl der realisierbaren Wohneinheiten auf den Flächen der Bebauungspläne zum Inhalt gehabt. In Abstimmung mit dem Stadtplanungsamt wurden Größenordnungen für den Wohnungsbau festgelegt. Das Ergebnis ist in der Tabelle 'Wohnbauflächenpotentiale in B-Plänen' auf Seite 64 dargestellt.

Das Verhältnis zwischen der Anzahl der Wohneinheiten und der verfügbaren Wohnbaufläche gibt Aufschluß über die angestrebte städtebauliche Dichte. Da in den Randbereichen der besiedelten Stadt zum großen Teil Einfamilienhäuser errichtet werden sollen, um den enormen Bedarf auf diesem Sektor gerecht zu werden, bewegt sich die Geschoßflächenzahl zwischen 0,2 und 0,4.

Nach dem jetzigen Stand der Untersuchungen ist von einer Wohnbaufläche von fast 200 ha und einem Wohnungspotential von ca. 6.700 WE auszugehen.

Wohnungsbaupotentiale

Faßt man die oben genannten Flächen zusammen, so belaufen sich die Potentiale für den Wohnungsbau auf über 45.000 Wohnungen.

Es folgt eine Auflistung der Wohnbauflächenpotentiale in den Bebauungsplänen und Rahmenplänen sowie den innerstädtischen Potentialen.

WOHNUNGSBAUPOTENTIALE**WOHNBAUFLÄCHENPOTENTIALE IN B-PLÄNEN** (siehe Karte auf Seite 77)

KENNZEICHNUNG		WBL ¹⁸ ha	WE ¹⁹	DICHTE ²⁰ WE/ha	
1.	301-2	Olvenstedt-Süd	13	530	41
2.	251-3	Werder	12	280	23
3.	302-1	Vogelbr./Rennew.	13	360	28
4.	301-1	Kümmelsberg	14	560	40
5.	302-2	Vogelbr./Harsdf.	15	390	26
6.	362-2	Braunschw.Str.	14	940	67
7.	355-1	Goethesiedlung	4	100	25
8.	359-1	Brenneckestr.	12	400	33
9.	354-1	Frankefelde	39	1.170	30
10.	353-1	Wanzl.Chaussee	8	160	20
11.	431-1	Am Hopfengtn.	22	840	38
12.	428-1	SalbkerCh.N.	5	100	20
13.	111-3	Lerchenwuhne	10	100	10
14.	484-1	Welsleber Str.	12	480	40
15.	253-1	Breitscheidstr.		300	
Summen			193	6.710	

INNERSTÄDTISCHE POTENTIALE FÜR WOHNUNGSBAU

		WBL ha	WE ¹⁹	DICHTE ²⁰ WE/ha	
41. ²¹	Kleingärten	72	5.760	80	
42. ²²	Alter Handelshafen	13	780	80	
43. ²³	"Perlenkette"	50	2.200	80	
44. ²⁴	SKET-Gelände	12	960	80	
45. ²⁵	Alte Neustadt	19	1.520	80	
46. ²⁶	Sudenburg	19	1.520	80	
47. ²⁷	Innerstädtische Verdichtung, pauschal	160	12.800	80	
Summen			345	25.540	

18 Das Wohnbau land berücksichtigt nur die für den Wohnungsbau notwendigen Flächen. Anteile für Wohnfolgeeinrichtungen und Freiflächen müssen zur Berechnung des Bruttobau landes hinzugerechnet werden.

19 Als Durchschnittswert wird eine Wohnungsgröße von 100 qm angenommen.

20 Durchschnittliche GFZ im Innenstadtbereich: 0,8.

21 Nach dem jetzigen Stand der Untersuchungen wird davon ausgegangen, daß etwa 10 % der existierenden Kleingartenflächen im gesamten Stadtgebiet für den Wohnungsbau zur Verfügung stehen. Bei z.Z. vorhandenen ca. 1.300 ha Kleingartenflächen beträgt das Verdichtungspotential etwa 130 ha brutto, d.h.ca. 72 ha WBL.

22 Es ist davon auszugehen, daß mehr als 50 % der vorhandenen Flächen grundlegende strukturelle Veränderungen erfahren werden (siehe vorliegende Untersuchungen und städtebauliche Entwürfe der Gesamthochschule Kassel, FB 12 und 13). Als Berechnungsgrundlage werden also 50 % der vorhandenen Fläche angenommen. Davon wird die Hälfte als gewerbliche, die andere Hälfte als Brutto-Wohnungsbaufläche berechnet.

23 Als "Perlenkette" werden die südlich an der Westelbe gelegenen Orte bezeichnet. Aufgrund des hohen Leerstandes (intern muß von bis zu 6.000 leerstehenden Wohnungen in diesem Bereich ausgegangen werden) und der zahlreichen vorgenommenen Abbrüche und Abgänge wegen Baufälligkeit wird hier von einem Verdichtungspotential von 40% ausgegangen, davon die Hälfte als gewerbliche Baufläche.

24 Im Zuge der Umstrukturierung des SKET-Geländes ist der Bau von ca. 1.000 WE geplant.

25 Die Angaben beruhen auf dem Rahmenplan "Alte Neustadt" der Planungsgruppe Nord, Kassel, vom Oktober '92.

26 Die Angaben resultieren aus dem Rahmenplan "Sudenburg" des Büros StadtBauPlan, Dortmund, vom Januar '93. Sie beziehen sich lediglich auf den Leerstand.

27 Die mögliche innerstädtische Verdichtung (Baulücken/Freiflächen/Brachen) wird hier rechnerisch mit 10% des gesamten Wohnungsbestandes angenommen. Allerdings ist von einer tatsächlichen Größenordnung von 25 bis 35% auszugehen, wie die Untersuchungen u.a. in Dresden zeigen. Das bedeutet konkret ein Wohnflächenpotential für etwa 32.600 oder 45.600 Wohnungen. Aufgrund der zahlreichen Restitutionsansprüche ist eine kurzfristige Aktivierung dieser Flächen nicht möglich, sodaß der Ansatz auf 10% reduziert wurde.

WOHNUNGSBAUPOTENTIALE AM STADTRAND IN RAHMENPLÄNEN / STADTERWEITERUNGS-FLÄCHEN

(Verwaltungsintern abgestimmt)

			WBL ha	WE ¹⁹	DICHTE ²⁰ WE/ha
25.	R3-368	Nördl.Diesdorf	25	1.300	52
26.	R5-359	Osterwedd.Str.	30	600	20
27.	R4-353	Hängelsberge	25	750	30
28.	R8-484	Westerhs.-Salbke	61	1.530	25
29.	Ostelbe	Ostelbe	42	1.550	37
Summen			183		5.730

GESAMTPOTENTIALE UND RESEVEN FÜR DEN WOHNUNGSBAU

	WBL ha	WE
B-Pläne	193	6.710
Innenstadt	345	25.540
Rahmenpläne	183	5.730
Summen	721	37.980

Einschätzungen zur Realisierung

Die Aktivierung der beschriebenen Potentiale ist teilweise schwer einzuschätzen, da bestimmende Einflußfaktoren, wie z.B. die Klärung der Eigentumsverhältnisse nicht abzusehen sind. Für die Bereiche der Bebauungspläne kann davon ausgegangen werden, daß die errechneten Potentiale relativ schnell realisiert werden. Bei den weiteren Stadtumbauflächen ist mit einer mittelfristigen Realisierung zu rechnen. Die innerstädtische Verdichtung dürfte sich dagegen gerade durch die Eigentumsproblematik eher schwierig umsetzen lassen.

Realisierbare Wohnungsbaupotentiale bis zum Jahre 2005

Bei einer zwar groben, aber vorsichtigen Schätzung der Innenentwicklung Magdeburgs durch Bestandsentwicklung und Stadtumbau können selbst bei einer nur 50%igen Umsetzung der möglichen 38.000 WE ca. 20.000 neue Wohnungen innerhalb des derzeitigen Stadtgefüges, bzw. in den angrenzenden Randbereichen errichtet werden.

Diesem Neubaupotential von 20.000 WE im Bestand und auf den zur Verfügung stehenden Flächen der Bebauungspläne sowie den Stadtumbauflächen, wie Brachgelände, Kleingärten oder landwirtschaftlichen Flächen, stehen in Abhängigkeit von der Bevölkerungsentwicklung Bedarfe von 11.500 WE bis zu 29.000 WE gegenüber (siehe Tabelle "Bedarfs-szenarien 2005"). Der hierfür erforderliche Flächenbedarf ist für die drei betrachteten Varianten der Bevölkerungsentwicklung in der folgenden Tabelle dargestellt, wobei den Berechnungen wiederum 45% Wohnfolgeland, eine durchschnittli-

che GFZ von 0,8 sowie eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,9 und eine Bruttogeschoßfläche von 45qm/EW zugrunde gelegt wurden. Ein Defizit in der Anzahl der Wohnungen ist nur bei einem Zuwachs der Bevölkerung auf 320.000 Einwohner zu verzeichnen. Die beiden anderen Bevölkerungsvarianten lassen einen Überhang der Wohnun-genheiten erkennen.

Stadterweiterungsflächen im Außenraum

Variante	I	II	III
Bevölkerung	285.000	300.000	320.000
Neubaubedarf WE	11.500	19.000	29.000
Wohnungsbaupotential WE	20.000	20.000	20.000
Defizit WE	0	0	9.000

Empfehlungen für den Flächennutzungsplan

Zur Ermittlung der Potentiale für Stadterweiterung in bisherigen Außenräumen am Stadtrand hat das Stadtplanungsamt der Stadt Magdeburg eine Reihe von städtebaulichen Rahmenplänen erarbeiten lassen. In diesen Plänen wurde ermittelt, daß neben der Erschließung neuer gewerblicher Bauflächen Wohnbauflächen von mindestens 400 ha zur Verfügung stehen.

Das ist ein Vielfaches dessen, was für die Variante III, die von einem Bevölkerungszuwachs von 35.000 Einwohnern in

den nächsten 13 Jahren ausgeht, an Bedarf für Bruttowohnbau land ermittelt wurde. Auch wenn die Szenarien verschiedene Unsicherheitsfaktoren enthalten, bilden sie doch einen groben Rahmen und Maßstab, mit dem bei der Flächennutzungsplanung das Mögliche eingegrenzt werden kann. Dabei sollte sich die politische Entscheidung daran orientieren, nicht zu viele Flächen auszuweisen, um Spekulation zu vermeiden und die Wohnfolgekosten der öffentlichen Hand zu begrenzen, aber auch nicht zu wenige Flächen zu planen, um das Preisniveau des Grundstücksmarktes nicht in die Höhe zu treiben.

UMWELTSCHUTZ

In Magdeburg hat - ebenso wie in anderen Großstädten - das Wachstum zu einer industriellen Großstadt in kaum mehr als 100 Jahren, die damit verbundene Konzentration der Bevölkerung und die hohe Bebauungsdichte zu tiefgreifenden und dauerhaften Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes, d.h. von Klima, Luft, Boden, Grund- und Oberflächenwasser geführt.

Dies hat zu einer Vielzahl von Umweltbeeinträchtigungen im Nutzungsgefüge der Stadt geführt, wie etwa:

- die umweltbelastenden Betriebe der Groß- und Schwerindustrie entlang der Elbe,
- die Mülldeponien Hängeisberge und am Großen Cracauer Anger in unverträglicher Zuordnung zum Stadtgefüge,
- die Beeinträchtigung der Wohnqualität durch Lärm und starken Luftverunreinigungen, insbesondere dort, wo starke emittierende Industriebetriebe und Wohngebiete benachbart sind (z.B. Rothensee)
- die hohe Anzahl von Altlastenstandorten mit einem bisher nicht abschließend geklärten Gefährdungspotential,
- die Beeinträchtigung von Erholungsgebieten durch Luftverunreinigungen und Lärm.

Eine umfassende Analyse und Bewertung der Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes sowie eine kartographische Aufarbeitung liegen in Magdeburg bisher noch nicht vor. Die Bearbeitung ist umgehend erforderlich, um planerische Grundlagen für die Entwicklung von Maßnahmenkonzepten zu haben. Neben Maßnahmenkonzepten, die beim Verursacher der Belastungen ansetzen, gilt es, künftig planerische Lösungsansätze zur Reduzierung der Umweltbelastungen zu entwickeln sowie neue Umweltbeeinträchtigungen vorsorgend zu vermeiden.

Luft / Klima

Eine Analyse zur klimatischen Situation in Magdeburg mit Hinweisen für die Berücksichtigung klimatischer Aspekte in der Planung liegt bisher nicht vor. Da klimatische Parameter heute einen hohen Stellenwert in planerischen Entscheidungen erlangt haben (z.B. bei der Ausweisung von Industriegebieten) wird als Grundlage für die Vielzahl der künftig notwendigen Flächenausweisungen die Erarbeitung eines kli-

matologischen Gutachtens empfohlen.

Luft und Klima sind in der Großstadt Magdeburg besonderen Belastungen ausgesetzt. Aufgrund der dichten Bebauung und des hohen Versiegelungsgrades stellt die Innenstadtzone im Vergleich zum Umland eine Wärmeinsel mit höheren Temperaturen, verminderten Windgeschwindigkeiten und damit geringerem Luftaustausch dar.

Das in dieser Weise ausgebildete typische Stadtklima hat Folgen für die Luftqualität. Bei windarmen Wetterlagen verschlechtern sich die Austauschverhältnisse, was im Zusammenhang mit den hohen Emissionen des KFZ-Verkehrs, der Industriegebiete und Gebäudeheizungen, zu kritischen Schadstoffkonzentrationen in der Luft führt.

Eine detaillierte Analyse der Luftsituation in Form eines Emissions- und Immissionskatasters wurde bisher noch nicht erarbeitet. Nach den vorliegenden Messergebnissen ist die Luft in der Innenstadt mit SO₂, NO₂, CO und Schwebstäuben, die als repräsentative Indikatoren zur Bewertung von Luftverunreinigungen gelten, stark belastet. Dabei wurden in den zurückliegenden Jahren die in der TA-Luft festgelegten Grenzwerte in den Wintermonaten erheblich überschritten. Im vergangenen Jahr hat sich die Luftqualität im Vergleich zu den Vorjahren entscheidend verbessert, was auf die Betriebsstilllegungen im Industrie- und Gewerbesektor zurückzuführen ist.

Es ist davon auszugehen, daß von den großflächigen Industriegebieten (insbesondere Rothensee) immer noch hohe Schadstoffemissionen ausgehen. Weiterhin kann der KFZ-Verkehr als bodennahe Emissionsquelle bei austauscharmen Smogwetterlagen kritische Belastungen zur Folge haben.

Erhebliche Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe und Geräusche ergeben sich in Magdeburg insbesondere in jenen Gebieten, wo sich mehrere starke Emissionsquellen überlagern. So stellt die Innenstadt mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen und den hohen Hausbrandemissionen als Belastungsschwerpunkt einzustufen.

In der Planung muß einerseits jenen Gebieten besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden, die durch eine enge, kleinräumige Mischung von Wohnbebauung und Industrie- und Gewerbebetrieben charakterisiert sind (Mischgebiete), zum anderen solchen Gebieten, wo großflächige Industrieanlagen und Wohngebiete bzw. sonstige schutzwürdige Nutzungen benachbart sind. Dies gilt in Magdeburg vorrangig für die Stadtteile Rothensee, Sudenburg, Buckau, die sich nach Süden entlang der Elbe erstreckenden Stadtteile, Mischgebiete entlang der Gleisanlagen in der Neuen Neustadt sowie für Bereich entlang der Bundesstraße 1 im Ostelberaum.

Zur Sicherung gesunder Wohn- und Lebensbedingungen in Magdeburg muß im Anschluß an eine Analyse und Bewertung der Luftqualität und einer daraus folgenden räumlichen Abgrenzung von Belastungsschwerpunkten ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität und des Stadtklimas eingeleitet werden, durch:

- Anlagenbezogene Emissionsminderungen im Zuge der Umstrukturierung von Industrie- und Gewerbebetrieben,

z.B. durch Sanierung von Altanlagen, Durchsetzung emissionsarmer Technologien in Kraftwerken, Fabriken .

- Förderung des ÖPNV
- Förderung der Umstellung des individuellen Hausbrandes auf umweltverträglichere Energiequellen
- Zuordnung von Nutzungen, sodaß schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzwürdige, empfindliche Nutzungen (wie etwa Wohngebiete, Erholungsflächen und Flächen der sozialen Infrastruktur) soweit wie möglich vermindert werden. Dazu sind im weiteren Planungsverlauf die bestehenden Darstellungs- und Festsetzungsmöglichkeiten der Flächennutzungsplanung und der verbindlichen Bauleitplanung auszuschöpfen.
- Berücksichtigung klimatischer Parameter in der Planung.
- Entwicklung eines umfassenden "grünen Maßnahmenkonzeptes" zur Verbesserung des Stadtklimas und der Luftqualität:

Weitestgehender Erhalt des unbebauten Außenraumes und Sicherung des hohen Vegetations- und Freiflächenanteils locker bebauter Siedlungsgebiete.

Erhalt und Entwicklung übergeordneter Freiraumzonen als Grünschnitten vom Außenraum bis zur Innenstadt, die als stadökologische Ausgleichsgebiete klimatisch und lufthygienisch ausgleichend wirken und die stark verdichtete Innenstadt mit dem Außenraum verbinden. Im Rahmen des Freiflächenstrukturkonzeptes wurde dazu eine detaillierte Konzeption entwickelt.

Erhalt und Sicherung von Vegetations- und Freiflächen, die durch Grünzüge miteinander verbunden werden mit besonderem Schwerpunkt in stark belasteten Stadtgebieten.

Förderung flächensparender Bauweisen und Vermeidung von Bodenversiegelung.

Boden

Da eine umfassende Analyse und Bewertung über die Schadstoffbelastung der Magdeburger Böden bisher nicht vorliegt, können Belastungsschwerpunkte zur Zeit noch nicht räumlich abgegrenzt werden.

Relativ naturnahe Böden weisen vermutlich nur die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Außenraum Magdeburgs auf. Die Böden dicht bebauter Siedlungsgebiete, der Industrie- und Gewerbeflächen sowie der Gleisanlagen und Bahnbrachen sind durch mehr oder weniger starke Bodenveränderungen geprägt und bestehen überwiegend aus Aufschüttungen.

Die Belastung der Böden stellt sich wie folgt dar: Messungen in anderen Städten haben ergeben, daß die Randbereiche stark frequentierter Straßen als Schwerpunkte der Anreicherung von Schwermetallen und anderen Schadstoffen anzu-

sehen sind. Weiterhin muß in allen Industrie- und Gewerbegebieten Magdeburgs von Schadstoffbelastungen und Altablagerungen ausgegangen werden, wie die Karte mit Altlastenverdachtsstandorten verdeutlicht.

Auf den landwirtschaftlichen Flächen, in Parkanlagen und Kleingärten sind die Böden durch Düngung und Pestizideinsatz, Trittschädigung durch Erholungsnutzung sowie durch Erosion belastet. In Freiflächen und Kleingärten, die in der Nähe starker Emittenten liegen, muß von einem erhöhten Verunreinigungsgrad ausgegangen werden.

Zum Schutz des Bodens ist ein umfangreiches Maßnahmenbündel erforderlich. Als planungsrelevante Ziele gelten:

- Sparsamer Umgang mit Boden,
- Erhalt und Schutz empfindlicher, seltener und hochwertiger Böden vor Verbauung,
- Vermeidung von Bodenversiegelungen,
- Sanierung stark verunreinigter Böden; Verhinderung von Bodenverunreinigungen durch Lagerung und Ablagerung bodengefährdender Stoffe,
- Vermeidung von Abgrabungen und Aufschüttungen.

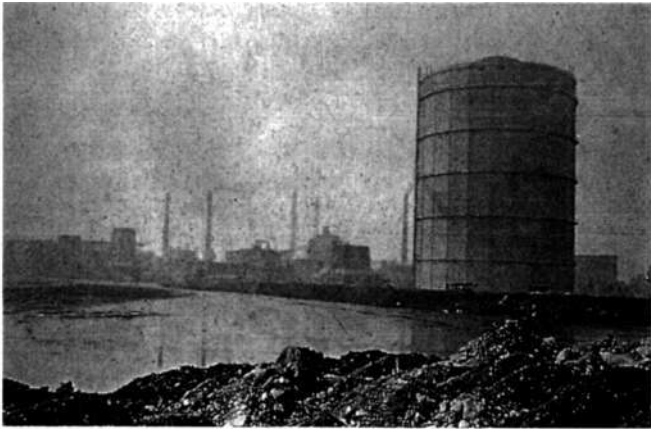
Grundwasser

In den beiden Trinkwasserschutzgebieten Friedensweiler und Ottersleben wurde die Wasserförderung aufgrund der schlechten Wasserqualität eingestellt. Die Trinkwasserschutzgebiete müssen ebenso wie die Umgebung des Wasserwerkes Buckau, in dem für die gewerbliche Nutzung Wasser gefördert wird, als Vorranggebiete für Grundwasserschutz eingestuft werden.

Im gesamten Elbtal ist die Grundwassergeschüttheit sehr ungünstig, sodaß in diesen Bereichen ebenfalls besondere Vorsorge zum Schutz des Grundwassers getroffen werden müssen. Die Entwicklung eines umfassenden Maßnahmenpakets zum langfristigen Schutz der Grundwasservorräte vor Verunreinigungen eine der vordringlichsten Aufgaben des Umweltschutzes insbesondere im Hinblick auf die vielfältigen Belastungen.

Als Hauptverursacher einer Grundwassergefährdung gelten die verunreinigten Sickerwasser aus ca. 160- 200 z.T. großflächigen Altlastenverdachtsstandorten. Die über das gesamte Stadtgebiet verteilten Altlastenstandorte sind in der Regel Mülldeponien, Militärgelände, Ver- und Entsorgungsfelder, ehemalige LPG-Standorte, alle Industrie- und Gewerbegebiete sowie Flächen mit unsachgemäß abgelagerten gefährlichen Substanzen, überwiegend aus Industrie- und Gewerbebetrieben.

Die vom Umweltamt erhobenen Altlastenverdachtsstandorte sind einschließlich der Verursacher mit Stand April 1992 in der Karte auf Seite 83 dargestellt. Darüberhinaus wurden auch die Informationen des Stadtplanungsamtes über Altlastenverdachtsstandorte, bei denen es sich weitgehend um Ortskenntnisse der Mitarbeiter handelt, in die Karte aufgenommen. Das Gefährdungspotential der Altlasten ist bisher nur in Einzelfällen ermittelt worden.



Mit höchst gefährlichen Schadstoffen angereicherter "Phenolsee" im südlichen Hafenbecken des Industriehafens, später aufgeschüttet

Photo: Klaus Schulz, etwa 1970

Über die bisherigen Informationen hinaus ist es notwendig, die Altlastenerfassung fortzuschreiben sowie eine Abschätzung des Gefährdungspotentials und eine Prioritätenliste für die Sanierung von Standorten zu erarbeiten. Vorrang in der Sanierung haben aus planerischer Sicht die Altlasten in den in der Umstrukturierung befindlichen Industriegebieten, um ein Brachfallen dieser Gebiete zu verhindern, Altlasten in Bereichen, die für den Grundwasserschutz von Bedeutung sind sowie Altlasten, durch die akute Grundwasserverunreinigungen zu erwarten sind.

Ein erhebliches Gefährdungspotential für das Grundwasser bilden die nicht kanalisierten Siedlungsgebiete. Unsachgemäß angelegte Sickergruben führen dort zu einer Verrieselung des ungereinigten Schmutzwassers in den Boden. Dies trifft in Magdeburg vornehmlich auf jene Kleingartengebiete zu, die im Laufe der Zeit in ständig bewohnte Kleinsiedlungsgebiete umgewandelt worden sind. Besonders problematisch sind in diesem Zusammenhang die östlich der Elbe gelegenen Kleinsiedlungsgebiete aufgrund des hohen Grundwasserstandes und der Überschwemmungsgefahr einzuschätzen.

Zur Verringerung der Grundwassergefährdung sind bisher nicht kanalisierte Stadtgebiete an die Kanalisation anzuschließen. Für die Kleinsiedlungs- bzw. Kleingartengebiete ist ein Konzept zur künftigen Entwicklungsrichtung zu erarbeiten. Eine Festlegung, in welchen Gebieten die Kleingartennutzung erhalten bleiben soll und welche dauerhaft zu Wohngebieten entwickelt werden sollen, bildet die Voraussetzung für den Anschluß an die Kanalisation.

Gefahren für das Grundwasser gehen auch von undichten Stellen in veralteten Netzteilen der Abwasserkanalisation aus, was ebenfalls zu einer Versickerung von unbehandeltem Abwasser führt. Eine Überprüfung und Erneuerung der Abwasserkanalisation ist deshalb zum Schutz des Grundwassers dringend erforderlich.

Unmittelbaren Gefahren ist das Grundwasser in den zahlreichen durch Kiesabbau entstandenen Grundwasserseen, wie z.B. den Salbker Seen, den Neustädter Seen und den Barle-

ber Seen, ausgesetzt, da Schadstoffe ohne Filterung direkt in den Grundwasserstrom gelangen können. Die Gewässer genießen einen besonderen Schutzstatus und müssen deshalb durch umfassende Maßnahmen vor Verunreinigungen gesichert werden. Künftiger Kiesabbau sollte nur in ökologisch verträglichen Bereichen stattfinden. Vor Genehmigung neuer Bodenabbaustellen sind deshalb die zu erwartenden Auswirkungen auf das Grundwasser zu prüfen. Eine Beeinträchtigung wichtiger Wassereinzugsgebiete für die Grundwasserneubildung muß bei der Standortwahl ausgeschlossen sein.

Wasser

Binnenschifffahrt, Industrie, Landwirtschaft, Wasser- und Energiewirtschaft haben die Magdeburger Gewässer übermäßig beansprucht, sodaß der Lebensraum Wasser sowie die daran gebundenen Biotope erheblichen Belastungen ausgesetzt sind.

Die Elbe, die aufgrund der überregionalen Problematik nur kurz angesprochen werden soll, weist eine hohe Schadstoffbelastung (u.a. durch organische Stoffe und Salze) auf, sodaß Magdeburg im Verlauf der Elbe noch einmal einen Belastungsschwerpunkt bildet. Im vergangenen Jahr ist aufgrund von Betriebsstillegungen im gesamten Elbeverlauf jedoch eine erhebliche Verbesserung der Wasserqualität eingetreten.

Durch Eintiefung der Elbe ist der Auenbereich im Laufe der letzten Jahre insgesamt trockener gefallen, was eine Beeinträchtigung der verbleibenden Auenwaldreste und Feuchtgebiete zur Folge hat.

Die Bäche Magdeburgs als bedeutendste Strukturelemente in der Bördelandschaft sind durch einen z.T. hohen Verschmutzungsgrad, ausgebaute Profile und nur abschnittsweise begleitende Gehölzsäume stark beeinträchtigt. Die Uferbereiche der Bäche werden überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt bzw. häufig von nicht verträglichen Nutzungen (Gewerbe, Kleingärten etc.) begleitet, in den Randbereichen der Bäche sind unkontrollierte Müllablagerungen an der Tagesordnung. Aus diesen Flächen muß mit einem erheblichen Eintrag von Nähr- und Schadstoffen in die Gewässerläufe gerechnet werden.

Die Gewässergüteklasse der Bäche beträgt mit Ausnahme der Sülze, die insgesamt sehr stark verunreinigt ist, II-III. Bei Regenwetter ist jedoch in allen Bachläufen eine Verschlechterung der Wasserqualität zu beobachten. Darüberhinaus sind die Bachläufe einer Vielzahl von Verunreinigungen ausgesetzt, z.B.:

- Direkteinleitungen aus Industriebetrieben, wie etwa im Bereich der Sülze bei der Mündung in die Elbe und im Bereich des Altarmes der Sülze,
- Diffuseinleitungen aus Haushalten, wie etwa in die Schrote bei Diesdorf,
- Direkteinleitungen von Abwässern des Ortsteiles Barleben in die Große Sülze,

- Regenentwässerungen, z.B. der Großsiedlung Neu-Olvenstedt in die Große Sülze,
- Einleitung von Regenwasser bei starken Niederschlägen aufgrund der Überlastung der Mischkanalisation, z.B. in die Klinke.

Ebenso wie bei den Bächen ist die Gestaltung der Uferbereiche an den Seen unbefriedigend. Sie weisen häufig Übernutzungerscheinungen durch Erholungssuchende auf, eine naturnahe Gestaltung bzw. Rekultivierung ist die Ausnahme.



*Verschmutzter Uferstrand am Salbker See II
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Um den Lebensraum Wasser wieder aufzuwerten sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wasserqualität und zur Stabilisierung der Uferbereiche an Seen, Fließgewässern und Kleingewässern zu entwickeln.

Zur Verbesserung der Wasserqualität müssen insbesondere alle direkten und indirekten Einleiter verstärkt auf ihre Schadstoffe hin überprüft werden und die Schadstofffracht der Abwässer, vorrangig bei Betrieben entlang der Elbe begrenzt werden. Von Bedeutung für die Elbe ist weiterhin die Überwachung von Schadstoffeinträgen durch den Schiffsverkehr. Schwerpunktmaßnahmen bei den Bächen müssen die Rena-

turierung, d.h. eine naturnahe Gestaltung der Gewässerläufe und die Begrenzung der Belastungen durch Regenwasser sein. Dazu ist grundsätzlich eine Versickerung des Niederschlagswassers anzustreben.

ALTLASTENVERDACHTS-STANDORTE

(siehe Karte Seite 43)

AltlastenverdachtsflächenQuelle: Umweltamt (Stand: September 1992)

- | 1. | MAGDEBURG OST |
|-------|---|
| 1.1 | Schweinemastanlage Herrenkrugkaserne |
| 1.2 | Wilde Mülldeponie Herrenkrug |
| 1.3 | DR Stahlbau Dessau |
| 1.4 | Wohnsiedlung Herrenkrug |
| 1.5 | ehem. Lazarett Herrenkrug |
| 1.6 | Kasernenbereich Städtchen 6 Herrenkrug |
| 1.7 | Kasernenbereich Städtchen 7 Herrenkrug |
| 1.8 | Kasernenbereich Städtchen 8 Herrenkrug |
| 1.9 | ehem. T./S.-Lager am Städtchen 8 |
| 1.10 | Schlackeverkippung, MetallschrottBreitscheid str. / Abzweig Weg zum Stadion Neue Welt |
| 1.11 | Kl. Cracauer Anger Weg - Klärschlammdeponie |
| 1.12 | Kl. Cracauer Anger Schrott- und Müllverkippungöle und Fette |
| 1.13 | Großer Cracauer Anger Deponie |
| 1.14 | Herrenkrugkaserne Jerichower Str. |
| 1.15 | Kaserne Turmschanzenstr.-Nord |
| 1.16 | Kaserne Turmschanzenstr.-Süd |
| 1.17 | ehem. Bahnhof Bahnhof Brückfeld |
| 1.18A | Kaserne Zuckerbusch- Militärhospital |
| 1.18B | Garagenkomplex Zuckerbusch |
| 1.19 | Verkippung/Verbreiterung Schwanengraben Puppendorf |
| 1.20 | Stallgelände Friedensweiler-VEG Ottersleben |
| 1.21 | Kolk, ehem. Schießplatz, Puppendorf |
| 1.22 | Kaserne Cracau |
| 1.23A | Große Werderspitze |
| 1.23B | Truppenübungsplatz (1. Weltkrieg) |
| 1.25 | Am Winterhafen |
| 1.26 | An der Lake Berliner Chaussee |
| 1.27 | Sanierungsgebiet Magdeburg Friedrichstadt |
| 1.28 | Brachfläche/Kraftverkehr Spedition Hohefeld-Privatweg |
| 1.29 | Öle und Fette Berliner Chaussee |
| 1.31 | Schädlingsbekämpfung und Desinfektion |
| 1.33 | Tankstelle Bln. Chaussee |
| 1.34 | Prester Putenzucht Steindamm |
| 1.35 | Schiffswerft |
| 1.36 | ehem. Flugplatz Ost - unterird. Tanks |
| 1.37 | MVB / Straßenbahndepot |
| 1.38 | Elbe-Bahnhof |
| 1.39 | Kohlagerplatz-Am Hammeisberg |
| 1.40 | Thyssen, ehem. Metallhandel, Berliner Chaussee |
| 1.41 | Zwischenfläche Herrenkrugkaserne-Jerichower Kaserne-Breitscheidstraße |
| 1.42 | Fläche Zwischen Herrenkrugkaserne und Stadion Neue Welt |
| 1.43 | Stadion Neue Welt |
| 1.44 | Schießplatz am Stadion Neue Welt |
| 1.45 | Gewerbegebiet südlich Berliner Chaussee |
| 1.46 | Gelände der Wasser- und Umwelttechnik GmbH |

2.	MAGDEBURG WEST	3.6	Börde Baumaschinen
2.1	ehem. Tankstelle am Olvenstedter Platz	3.7	Straßen- und Tiefbau GmbH
2.2	Aral-Tankstelle Oliv. Graseweg	3.8	Testrabau
2.3	MINOL-Tankstelle Oliv. Chaussee/Weizengrund	3.9	Thyssen Rohstoffrecycling
2.4	MINOL-Tankstelle G.-Hauptmann-Str.	3.10	Metallaufbereitung
2.5	ehem. Taxi-Tankstelle Wilhelm-Külz-Str.	3.12	Großgaserei
2.6	Tankstelle Gr. Diesdorfer Str.	3.13	Entstaubungstechnik E. Andren
2.7	ehem. Tankstelle Damaschkeplatz	3.14	BEMA
2.8	MINOL-Tankstelle Westring/Liebnechtstr.	3.17	Baustoffversorgung
2.10	Ebendorfer Chaussee Südseite	3.22	MINOL
2.11	Silberbergweg Versprühung Pflanzenschutzmittel	3.23	DR Gleisbaubetrieb
2.12	Großer Silberberg PSM- und PCB-haltige Kondensatoren	3.24	Henkel Härtol
2.13	Großer Silberberg - Pflanzenschutzmittellager	3.25	Gubelas
2.14	MVB Spielhagenstr.	3.26	Härtol GmbH
2.16	Olvenstedter Str. / Schillerstr. Ehem. Härtereier	3.27	Imprägnierwerk
2.17	Weizengrund 28 Bördewäscherei und chem. Reinigung	3.28	Dachpappenwerk (nicht darstellbar)
2.18	Lackfabrik Harsdorfer Str.	3.29	Logistikzentrum
2.19	Harsdorfer Str. Waschanlage ehem. Lager für Obst/Gemüse	3.31	Thyssen-Schulte Werkstoffhandel
2.20	Härtol Betriebsteil	3.32	Air Liquid (nicht darstellbar)
2.21	Seifama	3.37	FAM
2.22	Gr. Diesdorfer Str. 186/187 ehem. Wäscherei/Reinigung	3.40	BRABAG-Gelände
2.24	Schlachthof	3.42	Gasspaltanlage
2.25	Enke-Kaserne	3.43	MVB Betriebshof
2.26	Kahlenbergstift Lazarett	3.45	LPG Niegripper Straße
2.27	Randstreifen Magdeburger Ring	3.51	Tankstelle Lüneburger Str.
2.28	MINOL-Tankstelle A.-Vater-Str.	3.52	Tankstelle Lübecker Str.
2.29	Helmstedter Chaussee LPG	3.53	Brau GmbH Lübecker Str.
2.30	Alt Olvenstedt (Stall)	3.54	Bauvoranfrage Nr. 248/91
2.31	Zerreiner Str. LPG-Stall	3.55	Baugenehmigung Nr. 1375/91/63.11
2.32	Alte Deponie Diesdorf	3.56	Bauvoranfrage Bürohaus Lübecker Str. 133/134
2.33	Neue Deponie Diesdorf	3.57	Bauvorbescheid Business-Park Umfassungsstr. / Magd. Ring
2.34	Neuverkippungen an der Alten Deponie	3.58	Baugenehmigung Nr. 1214/91/63.11-Ohrestr. 46-49 (nicht darstellbar)
2.35	Hohendodelebener Weg wilde Autoschrottplätze		
2.36	Hohendodelebener Weg wilde Autoschrottplätze	4.	MAGDEBURG SÜD
2.37	An der Schrote (Gärtnerei)	4.01	SKET-Deponie
2.38	ehem. Schießplatz Hohendodelebener Weg	4.02	Kohlelagerplatz
2.40	Formalinlager	4.03	ehemalige Tankstelle
2.41	Betriebshof-Amt für Abfallwirtschaft, Olvenstedter Chaussee	4.04	SKET
2.42	ehemalige Benzinreinigung-Firma Leis, Groß-Diedersdorfer-Straße 86	4.05	Ehem. Krankenhaus Basedower Str. 15-17
2.47	MAW Liebnechtstraße	4.06	MA WEMA Porsestr.
2.48	Gartengrundstück Fliedergrund 8	4.07	Otto-Lehmann-Platz
2.49	ehemalige Lachfabrik Thum und Beschke, Gr.-Diedersdorfer-Str. 91-92	4.08	Alt Salbke 49-52
2.50	DR-Gelände, Wittenberger Straße	4.09	ehem. LPG Halberstädter Chaussee
2.51	SKET-Hartverchromerei, Rogätzer Straße	4.10	Deponie Hängeisberge
2.52	Hoch- und Ausbau Mittelalbe, BT Morgenstraße	4.11	ehem. Tankstelle Halberstädter Chaussee
		4.12	sowj. Bäckerei
3.	MAGDEBURG NORD	4.13	sowj. Tankstelle und Lager
3.0.1	Deponie Faserzement- und Kraftwerk	4.14	sowj. Aufklärung und Bunker, Verkippungen
3.0.2	Kohle- und Ascheaufschüttung	4.15	MVB Depot
3.0.3	Hafenbahngelände	4.16	Schönebecker Landstraße
3.0.4	Sowj. Arme	4.17	Deponie SKL
3.1	Mittelalbe Bau GmbH	4.18	LPG "Freie Erde" / Welsleber Straße
3.2.1	Stahlgießerei	4.19	Fahlberg-List
3.2.2	Stahlgießerei oder Binnenhäfen	4.20	Fauler Grund
3.5	Faserzement	4.21	SKET
		4.22	SKL
		4.23	Salbker See Verkippungen
		4.24	Salbker See Verkippungen
		4.25	Salbker See Verkippungen





4.26	Hadmersleber Straße
4.27	Kohle
4.28	MAW
4.29	MAW
4.30	MAW
4.31	SKL
4.32	G.-Dimitroff-Werk
4.33	G.-Dimitroff-Werk
4.34	Chem.-Pharm. Fabrik Hoenecke GmbH
4.35	Ehem. Tankstelle Halberstädter Chaussee
4.36	Lacke und Farben Fichtestr.
4.37	Brauerei Sudenburg Fichtestr.
4.38	Espharma Langer Weg
4.39	
4.40	ehem. Tankstelle Halberstädter Str.
4.41	Gubelas Chemiehandel Braunlagerstr.
4.42	ehem. Zuckerfabrik Halberstädter Str.
4.43	Schraubenfabrik VERBEMA GmbH
4.44	Kfz-Werkstatt ehem. Opel
4.45	ehem. LPG Fleischer/Wolfenbüttler Str.
4.47	Bus Depot mit Werkstatt Salzmannstr.
4.48	Kfz-Werkstatt Fuchsberg
4.50	RAW
4.51	ehem. Tankstelle
4.52/1	südl. Kuhanger (auf Flur 0476)
4.52/2	Klosterhof
4.53	Blumenbergstraße/Spionskopf
4.54	Westerhüsener Park

AltlastenverdachtsflächenQuelle: Stadtplanungsamt
(Stand 1991)

5.	GESAMTSTÄDTISCHE ALTLASTENVERDACHTSFLÄCHEN
5.1	Militär - Tanklager
5.2	Militärische Wohnflächen
5.3	Militärübungsflächen
5.4	Militärobjekt NVA
5.5	Großflächige Industriegebiete
5.6	Unsachgemäße Ablagerung von Abfällen (vorwiegend aus Industrie- und Gewerbebetrieben)
5.7	Bahngelände
5.8	Ver- und Entsorgungseinrichtung
5.9	Flughafen
5.10	Innerstädtische Altlastenverdachtsflächen (z.T. nicht darstellbar)
5.11	Mülldeponie
5.12	Intensiv genutzte landwirtschaftliche Produktionsstätte

ALTLASTENVERDACHTS- STANDORTE

Altlastenverdachtsflächen
Quelle: Umweltamt (Stand: September 1992)

	Magdeburg Ost
	Magdeburg West
	Magdeburg Nord
	Magdeburg Süd

Altlastenverdachtsflächen
Quelle: Stadtplanungsamt (Stand 1992)

	Gesamtstädtische Altlastenverdachtsflächen
--	--



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG



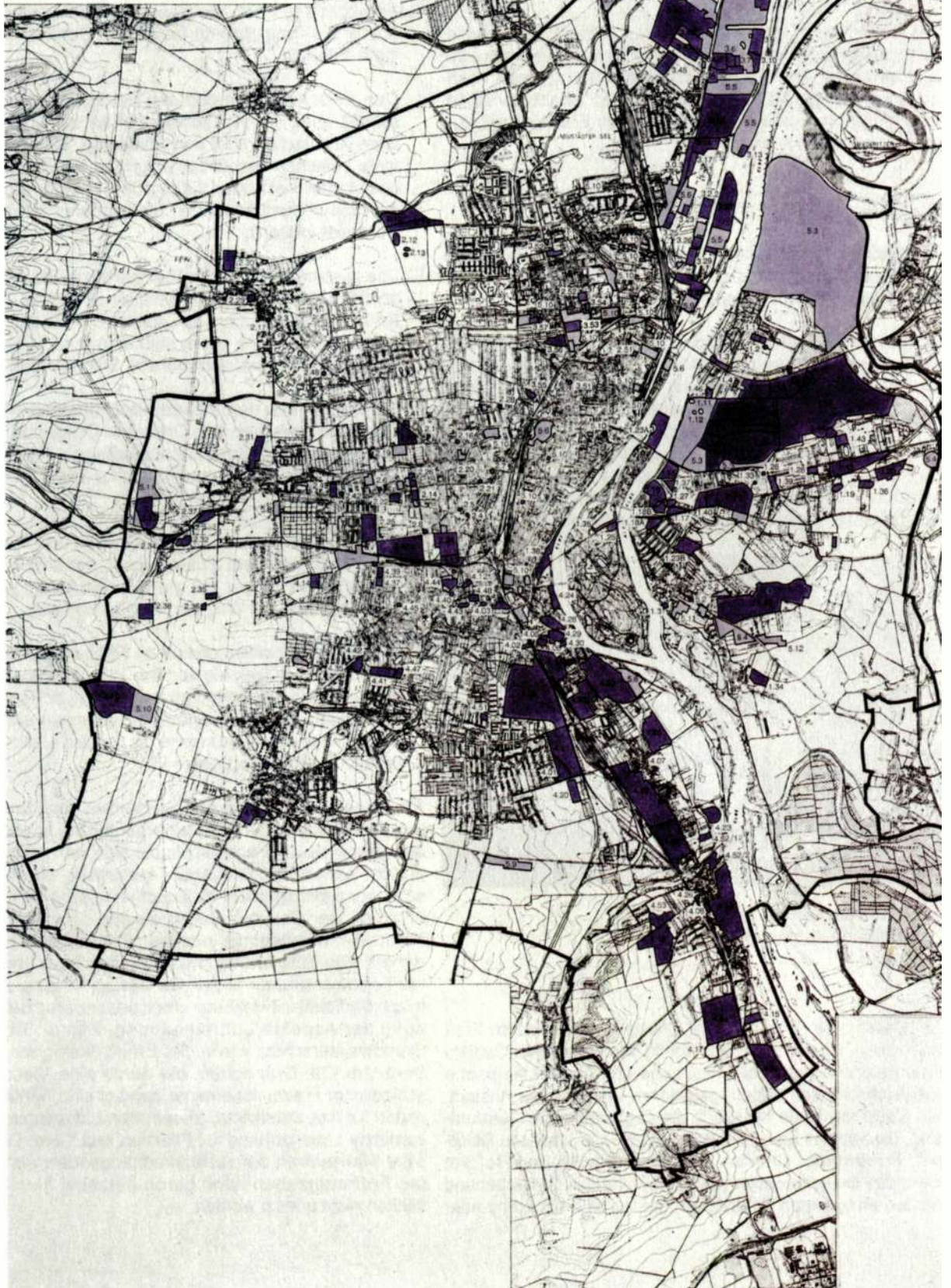
MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

ALTLASTEN-
VERDACHTSSTANDORTE



0 500 1000 2000 m



GRÜN- UND FREIFLÄCHEN

Als Grundlage zum Strukturkonzept wurde ein Freiraumstrukturkonzept erarbeitet. Es ist Bestandteil des Flächennutzungsplanes. Ziel des Freiraumstrukturkonzeptes ist es, aus landschaftsplanerischer Sicht die Grundzüge der Freiflächenstruktur und Stadtentwicklung aufzuzeigen.

Das Kapitel Grün -und Freiflächen ist in zwei Teile gegliedert. Im folgenden wird die übergeordnete Freiraumstruktur kurz skizziert, im Anschluß werden die einzelnen Freiflächentypen analysiert und bewertet. Eine inhaltliche Vertiefung muß dem Erläuterungsbericht zum Freiraumstrukturkonzept entnommen werden.

Freiflächenstruktur

Magdeburg ist durch einen hohen Anteil von Grün- und Freiflächen geprägt. Dabei sind entsprechend des Planes Nutzungsstruktur folgende Merkmale erkennbar:

Der Ostelberaum einschließlich der Elbinsel und der Salbker Seen ist weitgehend landschaftlich durch schutzwürdige Auenwaldgebiete und Verlandungszonen und im Süden überwiegend durch Obstanbauflächen geprägt. Er bildet damit das wichtigste Naturraumpotential und Erholungsgebiet der Stadt Magdeburg. Eine bauliche Entwicklung ist auf die Randbereiche der Bundesstraße 1, den Werder, die Achse Cracau/Prester und die ehemals militärisch genutzten Flächen entlang der Herrenkrugstraße beschränkt.



*Elbeniederung südlich von Prester
Photo: eigene Aufnahme von 1992*

Das westlich der Elbe liegende Stadtgebiet wird durch Freiraumzonen, die als Grünkeile weit in die besiedelten Gebiete hineinreichen und stadtklimatische und stadtoökologische Ausgleichsfunktion haben, gegliedert. Lediglich die Altstadt, Alte Neustadt, Neue Neustadt, die Großsiedlungen Kannenstieg, Neustädter See, Neustädter Feld, die Stadtteile Stadtfeld, Sudenburg, Buckau, Leipziger Straße und Reform sowie das Gewerbegebiet Rothensee und das Gewerbeband mit den ehemaligen Elbedörfern stellen sich als kompakter

Siedlungsbereich dar.

Als Grünschnitten lassen sich im westlich der Elbe gelegenen Stadtgebiet erkennen:

- Der Bereich zwischen Barleben und den Barleber Seen, der sich über die Barro-Seen, den Neustädter See, den Landschaftsraum östlich des Verschiebebahnhofs Rothensee über Hohmanns Badeseen, den Zoo, den Vogelgesang Park, die Kleingartenanlagen und durchgrünte Siedlungsgebiete bis an den Rand der Alten Neustadt fortsetzt.
- Der zwischen Ebendorf und Barleben liegende Landschaftsraum, der sich südlich der A2 mit landwirtschaftlichen Nutzflächen über den Bördepark, die Kleingartenkolonie zwischen den Großsiedlungen Neu Olvenstedt und Neustädter Feld über durchgrünte Siedlungsgebiete bis zum zusammenhängenden Kleingartengebiet im Stadtteil Nordwest fortsetzt.
- Das zusammenhängende Kleingartengebiet, welches sich nördlich der Schrote im Bereich Stadtfeld Ost und im Bereich Nordwest bis zur Altstadt fortsetzt. Die Grünschnitte bildet eine starke stadträumliche Zäsur zwischen Neu Olvenstedt und dem Bereich Stadtfeld Ost.
- Die weitgehend durch Landwirtschaftsflächen geprägte Grünzone zwischen den Ortsteilen Ottersleben / Lüttgen Ottersleben und der Goethesiedlung / Friedenshöhe / Lemsdorf, die wiederum eine starke Zäsur zwischen den Ortsteilen bildet.
- Der Landschaftsraum um den Großen und Kleinen Wiesengraben und dem Eulengraben, der sich entlang des Magdeburger Ringes mit großen Kleingartengebieten bis zum Fermersleber Weg als Grünkeil fortsetzt.
- Die landwirtschaftlich genutzten Flächen des Beyendorfer Grunds, des Sülzetales und der zwischen Beyendorf und Westerhüsen gelegene Landschaft, die sich mit Kleingartenanlagen, stark durchgrünten Siedlungen und Landwirtschaftsflächen als Grünzone bis an den südlichen Randbereich Buckaus erstrecken.

Als Zielsetzung zur künftigen Stadtentwicklung übergeordneten Freiraumstruktur Magdeburgs gilt es, stadtstrukturell übergeordnete Grünschnitten, die sich vom Außenraum bis in dicht besiedelte Stadtgebiete erstrecken, als stadtoökologische Ausgleichsgebiete im Zusammenhang weitgehend zu erhalten. Der Ostelberaum ist als ökologisch bedeutender Naturraum Magdeburgs in seinem bisherigen Charakter zu sichern. Die Entwicklung und Sicherung einer übergeordneten Freiraumstruktur bildet das Gerüst für eine umweltverträgliche Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte Luftreinhaltung, Klima-, Boden- und Grundwasserschutz sowie des Erhalt ökologisch wertvoller Bereiche. Die Grünzonen, die durch eine Vielzahl unterschiedlicher Freiraumelemente geprägt sind, wirken ausgleichend für das Stadtklima, fördern den Luftaustausch, bieten vernetzte Lebensräume für Pflanzen und Tiere. Die ökologische Wirksamkeit der zusammenhängenden, übergeordneten Freiraumzonen kann durch einzelne kleinere Grünflächen nicht ersetzt werden.

Grün- und Freiflächen

Die Stadt Magdeburg ist durch einen hohen Grün- und Freiflächenanteil geprägt. Um die Jahrhundertwende galt Magdeburg als eine der grünsten Städte Europas. Charakteristisch für Magdeburg als "Grüne Stadt" ist die Vielgestaltigkeit und vielschichtige Ausprägung der Grün- und Freiflächen.



*Blick auf die Elbe in Buckau
Photo: eigene Aufnahme von 1991*

Mit einem umfangreichen Angebot an mehreren großen historischen Parkanlagen, ausgedehnten stadtnahen Erholungsgebieten, mehreren Badeseen, der Elbe und ausgedehnten Kleingartenanlagen ist Magdeburg in quantitativer und qualitativer Hinsicht als gut versorgt mit Grün- und Freiflächen einzuschätzen. Einzelne dicht besiedelte Stadtteile sind jedoch insbesondere mit fußläufig erreichbaren Grün- und Freiflächen unterversorgt: dies gilt für die Mehrzahl der Großsiedlungen und für die Stadterweiterungsgebiete des 19. Jahrhunderts (Sudenburg, Buckau, Wilhelmstadt). Die Innenstadt ist aufgrund der frühen Anlage von Parks gut versorgt.

Der überwiegende Teil der öffentlichen Grün- und Freiflächen liegt im östlichen Bereich der Stadt während die großen Wohngebiete im Nordwesten, Westen und Südwesten der Stadt liegen. Die Kleingartenanlagen als private Erholungsbereiche sind dagegen gleichmäßig über das Stadtgebiet verteilt.

Öffentliche Grünanlagen

In Magdeburg wurden einige der frühesten deutschen Ansätze kommunaler Freiraumplanung realisiert. Ausgangspunkt für die Entstehung von Parkanlagen war die steigende Bevölkerungsentwicklung bzw. Vergrößerung der Städte Anfang des 19. Jh., verbunden mit einem wachsenden Selbstbewußtsein des Bürgertums. Im ausgehenden 18. Jahrhundert bis in die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts wurden mit dem Herrenkrugpark, dem Friedrich-Wilhelm-Garten, dem Vogelgesang-Park und dem Rotehornpark fast alle bedeutenden Parkanlagen angelegt.



E. Baensch jun., Magdeburg 813. Herrenkrug Magdeburg

*Der Herrenkrugpark um 1900
Photo: E. Baensch jun., historische Postkarte*

Neben diesen vor allem durch Lenne geprägten Parkanlagen haben mehrere auf ehemaligen Festungswerken entstandene Grünanlagen als historische Zeugnisse der Stadtentwicklung stadtbildprägenden Charakter, wie etwa der Königin-Luise-Garten bzw. Geschwister-Scholl-Park, der auf ehemaligen Festungswällen errichtet wurde. Die größte Grünfläche auf den ehemaligen Befestigungsanlagen sind die Glacis-Anlagen, die langgestreckt im Westen die Altstadt umziehen und früher halbkreisförmig im Norden und Süden bis an die Elbe reichten. Die am Eibhang gelegenen Grünflächen mit Resten der alten Stadtmauer sind als historische Zeugnisse im Stadtgefüge bedeutsam. Die Fortanlagen als historische Freiraumelemente sind für die Öffentlichkeit bisher nicht zugänglich.



Magdeburg – Elbansicht mit Strombad

*Elbansicht mit Strombad um 1890
Photo: historische Postkarte*

Die bereits im 17. Jh. einsetzende traditionsreiche Freiraumplanung wurde in diesem Jahrhundert nicht fortgesetzt. Im Gegensatz zu anderen Industriestädten wurde in Magdeburg kein Volkspark angelegt, sodaß dicht besiedelte Wohnquartiere in den Stadterweiterungsgebieten, wie etwa Sudenburg und die Wilhelmstadt, keine größere Parkanlagen aufweisen.

NUTZUNGSSTRUKTUR

	Siedlungsgebiete
	Siedlungsgebiete, stark durchgrünt
	Industrie- und Gewerbegebiete, großflächig
	Militärfläche
	Landwirtschaftlich geprägte Gebiete Kleingärten, freiraumrelevante Flächen
	Landschaftlich geprägte Räume



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

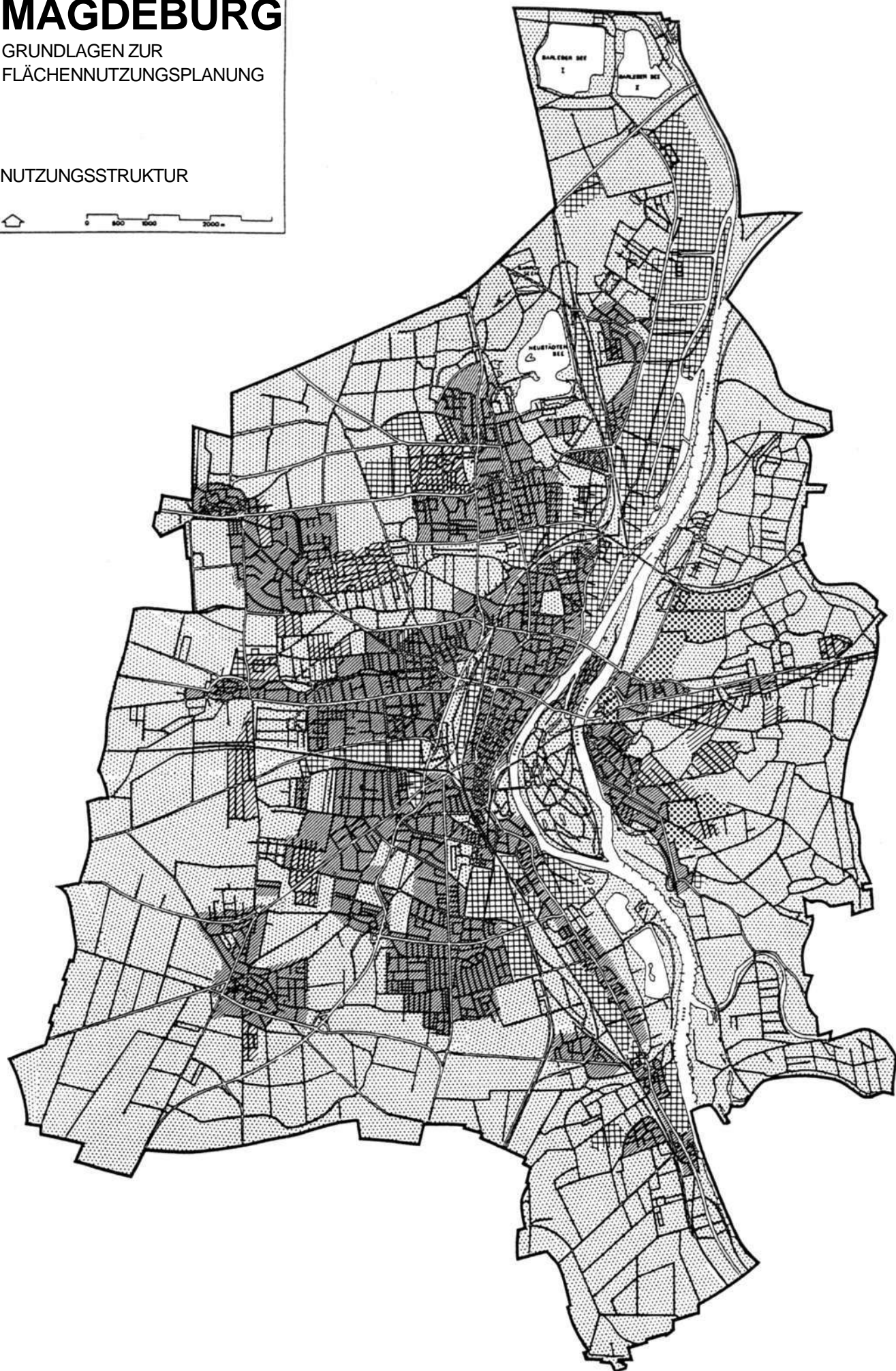
GRUNDLAGEN ZUR FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG LANDESHAUPTSTADT MAGDEBURG



MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

NUTZUNGSSTRUKTUR





Die Entwicklung von Großsiedlungen hat keinen Impuls zur Fortsetzung der freiraumplanerischen Tradition in Magdeburg ausgelöst. Als einzige öffentliche Grünfläche wurde zwischen den Großsiedlungen Olvenstedt und Neustädter Feld der Bördepark angelegt, der jedoch mit der vorhandenen Ausdehnung die Bedürfnisse der Bewohner nicht befriedigen kann.

Beim Westerhüsener Park handelt es sich um ein verwildertes Baumschulgelände, das durch einen dichten Baum- und Strauchbewuchs einen waldartigen Charakter aufweist.

Die Parkanlagen, die ein einmaliges Potential für die Lebensqualität in Magdeburg darstellen, sind z.T. erheblichen Beeinträchtigungen ausgesetzt, wie etwa:

- Verbau der Glacis-Anlagen durch den Magdeburger Ring; Belastung der verbleibenden Freiflächen durch Lärm und Luftverunreinigungen;
- Gefährdung des Herrenkrugparks und des Rotehornparks durch eine Vielzahl von Bauanträgen in der Umgebung;
- Unattraktive Gestaltung der Grünanlagen entlang der Walter-Rathenau-Straße als Teil der ehemaligen Wallanlagen;
- Verkleinerung des Friedrich-Wilhelm-Gartens durch Verbau der ehemaligen Parkflächen an der Carl-Miller-Straße und durch Umnutzung von Parkbereichen an der Elbe
- Gestaltungsmängel im Westerhüsener Park und im Königin-Luise-Garten

Friedhöfe

Neben den genannten Parkanlagen existieren eine Reihe von parkartig gestalteten Friedhöfen (Nordfriedhof bzw. heute Nordpark, Südfriedhof, Westfriedhof). Mit einem nicht unerheblichen Flächenanteil bilden sie in Ergänzung zu anderen Grün- und Freiflächen ein Potential zur Wegeverbindung und Grünvernetzung. Diese Funktion wird jedoch bisher nur unzureichend wahrgenommen, da die Friedhöfe abgegrenzt von den Wohngebieten liegen und in das Fußwegnetz der Umgebung ungenügend integriert sind.

Kleingärten

Magdeburg ist eine Kleingartenstadt. Prägend für die Stadt sind überdurchschnittlich große, zusammenhängende Kleingartengebiete mit über 1000 ha Fläche. Damit sind in Magdeburg weit mehr Kleingärten vorhanden als in gebräuchlichen Richtwerten vorgesehen werden. Die Kleingartenanlagen sind das tragende Element der Freiraumstruktur Magdeburgs, sodaß diesem Freiflächenelement eine besondere Bedeutung im Stadtgefüge zukommt. Unter dem Aspekt der Erholungsqualität haben die Kleingärten eine wichtige Funktion als privater Rückzugsbereich. Aus ökologischer Sicht wirken sie als Entlastungsgebiete für Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und stellen Vernetzungsgebiete für die Verbreitung von Arten dar.

Als grundlegender Mangel der Anlagen ist die weitgehende Ausgrenzung der Flächen für die allgemeine Erholungsnutzung zu bezeichnen, da die Kolonien unzureichend in die Freiflächenstruktur eingebunden sind und eine Gestaltung und Erschließung der Anlagen für die Erholung der Allgemeinheit fehlt.

Grünzüge

Eine hohe funktionelle Bedeutung für die Erholungsqualität haben Grünzüge, die ein verbindendes Element zwischen einzelnen Grünflächen bilden und den Außenraum mit der Innenstadt verknüpfen, um somit einerseits den Mangel an Freiflächen zu kompensieren und andererseits zur Verbesserung der Erholungsmöglichkeiten beizutragen.

Zur Zeit ist in Magdeburg noch keine vernetzte Struktur von Grünzügen und Grünverbindungen erkennbar. Es existieren lediglich in Teilbereichen einzelne Grünzüge, wie z.B. entlang der Schrote, entlang der Zoos und des Vogelgesang-Parks sowie entlang der Elbe. Ein verknüpftes System zur Anbindung von Wohnquartieren an Grünanlagen und zum Erreichen von Naherholungsgebieten am Rand der Stadt wurde jedoch bisher noch nicht verwirklicht.

Gewässer

Die Elbe ist das prägendste Freiraumelement Magdeburgs. Durch die Eibuferpromenade, sonstige begleitende Wege, die Elbinsel und eine Fährverbindung ist der Fluß in Teilbereichen, insbesondere im Bereich der Altstadt und Alten Neustadt erlebbar. Über weite Strecken hinweg ist die Elbe jedoch von den angrenzenden Stadtteilen abgeschnitten und damit nicht erlebbar. Dies gilt insbesondere für die Industrie- und Gewerbegebiete im Norden und Süden der Stadt.

Durch Auskiesungen neu entstanden sind die Naherholungsgebiete um die Barleber Seen, die Barro-Seen, den Neustädter See und die Salbker Seen. Die Badegewässer und ihre Umgebung haben einen sehr hohen Stellenwert in der Erholung der Magdeburger. Durch Gestaltungsmängel in den Uferzonen ist die Attraktivität der Gewässer erheblich eingeschränkt. Dies gilt besonders für die Salbker Seen.

Nicht erkannt wurde bisher das Potential der innerstädtisch verlaufenden Bachläufe als Freiraum- und Erholungselement. Lediglich die Schrote ist als innerstädtische Grünverbindung ausgestaltet. Alle anderen Gewässer sind zum Teil verrohrt, häufig durch private Nutzungen in den Randbereichen nicht zugänglich bzw. nicht als nutzbare Grünverbindung ausgestaltet.



Schrote am Magdeburger Ring
Photo: eigene Aufnahme von 1991

Wälder

Traditionelles Naherholungsgebiet für die Magdeburger ist der Herrenkrugpark mit den angrenzenden Herrenkrugwiesen und dem Biederitzer Busch. Der Biederitzer Busch sowie insbesondere das Naturschutzgebiet Kreuzhorst als intakter Auenwaldreste gelten als wertvolle Naturräume. Sie sind durch intensive Erholungsnutzung in ihren Naturschutzwert gefährdet. Hier gilt deshalb ein Erholungskonzept zu entwickeln, welches mit dem Charakter der Gebiete und den jeweiligen Anforderungen des Naturschutzes vereinbar ist.

Landwirtschaftliche Flächen

Die Landwirtschaft hat in Magdeburg aufgrund der hohen Bodenfruchtbarkeit traditionell einen hohen Stellenwert. Der Ostelberaum ist durch ausgedehnte Gartenbauflächen geprägt. Die sich derzeit vollziehenden wirtschaftlichen Umstrukturierungen haben einen großen Einfluß auf die Landwirtschaft. Eine detaillierte Beurteilung der künftigen Entwicklung der stadtnahen Landwirtschaft liegt bisher nicht vor. Aussagen zu den künftigen Entwicklungserfordernissen sind im Zusammenhang mit dem erheblichen Besiedlungsdruck dringend erforderlich.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen weisen aufgrund ihrer monotonen Struktur ohne gliedernde Grünelemente nur eine geringe Attraktivität für Spaziergänger auf. Durch Anpflanzung von Gehölzen und Baumreihen bietet sich die Möglichkeit, die Agrarlandschaft für die Naherholung aufzuwerten.

Ziele

Eine umfassende Erholungskonzeption für die Stadt Magdeburg liegt bisher nicht vor. Eine Bearbeitung im Rahmen eines Landschaftsplanes bzw. als Einzelgutachten wird empfohlen. Als grundlegende Zielsetzung zur Erholungsnutzung in Magdeburg gilt es, ein Erholungskonzept zu entwickeln, welches die Freiraumversorgung qualitativ und quantitativ sichert und den Schutz von ökologisch wertvollen Naturräumen gewährleistet. Zur Sicherung und Verbesserung der Grün- und Freiflächenentwicklung Magdeburgs gelten folgende Ziele:

- Reduzierung des Defizits an öffentlichen Grün- und Freiflächen in zur Zeit unterversorgten Stadtteilen. Als Maßnahmen bieten sich einerseits die Anlage neuer Parks an (z.B. Erweiterung des Bördeparks, Anlage einer Parkanlage in Sudenburg) zum anderen gilt es vorhandene Freiflächen umzustrukturieren und für die Öffentlichkeit nutzbar zu machen (Kleingartenanlagen, Forts).
- Aufbau einer komplexen Struktur von Grünverbindungen, in die vorrangig Parkanlagen, Kleingärten, Friedhöfe, sonstige Landschaftselemente (z.B. Bäche) und verkehrsberuhigte Straßen einbezogen werden:
- Entwicklung übergeordneter Grünzüge, die die Stadt mit dem Umland verbinden, z.B. entlang der Gewässerläufe;
- Entwicklung eines begleitenden Uferweges entlang der Elbe;
- Entwicklung von überbezirklichen Grünzügen und Grünzügen innerhalb der Wohnquartiere, die die einzelnen Freiraumtypen miteinander verbinden;
- Erhalt, Pflege und Wiederherstellung historischer Grünanlagen und Parks; Verzicht auf Beeinträchtigungen (Glacis-Anlagen, Herrenkrug-Park etc).
- Markierung der Elbe als wichtiges Freiraumelement Magdeburg durch Verbesserung der Zugänglichkeit des Ufers im gesamten Verlauf und Öffnung der Innenstadt zur Elbe hin.
- Sicherung großräumiger Naherholungsgebiete vor beeinträchtigenden Nutzungen; Abbau der Gestaltungsmängel an den Badeseen;
- Erschließung von Kleingartenanlagen für die öffentliche Nutzung
- Erhalt, Pflege und Entwicklung naturräumlich wertvoller Landschaftsbestandteile, wie z.B. Bachläufe, Seen, Wälder, Auenbereiche, Feuchtgebiete. Entwicklung einer Erholungskonzeption, die Beeinträchtigungen in den schutzwürdigen Bereiche vermeidet.

NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ

Allgemeines

Die im Stadtkreis Magdeburg geschützten Flächen, die sich überwiegend im Außenraum bzw. im Übergangsbereich vom äußeren Stadtrand zum Außenraum befinden, teilen sich in je ein Naturschutzgebiet, mehrere Flächennaturdenkmale, ein Landschaftsschutzgebiet sowie einen geschützten Landschaftsbestandteil. Die Schutzgebiete sind häufig durch Verunreinigungen, störende Nutzungen in den Randbereichen sowie fehlende Schutz- und Pufferzonen in ihrer ökologischen Wirksamkeit beeinträchtigt.

Über die festgesetzten Schutzgebiete hinaus gibt es noch eine Reihe weiterer Flächen, die als Lebensräume von Arten und Tieren wichtig sind und den Status als Schutzgebiete zugewiesen bekommen müssen. Als Grundlagenarbeit zur Vervollständigung der Informationen über diese Gebiete und zur Lokalisierung möglicher weiterer wertvoller Flächen ist eine Biotopkartierung unter Einbezug der bebauten Bereiche erforderlich. Diese liegt bisher noch nicht vor; sie sollte jedoch als bedeutende planerische Grundlage für einen folgenden Landschaftsplan, in dem die Ziele und Maßnahmen zur Natur- und Landschaftsschutz konkretisiert werden, vorrangig bearbeitet werden.

Der traditionelle Naturschutz mit dem Schutz einzelner Lebensräume muß erweitert werden. Im Rahmen der Planung sollte künftig, die Naturentwicklung im gesamten Stadtgebiet berücksichtigt. Im Außenbereich gilt als Ziel, naturnahe Lebensgemeinschaften und Reste der Naturlandschaft zu schützen und zu entwickeln, insbesondere die Auenlandschaft Magdeburgs, im Innenbereich sind es die stadtspezifischen Lebensräume, wie Brachflächen, Parkanlagen etc.

Die naturräumliche Ausgangssituation Magdeburgs ist durch die Elbaue und die Magdeburger Börde geprägt. Westlich der Elbe erstreckt sich die flachwellige Landschaft der Magdeburger Börde mit Reliefunterschieden von 43 bis 110' ü.NN, wobei das Gelände nach Westen und Süden hin ansteigt. Dort sind somit auch die ausgeprägtesten Erhebungen im Stadtgebiet zu finden.

Magdeburger Börde

Der größte Teil von Magdeburg liegt im Bereich der Niederen Börde. Nur ein schmaler Streifen im Osten der Niederen Börde kann zur Hohen Börde gerechnet werden. Die natürliche Vegetation der Börde war ein subkontinentaler Traubeneichen-Winterlinden-Hainbuchenwald. Restgehölze dieses Naturwaldes sind jedoch im Stadtgebiet nicht mehr vorzufinden. Das Bördegebiet ist seit der Jungsteinzeit weitgehend Ackerland. Es wird als eine der fruchtbarsten Landschaften Mitteleuropas intensiv ackerbaulich genutzt. Die Landwirtschaftsflächen weisen mit Ausnahme einzelner wegbegleitender Neuanpflanzungen und zweier kleiner bewaldeter Gebiete im Süden der Stadt keine prägenden Strukturelemente (Hecken, Feldgehölze, Bäume) auf. Zieht man als Beurteilungsgrundlage Ackerunkrautgesellschaften heran, so ist aufgrund der Intensivnutzung eine starke floristische Verarmung festzustellen. Die Landwirtschaftsflächen weisen für

den Arten- und Biotopschutz zur Zeit nur einen geringen Wert auf.

Die landwirtschaftlich genutzten Bereiche können durch eine ökologisch orientierte Bewirtschaftung und die Wiederherstellung und Pflege landschaftlicher Strukturelemente, z.B. durch die Renaturierung von Bachläufen und Gräben, die Anlage von Feldhölzern, Hecken und Alleen wieder aufzuwertet werden.

Als einzige Strukturelemente innerhalb der Bördelandschaft sind die Bäche mit dem in das Stadtgebiet eintreffenden fingerförmigen Verlauf in Richtung Elbe bzw. Ohre von Bedeutung. Innerhalb des Magdeburger Stadtgebietes fließen Große Sülze, Olvenstedter Röhre / Faule Renne, Schrote, Klinke und Sülze. Zum Teil stellt der als Geländestufe ausgebildete Übergang von der Hohen zur Niederen Börde einen Quellhorizont für die Bäche dar, zum Teil nehmen sie erst im Stadtgebiet bzw. in der näheren Umgebung ihren Ausgang. Die Bäche bilden im Stadtgebiet deutliche Geländeeinschnitte aus.

Einen zumindest vom Landschaftsbild ähnlichen Charakter weisen die Gräben im Bördegebiet, insbesondere im Bereich Ottersleben / Eulengraben, Großer und Kleiner Wiesengraben, auf.

Die Bachläufe im Stadtgebiet Magdeburgs sind beeinträchtigt und in ihrer ökologischen Wirksamkeit stark eingeschränkt. Sie weisen in ihrer Morphologie häufig keinen naturnahen Charakter auf, sind in Teilabschnitten stark begradigt (z.B. die Sülze), einzelne Gewässerabschnitte (z.B. an der Klinke und Schrote) sind verrohrt. Der natürliche landschaftliche Zusammenhang zwischen den Bächen und ihren Auen ist in der Regel nicht mehr gegeben, da die Uferbereiche der Bäche überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzt werden. Die Randbereiche der Bäche sind häufig durch unkontrollierte Müllablagerungen und nicht verträgliche Nutzungen (Gewerbe, Kleingärten etc.) geprägt. Die Uferbereiche der Gewässer sind nur in Teilabschnitten von einem standorttypischen Gehölzaufwuchs begleitet. Über weite Strecken hinweg existiert kein Bewuchs.

Als schutzwürdige Fließgewässerabschnitte gelten das nördliche Sülzetal und die Olvenstedter Röhre mit Quellbereich.

Die Bäche und Gräben bilden als landschaftsprägende Elemente in der verarmten Bördelandschaft ein erhebliches Potential zur Vernetzung untereinander und mit gleichen oder ähnlichen Teilbiotopen, Ersatzbiotopen und Einzelstrukturen wie etwa Tümpeln, Teichen, kleinen Feuchtgebieten, Kies-, Ton- und Sandgruben. Durch eine Kartierung der Gewässerläufe sind weitere schützenswerte Uferbereiche sowie Zustand der Gewässer zu bestimmen. Wesentliches Ziel ist die Renaturierung der Gewässerläufe einschließlich der Wiederherstellung naturnaher Uferbereiche sowie die Unterschutzstellung von Quellbereichen und Gewässerabschnitten.

Elbaue

Im Gegensatz zur Bördelandschaft ist die Elbaue noch ein reich strukturierter Naturraum. Das ehemalige Überschwemmungsgebiet der Elbe ist heute durch Deiche stark einge-

engt. Neben dem regulierten Elbestrom, der dennoch als relativ naturnah bezeichnet werden kann, gibt es aber noch zahlreiche Altwässer und verlandete Flußschlingen, so daß der östlich der Elbe gelegene Raum eine hohe Bedeutung für den Naturschutz aufweist.

Die natürliche Vegetation der Elbaue (Eschen-Ulmen-Wälder) ist als Auenwaldrest im Biederitzer Busch und im Naturschutzgebiet Kreuzhorst noch in naturnaher Ausprägung erhalten. Durch Eintiefung des Flußbettes sind die Eibauen allerdings im Laufe der Jahre zunehmend trockener geworden, was eine Beeinträchtigung der Auenlandschaft zur Folge hat. Der diskutierte Ausbau der Elbe durch Staustufen zu einer für Europaschiffe geeigneten Wasserstraße ist hinsichtlich seiner Auswirkungen auf die Auenbereiche ebenfalls als gravierend einzuschätzen. Es besteht einerseits die Gefahr, daß große Teile der Aue durch Dämme für immer von den notwendigen Überflutungen abgeschnitten werden und daß andererseits der Wasseranstau nasse und dauerüberflutete Auenböden nach sich zieht. Beide Auswirkungen haben eine Zerstörung der typischen Auenvegetation zur Folge.

Als großflächig ökologisch wertvolle und schützenswerte Bereiche im Ostelberaum gelten neben den schon ausgewiesenen Schutzgebieten

- der Biederitzer Busch mit den nördlich und westlich angrenzenden Gebieten,
- die Randbereiche der Elbe zwischen Cracau und dem Naturschutzgebiet Kreuzhorst sowie
- der Bereich um den Dreierkolk Zipkeleben, der sich nach Norden und Süden mit dem Zipkeleber See fortsetzt.

Insbesondere im nördlichen Ostelberaum sind Bereiche insbesondere durch eine Vielzahl von Bauvorhaben für eine intensive Erholungsnutzung in ihrem Charakter bedroht. Als Zielsetzung für den Ostelberaum gilt grundsätzlich, den noch verbleibenden natürlichen Charakter der Auenlandschaft zu sichern und zu entwickeln. Dazu muß als eine vordringliche Aufgabe ein Landschaftsplan erarbeitet werden, der zum einen als Fachplan Naturschutz Maßnahmen zur Sicherung und zur Entwicklung der Auenlandschaft aufzeigt und zum anderen als Fachplan Erholung eine Erholungskonzeption entwickelt, die mit den naturräumlichen Belangen in Einklang steht und intensive Erholungsnutzungen in schutzwürdigen Bereichen verhindert.

Neben der großflächig schützenswerten Elbauenlandschaft wird der Ostelberaum durch eine Reihe geschützter bzw. schutzwürdiger Flächen geprägt. Dabei handelt es sich meist um verwilderte, mit Gehölzen und Krautfluren bewachsene Flächen innerhalb landwirtschaftlich genutzter Bereiche sowie um feuchte Rinnen mit einzelnen Gewässern. Diese naturräumlichen Elemente sind zu erhalten, zu entwickeln und dauerhaft von Beeinträchtigungen freizuhalten. Die Feuchtbereiche, die durch Grundwasserabsenkungen, Nährstoffeintrag und Vermüllung in ihrem Bestand stark gefährdet sind, sind vorrangig zu entwickeln.

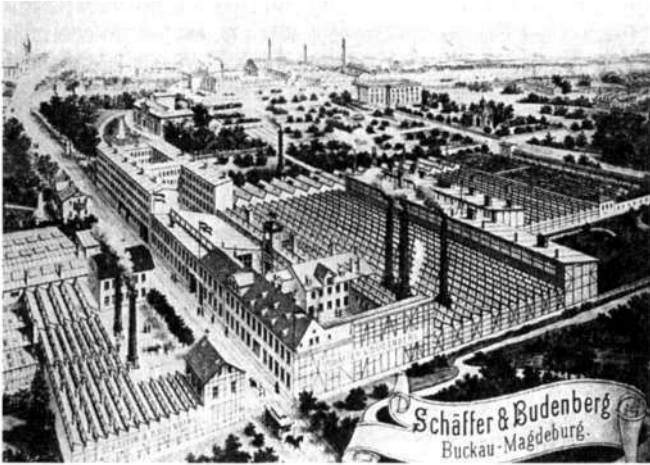
Besondere Aufmerksamkeit muß den innerstädtischen Resten der Elbauenlandschaft, wie z.B. an der Werderspitze und am Weidenwerder, geschenkt werden, da diese Bereiche aufgrund ihrer zentralen Lage einem starken Entwicklungsdruck unterliegen. Sie sind in ihrem natürlichen Charakter mit Dauergrünland und Gehölzen als Naturräume zu erhalten und zu schützen.

Durch den Abbau von Sanden und Kiesen der Eibniederung entstanden mehrere landschaftlich prägende Seengebiete, die eine besondere Bedeutung für die Erholungsnutzung aufweisen. Die Flächen eröffnen die Möglichkeit, als Ersatzbiotop für eine ehemals ökologisch intakte Flußlandschaft mit offenen Kiesflächen, Flachwasserbereichen, Altarmen und Auwäldern Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu bieten. Für die Magdeburger Abbaustellen gilt es zu untersuchen, ob und gegebenenfalls welche Abbaustellen für eine Folgenutzung Naturschutz in Frage kommen. Für die Uferbereiche der Seen muß grundsätzlich eine Renaturierung angestrebt werden.

GEWERBE UND INDUSTRIE

Die wirtschaftliche Grundlage der Stadt Magdeburg hat sich im Laufe ihrer Geschichte bereits mehrfach geändert. War Magdeburg ursprünglich eine Kaufmannsstadt mit bürgerlicher Tradition, so ist sie nach dem Ausbau zur preußischen Festung im 18. Jahrhundert eher eine Stadt des Militärs geworden. Die industrielle Revolution hat das ökonomische Profil der Stadt bereits sehr früh verändert. Schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Industriebetriebe gegründet. Ihre Grundlage war die ertragreiche Landwirtschaft der Börde, deren Produkte verarbeitet und für die Geräte und Landmaschinen hergestellt wurden. Die älteste Maschinenfabrik Magdeburgs entwickelte sich aus der mechanischen Werkstatt Samuel Astons, die 1823 am Knochenhauerufer 19 (nördliches Schieinufer) gegründet wurde. Rasch entwickelte sich in der Folge die Gießereitechnik, die Produktion von Walzen, Eisenbahnmaterialien und Dampfmaschinen in Magdeburg.

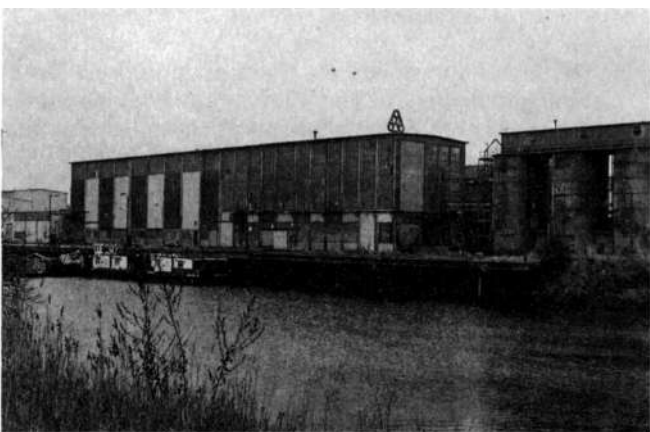
Als Militärstandort wurde die Stadt auch früh ein Ort der Rüstungsproduktion. In den 40er Jahren wird Magdeburg durch den Bau von Eisenbahnlinien an Halle, Leipzig, Berlin und Braunschweig angebunden. Mit dem Ausbau des alten Handelshafens sind damit hervorragende verkehrliche Voraussetzungen für die industrielle Entwicklung sowie für die Handelstätigkeit gegeben. Der stadträumliche Schwerpunkt der Industrialisierung lag anfangs im Südosten. In Buckau entstanden entlang der Elbe die Fabriken und Gießereien von Hermann Gruson (Schwermaschinenbau), Rudolf Wolf (Lokomotivenbau) sowie von Schäffer und Budenberg.



Maschinenfabrik Buckau um 1860
Photo: Stadtarchiv Magdeburg

Magdeburg wird in Mitteldeutschland zu einem Zentrum der Metallindustrie, des Schwermaschinenbaus, der Nahrungsmittelindustrie sowie des Handels.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wächst die Einwohnerzahl durch Zuwanderung stark an, und der industrielle Charakter der Stadt nimmt zu. Bereits um die Jahrhundertwende beginnt eine Schwerpunktverlagerung der industriellen Tätigkeit in den Norden der Stadt. Der Ausbau des Industriehafens fördert diese Entwicklung. Im Generalbebauungsplan von 1923 wird diese gewerblich-industrielle Entwicklung im Norden forciert und damit der Bandstadtcharakter Magdeburgs gefestigt. Die bis in die 30er Jahre ausgeprägten Standorte der industriellen Produktion bestimmen bis heute die Verteilung der Industrie in Magdeburg. Die Stadt wird im Faschismus zu einem Rüstungsschwerpunkt. Der Ausbau des Mittellandkanals wird 1938 vollendet und knüpft Magdeburg an das mitteleuropäische Wasserstraßennetz an.



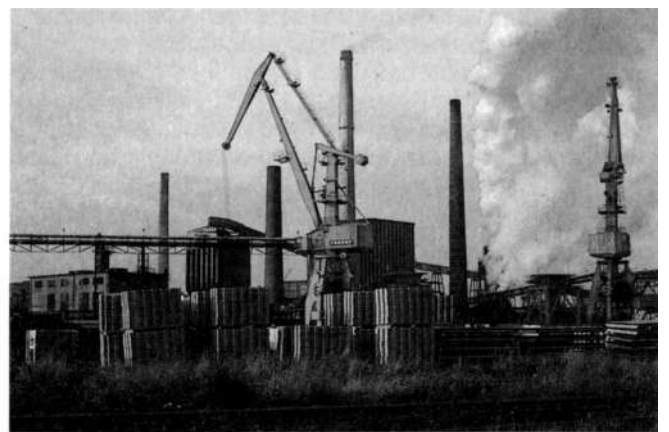
Blick auf das nördliche Hafenbecken des Industriehafens
Photo: eigene Aufnahme von 1992

Nach dem zweiten Weltkrieg werden die in Staatseigentum überführten Betriebe in großen Kombinatzen zusammengefaßt, in denen Fertigungszusammenhänge an einem Standort konzentriert sind. Magdeburg leidet ökonomisch stark an der Unterbrechung der Verbindungen nach Westen. Während der Ära der DDR wird Magdeburg weiter zum Zentrum des Maschinen- und Anlagenbaus erweitert. Die in Magdeburg erzeugten Güter werden vornehmlich in die sozialistischen Länder exportiert, insbesondere in die Sowjetunion.

In der Soziologischen Studie über Magdeburg der Hochschule für Architektur und Bauwesen in Weimar von 1987 liest sich dieses folgendermaßen: "Zentrale Bedeutung haben die Betriebe des Schwermaschinenbaus. Sie gehören zu den Betrieben mit den meisten Arbeitskräften und sind vorrangig auf traditionellen, relativ intensiv genutzten Standorten im Südosten der Stadt konzentriert."¹



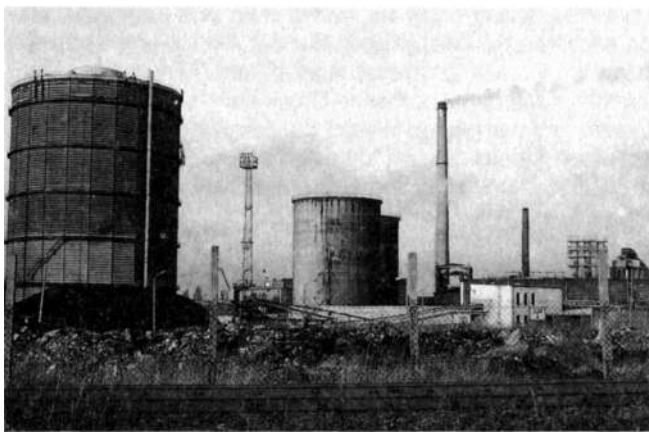
SKET, ehemaliges Schwermaschinenbaukombinat Ernst Thälmann, Buckau
Photo: eigene Aufnahme von 1991



Industriehafen, an der Steinkopffinsel
Photo: eigene Aufnahme von 1992

1 Stadtentwicklung und Wohnumfeld, Magdeburg, Soziologische Studie. Hochschule für Architektur und Bauwesen Weimar. 1987, Seite 36
2 Stadtentwicklung und Wohnumfeld, Magdeburg, Soziologische Studie. a.a.O. Seite 36
3 Zitat aus: Studie zur komplexen Werksgestaltung des SKET, Büro des Stadtarchitekten, Febr. 1986
4 Quelle: Arbeitsamt Magdeburg

"Auf einer bedeutenden Erweiterungsfläche im Norden wurden flächenextensive Betriebe (Plattenwerk, Baustoffversorgung, Verkehrskombinat u.a.) und umweltbelastende Produktion (Stahlgießerei Rothensee, Großgaserei, Asbestzementwerk, Heizwerk) angesiedelt. Das Industriegebiet im Norden bietet hinreichende Angebotsflächen für Industrieerweiterungen für einen Bedarf über das Jahr 2000 hinaus, wenn die intensive Nutzung der vorhandenen Grundstücke konsequent verfolgt wird. Der Blick auf die großen Betriebe und Industrieflächen muß jedoch durch die Einschätzung der strukturellen Gesamtsituation der Arbeitsstätten produktiver Bereiche ergänzt werden."²



Industrieafen, am Korbwerder
Photo: eigene Aufnahme von 1992

An anderer Stelle heißt es:

"Für die städtebauliche Perspektive der Arbeitsstätten ergeben sich aus der Grundforderung intensiver Stadtentwicklung folgende Prämissen:

1. Vorhandene Bauten und Flächen müssen effektiv genutzt und erhalten, Flächenausdehnungen minimiert werden. Reserven für die Intensivierung der Flächennutzung bestehen vor allem im Industriegebiet Rothensee, auf Flächen an der Berliner Chaussee und an Standorten der Bauwirtschaft.
2. Den Betrieben müssen langfristig effektive Entwicklungsbedingungen in Übereinstimmung mit den strukturellen und funktionellen Erfordernissen der Stadtentwicklung gewährt werden. Städtebauliche Lösungsvorschläge werden nur praktikabel, wenn sie einerseits auf standortkonkreten Vorstellungen der Betriebe über ihre zukünftig erforderliche Grundmittelstruktur und beabsichtigte Aussonderungen aufbauen, andererseits die betrieblichen Konzeptionen mit beeinflussen".³

Die Wirtschaft Magdeburgs ist durch die Öffnung der Grenze und der veränderten weltpolitischen Lage einem erheblichen Strukturwandel unterworfen. Besonders gravierend ist, daß die osteuropäischen Länder als traditionelle Abnehmer der Magdeburger Industrieerzeugnisse, auf die die Wirtschaft fast ausschließlich orientiert war, als Markt weggebrochen sind. Die Wirtschaft Magdeburg findet sich in einer Situation

wieder, in der die Existenz der Mehrzahl der Betriebe infragegestellt ist. In kürzester Zeit brechen Betriebe zusammen oder schränken die Produktion erheblich ein. Die Arbeitslosigkeit wird in der Folge zu einem gravierenden Problem der Stadt.

Zur Situation in Magdeburg

Im März 1992 waren in Magdeburg offiziell ca. 18.300 Personen arbeitslos gemeldet, das ist ein Prozentsatz von 10,6⁴. Der Anteil der Frauen an der Gesamtzahl der Arbeitslosen macht 63,2% aus.⁴ Der tatsächliche Wert ist sicher höher anzusetzen, wenn die Kurzarbeiter und die sogenannten Kurzarbeiter-Null in den Wert mit einbezogen werden. Mit einer weiteren Erhöhung wird mit dem Auslaufen zahlreicher ABM-Stellen in den nächsten Monaten zu rechnen sein. Mit Ausnahme der Bauwirtschaft werden z. Zt. in Magdeburg offiziell keine positiven Einschätzungen über eine zu erwartende wirtschaftliche Verbesserung gegeben. Die Entscheidung der Ansiedlung des ehemaligen chemischen Betriebs "Fahlberg-List Pharma GmbH" mit ca. 500 Arbeitsplätzen in Barleben statt in Magdeburg in den letzten Tagen, verdeutlicht die schwierige Situation.

Der größte Teil der Betriebe ist "abgewickelt". Für die großen Maschinenbaubetriebe SKET und SKL erhoffen sich alle Beteiligten durch die Bewilligung einer Staatsbürgerschaft (Hermes) den Erhalt der noch verbleibenden Arbeitsplätze. Bei SKET, ehemals Schwermaschinenkombinat Ernst Thälmann, waren vor der Wende 19.000 Menschen beschäftigt; zur Zeit sind es noch 5.100, bis zur Jahresmitte soll die Zahl auf 3.800 zurückgehen. Bei SKL, ehemals Schwermaschinenbau Karl Liebknecht, sind noch 3.000 Beschäftigte verblieben, davon allerdings 2.000 Personen auf Kurzarbeit-Null. Ein anderer großer Wirtschaftszweig in der Region, die Textilindustrie, hat ebenso große Einschnitte erfahren. Von den einst etwa 10.000 Beschäftigten im Bezirk Magdeburg haben 1.800 ihren Arbeitsplatz behalten können.

Insgesamt wurden in den letzten zwei Jahren 50 Unternehmen stillgelegt. Bis Februar 1992 waren 60 % aller ehemaligen volkseigenen Betriebe durch die Treuhand privatisiert. Bis Jahresende soll dieser Prozeß abgeschlossen sein. Die Tendenz des Arbeitsplatzabbaus ist noch nicht beendet. Auf die Sinnhaftigkeit der Strategien der Privatisierung kann hier nicht eingegangen werden.

Tendenziell versucht die Stadt, Magdeburg als einen Standort für das produzierende Gewerbe zu erhalten. Allerdings können bisher wenig Anfragen aus dem produktiven Bereich verzeichnet werden. Dem steht eine Flut von Anfragen und Anträgen von Handelsbetrieben gegenüber. Zahlreich sind ebenso die Investitionswünsche für den Bau von Einkaufs- und Bürohäusern. Neben den intensiven Bemühungen des Erhalts der Produktionsstandorte des Maschinenbaus im Süden der Stadt (Buckau/Salbke/Fermersleben) wird der Industrieafen im Norden (Rothensee) als Investitionsschwerpunkt ausgebaut.

Gewerbe- und Industriebetriebe in Magdeburg

In Magdeburg gibt es kein abfragbares, verbindlich gültiges Gewerbekataster mit Aussagen zu Produktionsarten und -

umfang, Anzahl der Mitarbeiter, Investitionsabsichten, o.ä.. Eine im Strukturplan (Stand 5/92) abgebildete Liste mit den 1990 existierenden größeren Industrie- und Gewerbebetrieben hat aufgrund des Umstrukturierungsprozesses keine Aktualität mehr und wurde deshalb aus dem aktuellen Erläuterungsbericht herausgenommen.

Magdeburg besitzt attraktive Standorte für die Neuansiedlung von Betrieben. Durch die umfangreichen Umstrukturierungen und Betriebsstillegungen sind innerstädtische Industrie- und Gewerbebrachen entstanden. Daß die Notwendigkeit zur Umstrukturierung der großen flächenaufwendigen Industriebetriebe bereits vor 1989 formuliert wurde, zeigen verschiedene Untersuchungen.⁵ Diese innerstädtischen Flächen müssen aufbereitet und vermarktet werden, sie haben eine hohe Attraktivität und Akzeptanz durch die gute infrastrukturelle Versorgung und Anbindung an die Stadt.

Dem stehen nicht immer in Absprache mit der Stadt getroffene Vergabeentscheidungen der Treuhandanstalt, Unklarheiten über vorhandene Altlasten sowie ungelöste Restitutionsansprüche gegenüber, die eine Aktivierung der Flächen erschweren und kurzfristige Maßnahmen verhindern.

Um die Neuansiedlung von Gewerbebetrieben nicht ausschließlich an der Aufbereitung der innerstädtischen Brachflächen abhängig zu machen, werden im Strukturplan-Flächen im Außenraum der Stadt für eine gewerbliche Nutzung ausgewiesen.

Dabei ist von folgenden Voraussetzungen auszugehen:

Bei einem mittleren Prognosewert von 300.000 Einwohnern für die Stadt Magdeburg und einer Erwerbsquote von ca. 50Pist mit 150.000 Erwerbstätigen zu rechnen. Geht man von der rechnerischen Annahme von ca. 20.000 Einpendlern aus dem Umland aus, müssen Arbeitsplätze für ca. 170.000 Beschäftigte gesichert werden, wenn eine Vollbeschäftigung gewährleistet werden soll.

Mittelfristig ist davon auszugehen, daß gegenüber der heutigen Verteilung von 60840 auf sekundären und tertiären Bereich eine Umverteilung und Umkehrung auf 40860 zugunsten einer Tertiärisierung erfolgen wird.

Auf der Basis der prognostizierten Erwerbstätigenzahl, ihrer Aufteilung auf die Beschäftigtensektoren und Richtwerten für den Flächenbedarf pro Arbeitsplatz (140^a im Gewerbesektor und 30^a im Dienstleistungssektor) ergibt sich ein mittelfristiger rechnerischer Gesamtbedarf von ca. 1.250 ha. Dem steht ein Angebot von z. Zt. genutzten oder aber in der Umstrukturierung befindlichen Flächen in einer Größenordnung von ca. 1.600 ha gegenüber.

Aufgabe der Stadt ist es, diesen Flächenbedarf im Rahmen der Stadtentwicklung bzw. im Flächennutzungsplan zu sichern. Dabei steht zum einen das oben genannte Potential von ca.1.600 im Bestand zur Verfügung, das auf Möglichkeiten zur Verdichtung und Umstrukturierung zu untersuchen ist. Mit einem erheblichen Sanierungs- und Recyclingsbedarf

dieser Flächen ist zu rechnen, der jedoch durch die - relativ zu Neuausweisungen - meist günstigen Erschließungsbedingungen kompensiert werden kann.

Bei dieser Entwicklung werden in einer ersten Phase Ersatzflächen vor allem in den neu ausgewiesenen Gewerbegebieten benötigt. Die steuernde Einflußnahme auf die Aktivierung des Gewerbeflächenbestandes muß jedoch sofort beginnen, um die flächenextensive Entwicklung für Gewerbe in Maßen zu halten und fortbestehenden Gewerbeflächen die notwendige neue Perspektive geben zu können.

Die jetzt im Strukturplan großzügig ausgewiesenen zusätzlichen Gewerbe- und Industrieflächen, die den rechnerisch ermittelten Bedarf mehr als verdoppeln, sind begründet mit den enormen Schwierigkeiten bei der Aktivierung des vorhandenen Potentials (Restitution/Altlasten/Treuhand). Der öffentliche und damit politische Druck auf die Planer, weitere Flächen "auf der grünen Wiese" auszuweisen, ist angesichts der hohen Arbeitslosigkeit immens hoch. Deshalb war diese großzügige Darstellung von Gewerbeflächen nicht zu umgehen.

Es ist allerdings von großer Wichtigkeit, diese Entwicklung an Kriterien zu messen, die sich an der Verträglichkeit für die gesamtstädtische Entwicklung orientieren. Neben den Kriterien der stadttechnischen Erschließung, die insbesondere im Außenbereich einen entscheidenden Kostenfaktor darstellen, sind dies vor allem zu verkehrliche Zuordnung der Flächen zu den Schwerpunkten des Wohnens und den Verkehrsmagistralen sowie die Verträglichkeit mit der naturräumlichen Entwicklung.

Es muß heute gefordert werden, daß die Entscheidung über jegliche neue Flächenumwidmung für die gewerbliche Entwicklung nur unter weitsichtiger Abwägung aller anstehenden Belange erfolgen darf. Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung müssen in diesem Bereich eng und verantwortungsvoll zusammenarbeiten.

Der in der folgenden Tabelle abgebildete Städtevergleich zeigt die ungleich großzügige Gewerbeflächendarstellung im Strukturplan der Stadt Magdeburg noch einmal sehr deutlich:

GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN (in ha, Bruttoflächen)

	Magdeburg	Braunschweig	Duisburg	Dresden
genutzte Flächen ¹	1.600 ²	1.300 ³	2.730 ⁴	1.300 ⁵
Entwicklungspotentiale ⁶	1.100 ⁷	160 ⁸	430 ⁴	700 ⁸

- 1 Flächen, die zum Zeitpunkt der Erhebung genutzt wurden
- 2 Quelle: Stadtplanungsamt der Stadt Magdeburg
- 3 Angaben der Stadt Braunschweig: ca. 700 ha tatsächlich genutzte gewerbliche Bauflächen im gültigen Flächennutzungsplan, plus ca. 800 ha Sonderbauflächen.
- 4 Entnommen aus: Gewerbe- und Industrieflächenbilanz der Stadt Duisburg, 2/88
- 5 Entnommen aus: Entwurf zum Rahmenkonzept Stadtentwicklung; Zwischenbericht zur Flächennutzungsplanung Dresden, 4/92
- 6 Erweiterungsflächen am Stadtrand, ungenutzte Reserven in gültigen Flächennutzungsplänen und/oder Flächen mit auslaufender Nutzung und Industriebrachen, deren Umstrukturierung vorgesehen ist
- 7 Verwaltungsintern abgestimmte Gewerbe- und Industrieflächenenerweiterungen im städtischen Außenraum sowie innerstädtische Flächenpotentiale
- 8 Industrie- und Gewerbeflächenreserven der Stadt Braunschweig, Stand 1.12.88

⁵ Hinweis auf eine Studie des Instituts für Städtebau und Architektur (ISA) an der Bauakademie der DDR von 1989: "Städtebauprognose DDR", Hrgb. ISR der TU Berlin 1990 sowie aus Stadtentwicklung und Wohnumfeld. a.a.O.

GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHENPOTENTIALE

GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHENPOTENTIALE IN B-PLÄNEN (siehe Karte auf Seite 77)

	Brutto ha	Netto ⁶ ha	Arbeitsplätze ⁷
12. 226-2.1	12	6,5	540
13. 112-1	11	6,0	500
14. 111-1/111-3	48	26,5	2.210
15. 111-2	20	11,0	920
16. 301-1	14	8,0	670
17. 368-1	20	11,0	920
18. 329-1	10	5,5	460
19. 348-1	33	18,0	1.500
20. 428-1	45	25,0	2.080
21. 431-1	70	38,5	3.210
Summen	283	156,0	13.000

GESAMTPOTENTIALE UND RESERVEN FÜR GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHEN

	Brutto ha	Netto ¹⁰ ha	Arbeitsplätze ¹¹
B-Plan	283	156,0	13.000
Innenstadt	73	40,0	3.330
Rahmenplan	809	445,0	26.930
Summen	1.165	641,0	43.260

INNERSTÄDTISCHE VERDICHTUNGSPOTENTIALE FÜR GEWERBLICHE FLÄCHEN

	Brutto ha	Netto ⁶ ha	Arbeitsplätze ⁷
23. ⁸ Alter Handelshafen	23	12,5	1.040
24. ⁹ "Perlenkette"	50	27,5	2.290
Summen	73	40,0	3.330

GEWERBEFLÄCHENPOTENTIALE AM STADTRAND IN RAHMENPLÄNEN / STADTERWEITERUNGSFLÄCHEN (Verwaltungsintern abgestimmt)

	Brutto ha	Netto ¹⁰ ha	Arbeitsplätze ¹¹
31. R9-112	350	192,5	16.050
32. ¹² R-103	140	77,0	1.480
33. ¹³ R1-103	200	110,0	3.930
34. R1-103	100	55,0	4.590
35. R1-103	19	10,5	880
Summen	809	445,0	26.930

- 6 55 % des Bruttobaulandes: 45 % Abzug für Erschließung, Infrastruktur etc.; ohne Grünflächenanteil.
- 7 Flächenbedarf von 60 qm pro Arbeitsplatz (Durchschnittswert für Gewerbetypen) bei einer angenommenen GFZ von 0,5.
- 8 Es ist davon auszugehen, daß mehr als 50 % der vorhandenen grundlegende strukturelle Veränderungen erfahren werden (siehe vorliegende Untersuchungen und städtebauliche Entwürfe der Gesamthochschule Kassel, FB 12 und 13). Als Berechnungsgrundlage werden also 50 % der vorhandenen Fläche angenommen. Davon wird die Hälfte als Wohnungsbaufäche berechnet.
- 9 Als "Perlenkette" werden die südlich an der Westebeb gelegenen Orte bezeichnet. Aufgrund des hohen Leerstandes (intern muß von bis zu 6.000 leerstehenden Wohnungen in diesem Bereich ausgegangen werden) und der zahlreichen vorgenommenen Abbrüche und Abgänge wegen Baufälligkeit wird hier von einem Verdichtungspotential von 40 % ausgegangen, davon die Hälfte als gewerbliche Baufäche.
- 10 55 % des Bruttobaulandes: 45 % Abzug für Erschließung, Infrastruktur etc.; ohne Grünflächenanteil.
- 11 Flächenbedarf von 60 qm pro Arbeitsplatz (Durchschnittswert für Gewerbetypen) bei einer angenommenen GFZ von 0,5.
- 12 Diese etwa 160 ha große Fläche ist für Rangiergleise und Wendeschleifen in der Diskussion. Sie erscheint in dieser Größenordnung als überdimensioniert und steht somit im Widerspruch zur gesetzlichen Vorgabe des sparsamen Flächenverbrauches. Zudem handelt es sich um landschaftlich wertvolle Bereiche. Berechnungsgrundlage für diese pauschalierte Aufstellung sind hier 280 qm Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.
- 13 Diese Fläche von ca. 198 ha Größe ist für ein Güterverladezentrum vorgesehen. Aus fachlicher Sicht erscheint auch hier ein Fachgutachten erforderlich, das sich zum einen mit dem Flächenanspruch, zum anderen mit den möglichen Nutzungskombinationen Rangierflächen / Güterverladezentrum und Handelshafen auseinandersetzt. Berechnungsgrundlage für diese pauschalierte Aufstellung sind hier 140 qm Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.

DIENSTLEISTUNGEN

Entwicklung des Dienstleistungssektors in Magdeburg

Die Magdeburger Wirtschaft ist momentan in der schwierigen Situation, den wirtschaftlichen Strukturwandel, den westliche Länder in mehreren Jahrzehnten mehr oder weniger erfolgreich vollzogen haben, in kürzester Zeit nach einem schweren Struktureinbruch durchstehen und bewältigen zu müssen. Dies wird in einer Stadt, die bisher auf den Schwer- und Maschinenbau spezialisiert war, besonders schwerfallen. Der Bedeutungsgewinn der Dienstleistungsfunktionen wird hier erhebliche Veränderungen in der Wirtschaftsstruktur hervorrufen, da die Stadt Magdeburg mit diesen im Vergleich zu anderen Städten der DDR bisher unterdurchschnittlich ausgestattet gewesen war.

Die produktionsorientierten Dienstleistungsfunktionen waren in der Wirtschaft der DDR wesentlich stärker in die produzierenden Kombinate und Betriebe integriert, als es in der stark arbeitsteiligen Marktwirtschaft üblich ist.¹ In Magdeburg waren nur wenige Kombinate oder Betriebe angesiedelt, die nennenswerte Forschung oder technologische Entwicklung betrieben haben, zudem fehlt es an wissenschaftlichem und forschendem Potential, da die Universität im Vergleich zur Stadtgröße eher klein ist.

Trotz dieser eher ungünstigen Voraussetzungen für den Dienstleistungsbereich ist davon auszugehen, daß dieser in Magdeburg erheblich an Bedeutung gewinnen wird. Ansätze hierfür sind in der Rolle als Landeshauptstadt und Oberzentrum, der verkehrsgünstigen Lage sowie der geplanten Erweiterung der Universität zu sehen. Außerdem ist vorgesehen, das Technologie- und Gründerzentrum in Magdeburg auszubauen. In nur kurzer Zeit nach der Grenzöffnung ist der Dienstleistungsbereich enorm gewachsen, da einige Berufssparten in der DDR nicht vertreten waren oder nicht in selbstständiger Form ausgeübt werden konnten, wie z.B. Architekten, Rechtsanwälte, Versicherungen, Ärzte, Makler. Ebenso war das Banken- und Versicherungswesen einer nicht unerheblichen Wachstumsphase unterworfen.

Entwicklungen im Bürosektor

Büroflächen werden zunehmend in den Innenstädten und den innenstadtnahen Stadtteilen in Kern- und Mischgebieten nachgefragt.

Dabei steigt insbesondere die Nachfrage nach kleineren Büroeinheiten (bis 500 qm). Bei der Entwicklung der Flächenbedarfs pro Arbeitsplatz ist eine kontinuierliche Erhöhung in den letzten Jahren festgestellt worden, deren Sättigung noch nicht abzusehen ist. Weiterhin steigen im Bürosektor die Qualitätsanforderungen an die Gebäudesubstanz, wobei auch das städtebauliche Umfeld mehr und mehr eine Rolle spielt. Zunehmend werden City-Standorte nachgefragt, da repräsentative Lagen zunehmend an Image-Wert gewinnen und verschiedene Teilfunktionen konzentriert werden². Hierbei spielt die Umnutzung von qualitativvoller Altbausubstanz eine wichtige Rolle. Die räumliche Nähe zu den

Auftraggebern aus den produzierenden Bereichen verliert innerhalb der Region immer mehr an Bedeutung.

Für Magdeburg bedeutet dies, daß die vergleichsweise kleine Innenstadt die zu erwartenden Büroflächen nur schwer aufnehmen kann. Zudem stellt die Dynamik in diesem Wirtschaftssektor bei unzureichender Versorgung mit potentiellen Bauflächen eine erhebliche Gefährdung der innerstädtischen Funktionsmischung dar durch vermehrte Umnutzung von Wohnraum innerhalb der Altbausubstanz sowie Bildung einer monofunktionalen Struktur, was langfristig zu einer Verödung der Innenstadt führen kann. Die Gefährdungen durch Umnutzung von Wohnraum erstrecken sich in Magdeburg auf alle repräsentativen innenstadtnahen Altbauquartiere und Villengebiete. Diese derart in ihrer bestehenden Struktur gefährdeten Stadtteile in Magdeburg sind vor allem die Südliche Innenstadt, Stadtfeld Ost sowie der Werder. Um die Bedarfe des Bürosektors zu kanalisieren und die städtebauliche Entwicklung zu steuern, sind frühzeitig Bebauungspläne für den gefährdeten Bestand aufzustellen, die Nutzungen festlegen, sowie Bauflächen zu Verfügung zu stellen, die den Standortanforderungen des Bürosektors gerecht werden. Eine monofunktionale Struktur der Innenstadt ist zudem zu vermeiden, da sich das Verkehrsaufkommen durch die starke räumliche Trennung von Funktionen erheblich erhöht.

Denkbare Standorte für Bürogebäude liegen in Magdeburg vor allem auf innenstadtnahen, ehemals gewerblich genutzten Flächen, die brachgefallen sind und umgenutzt werden können. Als Beispiele sind der ehemalige Handelshafen, brachgefallene gewerbliche Flächen in Buckau, Sudenburg sowie der Alten Neustadt und der gesamte Bereich um den Innenstadtring entlang der Bahntrassen zu nennen. Durch den erheblichen Flächenbedarf der Dienstleistungsfunktionen ist eine umschlägige Bedarfsermittlung an Büroflächen erforderlich, um dies in die Flächennutzungsplanung einzu beziehen.

Bedarfsermittlung

Grundlagen für eine städtebauliche Flächenbedarfsprognose für Dienstleistungsfunktionen sind die zu erwartenden Büroflächenbedarfe. Die bestimmenden Einflußfaktoren hierzu sind die Zahl der Bürobeschäftigten sowie die Größe der Bürofläche pro Beschäftigten.

Bürosektor Bestand

Nach der Statistik "Arbeiter und Angestellte und deren Bruttolohnsumme" vom Statistischen Landesamt Sachsen-Anhalt, Stand Oktober 1990³, gibt es in Magdeburg etwa 30.000 im Dienstleistungsbereich Beschäftigte, die einen Büroarbeitsplatz haben. Berücksichtigt man eine Pendlerquote von 12%⁴, beläuft sich die Zahl der Büroarbeitsplätze in Magdeburg auf etwa 34.000. Für den bisherigen Flächenbedarf der Büroarbeitsplätze in der DDR ist mit einem Wert

2 Bauliche und räumliche Auswirkungen von ökonomischen und technischen Veränderungen im Bürosektor, Fallstudien in Hamburg und ausgewählten Großstädten in der BRD. Zwischenbericht der Forschungsgruppe C. Fahrenholtz, C. Scherges, A.Pfad, P.Schroeders. Hamburg 1990.

3 Magdeburger Statistische Blätter, Das Jahr 1990 in Zahlen, Amt für Statistik. Magdeburg 1991. S. 5-11.

4 Stadtentwicklung und Wohnumfeld, Soziologische Studie, Schriften der Hochschule für Architektur und Bauwesen, Weimar 1987, S. 33.

von etwa 15 qm pro Büroarbeitsplatz auszugehen. Der gesamte Bestand an Büroflächen beträgt demnach etwa 510.000 qm Bruttogeschoßfläche. Bei etwa 130.000 insgesamt Beschäftigten in Magdeburg ist mit einem gegenwärtigen Bürobeschäftigtenanteil von 23% auszugehen.

Bedarfsermittlung für Büroflächen

Es ist langfristig mit einer Anpassung der Wirtschaftsstruktur Magdeburgs an die westlicher Städte zu rechnen. Bis zum Jahr 2005 / 2010 kann von einem erheblichen Anstieg des Bürobeschäftigtenanteils ausgegangen werden.

Für die Bedarfsermittlung Magdeburgs werden zwei verschiedene Varianten berechnet, die einen unterschiedlichen wirtschaftlichen Entwicklungstrend für die Stadt annehmen, zusätzlich werden die drei unterschiedlichen Bevölkerungsnutzen zugrunde gelegt.

Variante 1 geht von den Strukturentwicklungen aus, die mindestens zu erwarten sind, ohne daß die Stadt ihre Bedeutung erheblich verändert, Variante 2 dagegen von einer wesentlichen Veränderung der Funktion Magdeburgs in Richtung eines Dienstleistungszentrums etwa der Struktur Hannovers. Für die beiden Varianten wird von einem Verhältnis der Erwerbstätigen in Magdeburg zu den Einwohnern von 55% (Variante 1) bzw. 65% (Variante 2) ausgegangen. In Hannover bzw. Stuttgart liegt dieses Verhältnis bei 70% bzw. 78%. Da diese beiden Städte ein erheblich verdichtetes Umland haben als Magdeburg, beide eine zentralere Funktion für ihre Region und daher einen wesentlich höheren Pendleranteil haben, ist dieses Verhältnis für Magdeburg niedriger angesetzt worden.

Der Anteil der Bürobeschäftigten an den Erwerbstätigen ist in den beiden Varianten für Magdeburg mit 40% (Variante 1) bzw. 50% (Variante 2) angenommen worden. Er liegt in den beiden Landeshauptstädten Hannover und Stuttgart bei 50% bzw. 55%.

Für den Büroflächenbedarf pro Arbeitsplatz werden 30 qm Bruttogeschoßfläche pro Arbeitsplatz berechnet, für die Flächensteigerungen der Altbestände 15 qm pro Arbeitsplatz (bei 15 qm Bestand).

Bei einer zu erwartenden Bevölkerungszahl in Magdeburg von 285.000 ergibt sich bis in den Zeitraum 2005/2010 ein zusätzlicher Büroflächenbedarf von 1,35 Mio. qm Bruttoge-

Szenarien zur Bevölkerung 2005 / 2010	285.000	300.000	320.000
Varianten der Stadtentwicklung	1 / 2	1 / 2	1 / 2
Erwerbstätige einschl. Pendler	162.000 / 92.000	66.000 / 97.000	70.000 / 104.000
Prognose Bürobeschäftigte	62.000 / 92.000	66.000 / 97.000	70.000 / 104.000
Zuwachs an Bürobeschäftigten	28.000 / 58.000	32.000 / 63.000	36.000 / 70.000
Zusätzlicher Flächenbedarf (Mio. qm BGF) aus Zuwachs der Bürobeschäftigten	0,84 / 1,74	0,96 / 1,89	1,08 / 2,1
Erhöhte Flächennachfrage der Altbestände	0,51	0,51	0,51
Gesamter zusätzlicher Flächenbedarf (Mio. qm BGF) für 2005/2010	1,35 / 2,25	1,47 / 2,4	1,59 / 2,61

schoßfläche (BGF) (Variante 1), bzw. 2,25 Mio. qm BGF (Variante 2). Bei der stärksten Bevölkerungszunahme (Variante 2) auf 320.000 steigt der Bedarf auf 2,6 Mio. qm BGF. Bei einer Ansiedlung der Funktionen am Stadtrand mit einer Geschoßflächenzahl von 1,0 würde dies einen Nettoflächenbedarf von 135 ha (Variante 1) bzw. 225 ha (Variante 2) ergeben.

Schwerpunkte für die Ansiedlung

Durch die Ausweisung umfangreicher Kern- und vor allem Mischgebiete im Rahmen des Strukturkonzeptes ist den Bedarfen des Bürosektors unter einem langfristigen Aspekt der Sicherung der innerstädtischen Funktionsmischung hinreichend Rechnung getragen worden. Mögliche Schwerpunkte für die Ansiedlung von Büros liegen vor allem in der westlichen Innenstadt um die Otto-von-Guericke-Straße (Bahnhofsvorplatz), in den zentrumsnahen Stadtteilen Buckau, Stadtfeld, Alte Neustadt sowie Sudenburg und dem Gebiet "hinter dem Bahnhof" im Bereich der alten Wallanlagen.

Die Ausweisung von ausreichend dimensionierten Bauflächen für Bürogebäude ist eine zwingende Voraussetzung dafür, die weitere Umwidmung von Wohnraum in Büros zu verhindern und damit das innerstädtische Wohnen zu sichern. Nur auf diese Art können langfristig Attraktivität, Lebendigkeit und Vielseitigkeit der Innenstadt erreicht werden, Standortfaktoren für weitere gewerbliche Ansiedlungen. Hierbei ist darauf Wert gelegt worden, besonders hohe Konzentrationen von Bürogebäuden an bestimmten Standorten zu verhindern und eine möglichst dezentrale Verteilung zu erreichen. Zu entwickelnde Standorte liegen vor allem in der Alten Neustadt, Buckau und Sudenburg auf brachgefallenen und unzunutzenden alten Gewerbeflächen oder in großflächig umzustrukturierenden Flächen wie dem Alten Handelshafen oder der "Perlenkette". Hier können durch gezielte Ansiedlung von Landes- oder kommunalen Behörden oder universitären Einrichtungen Initialzündungen zur Entwicklung vernachlässigter Gebiete geschaffen werden.

EINZELHANDEL

Die folgenden Ausführungen zum Thema Einzelhandel stützen sich vor allem auf das Gutachten der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) Ludwigsburg, "Die Landeshauptstadt Magdeburg als Standort für Einzelhandel und Ladenhandwerk", das im Herbst 1991 im Auftrag der Stadt Magdeburg erarbeitet wurde. Die grundsätzlichen Aussagen und Empfehlungen wurden vom Magistrat der Stadt als verbindlicher Handlungsrahmen verabschiedet.

Magdeburg ist, neben Halle und Dessau, eins der drei Oberzentren in Sachsen-Anhalt und hat somit die Aufgabe, zur Deckung des spezialisierten höheren Bedarfs Einrichtungen an städtebaulich integrierten Standorten bereitzustellen.

Die von der GMA erarbeiteten Zielsetzungen und Leitlinien zur Planung und Ansiedlung für den Einzelhandel lauten wie folgt:

- Aufhebung der Unterversorgung der Bevölkerung, besseres Angebot für die Produkte des täglichen Bedarfs über die Stadt verteilt;
- Zentrierung des Angebots für den aperiodischen Bedarf sowohl in der City als auch in den Stadtteilzentren;
- Verminderung weiterer Ansiedlungen im städtischen Außenraum, die zur Verödung der Innenstadt und der Nebenzentren führen und erhebliche Verkehrsprobleme nach sich ziehen;
- Verfolgung eines multizentrischen Konzepts zur Förderung der wohnungsnahen Zentrenbildung; Großflächige Einzelhandelsstandorte sollten dezentral im Norden und Süden von Magdeburg städtebaulich integriert werden.

Die im Juli 1991 durchgeführte Untersuchung bilanziert ca. 156.000 qm Gesamtverkaufsfläche in Magdeburg, das sind 0,55 qm pro Einwohner. Das Gutachten geht von einer Zielzahl von 330.000 qm Verkaufsfläche (VKFI.) aus, dies entspricht einem Angebot von 1,2 qm VKFI. pro Einwohner. Die im Juli 1991 bestehende Angebotsfläche sollte also um ca. 174.000 qm erhöht werden, was einer Verdoppelung entspricht.

Konkret werden folgende Empfehlungen von den Gutachtern formuliert:

- Die Ansiedlung der Einzelhandelsgeschäfte und -Zentren sollte nach einem Sortimentskonzept erfolgen, das eine gezielte Spartenzuordnung vorsieht. Bestimmte Bereiche sollten also nicht in der Innenstadt vertreten sein, dafür andere Sparten nicht am Stadtrand.

- Vordringlich ist eine geordnete Weiterentwicklung des Angebots entweder in städtebaulich integrierten Lagen oder aber in vorhandenen städtischen Strukturen vorzusehen.
- Eine Standardkonzeption mit räumlichen Prioritäten muß verbindlich vom Magistrat verabschiedet werden. Nur die politische Verbindlichkeit garantiert die Umsetzung der Konzeptionen.
- Als zentrenrelevante Sortimente zählen in Magdeburg Artikel aus den Sparten: Drogerie, Papierwaren, Blumen, Tiere, Bekleidung, Schuhe, Haushaltswaren, Schmuck und Musikalien.¹
- Nicht zentrenrelevant, d.h. Waren, die nicht im Zentrum erforderlich sind, bzw. deren Standortanforderungen dort nicht erfüllt werden können sind: Möbel, Elektrowaren, Malerbedarf; Baustoffe, Maschinen und Zubehör, Camping- und Gartenbedarf; Kraftfahrzeuge und Zubehör; Mineralölzeugnisse und Kohle.²

Generell führen diese Sparten zu keiner Attraktivitätssteigerung von innerstädtischen Haupteinkaufslagen. Zudem ist die Flächenverfügbarkeit in den Innenstadtlagen sehr gering und sollte daher anderen Sparten vorbehalten bleiben. Dies führt zu hohen Mieten, die wiederum den geforderten günstigen Preisangeboten der o.g. Sparten widersprechen. Ausgenommen ist hier sicherlich das Angebot von Teilsortimenten in Kaufhäusern, die sich ja gerade durch ein sehr breit gestreutes Angebot von Sortimenten auszeichnen.

Eine wesentliche Aussage der Gutachter bezieht sich auf die Vergleichbarkeit mit westdeutschen Städten gleicher Größenordnung. Hier wird festgestellt, daß die für westdeutsche Städte angestrebte Ansiedlung von hochwertigem Einzelhandel im Stadtzentrum und die reine Bedarfsdeckung am Stadtrand aufgrund der fehlenden Kaufkräfte so nicht umsetzbar sein wird.

Der Stadt wird empfohlen, die Flächen für den Einzelhandel in den Stadtteilzentren festzulegen, somit räumliche Prioritäten zu setzen, um das städtebauliche Leitbild planerisch umzusetzen, d.h. Zentrenstärkung, gute Versorgung aller Bevölkerungsschichten, Verkehrsreduzierung, Nutzung vorhandener städtischer Infrastruktur.

Diese Prioritäten müssen in den Grundlagen zur Flächennutzungsplanung, den Rahmenplänen sowie den Bebauungsplänen baulich-räumlich festgeschrieben werden.

Konkret werden folgende Handlungsschritte aufgezeigt, die eingehalten werden müssen, will die Stadt den Einfluß auf die Ansiedlungspolitik der mittleren und größeren Flächenanbieter nicht verlieren:

1. Derzeitige und künftige klare Abgrenzungen der zentralen Einkaufslagen in den Planungsräumen
2. Bereitstellung von Flächen in den zentralen Lagen für zentrenrelevante Sortimente
3. Ausschluß von zentrenrelevanten Einzelhandelssortimenten außerhalb der abgegrenzten zentralen Einkaufslagen

¹ Detaillierte Auflistung: siehe Gutachten der GMA, S. 72f
² ebd., S. 73

4. Absicherung der städtebaulichen Zielsetzungen durch konsequente Überarbeitung bestehender Bebauungspläne.³

Darüber hinausgehend sind folgende Aspekte bei der weiteren Planung zu beachten:

- die Verkaufsflächenausstattung in Magdeburg liegt nicht nur auf deutlich niedrigerem Niveau wie in vergleichbaren Städten in den "alten" Bundesländern - auch die Verteilung der Verkaufsflächen nach Größenklassen in Magdeburg weicht erheblich von der entsprechenden Verteilung westdeutscher Großstädte ab (hier zog die GMA u.a. die Städte Augsburg, Braunschweig, Freiburg, Karlsruhe, Kassel und Münster als Vergleichsstädte heran).
- In den neuen Bundesländern allgemein, wie in Magdeburg, fehlen im speziellen die mittleren bis größeren Flächen, die im Falle Magdeburgs auch die oberzentrale Anziehungskraft ausprägen könnten.
- Nach Ansicht der GMA dürfte mittel- bis langfristig ohnehin nur die Entwicklung von mittleren und größeren Flächen stadtplanerisch wirkungsvoll zu steuern sein. Insofern muß eine aktive Stadtentwicklungspolitik bei der Entwicklung der mittleren und größeren Flächen ansetzen - die Kleinflächenentwicklung kann weitgehend dem Markt überlassen bleiben.⁴

Die Umsetzung der Leitlinien des Gutachtens hat sich bisher als ausgesprochen schwierig erwiesen. In der öffentlichen Diskussion werden die Schwerpunkte häufig auf die Schaffung von Einkaufsmöglichkeiten - egal an welcher Stelle - gesetzt. Eine Auseinandersetzung über Standortqualitäten und eine sinnvolle Ansiedlungspolitik findet erst ansatzweise statt. Die erarbeiteten Erkenntnisse der GMA liefern dazu die Grundlagen. In einem zweiten Gutachten soll auf die neuere Entwicklung eingegangen und die anvisierten Verkaufsflächenszahlen in den unterschiedlichen Zentren überprüft werden, die dann wiederum Vorgaben für die Flächennutzungsplanung liefern.

Im Plan "Einzelhandelsstruktur" sind die von der GMA vorgeschlagenen Zonen für die City-, Stadtteil- und Nahversorgung dargestellt. Zusätzlich wurden die zwei in Planung bzw. in Bau befindlichen Standorte für den großflächigen Einzelhandel, das Börde-Center im Süden und der Flora-Park im Norden Magdeburgs kartiert.

Zum Aufbau einer Zentrenhierarchie für die Stadt sollte auf Basis der Einzelhandelsstruktur ein multifunktionales Konzept entwickelt werden. Zentren müssen mehr zu bieten haben als "nur" Läden zum Einkaufen. Erst die Mischung aus Restaurants, Kneipen, Kinos, Theater, Museen und anderen kulturellen Einrichtungen sowie Büros, Dienstleistungseinrichtungen und natürlich dem Wohnen lassen ein Zentrum lebendig werden.

Im Zuge der Arbeiten zum Flächennutzungsplan wird hier ein Schwerpunkt liegen müssen. Gerade das Zentrum einer Stadt oder eines Stadtteils trägt entscheidend zur Imagebildung und Identifikation bei und bedarf daher der besonderen Aufmerksamkeit aller an der Planung beteiligten.

Die räumliche Abgrenzung der Geschäftsbereiche macht eine für Magdeburg typische Struktur deutlich: die Zentrumsflächen entwickeln sich linear entlang wichtiger Straßenzüge, es handelt sich eher im Einzelhandelsachsen, als um Zonen. Dieses städtebaulich interessante Element muß bei der weiteren Planung der Einkaufs- und Dienstleistungsbereiche aufgeriffen werden.

Einschätzung der momentanen Angebotsstruktur in Magdeburg im Einzelhandel und der Stellenwert in der öffentlichen Diskussion (Stand Mai 1992):

Das vor der Wende in der ehemaligen DDR vorhandene kleinteilige Einzelhandelsangebot, zusammengefaßt organisiert in sogenannten HO-Läden und Konsumgenossenschaften, war unzureichend und ist der Nachfrage auch für die Produkte des täglichen Bedarfs bei weitem nicht gerecht geworden. Nach der Wende konnte sich diese Angebotsstruktur aus Gründen, die hier nicht behandelt werden können, nicht behaupten. Zuletzt wurde im März dieses Jahres die Konsumgenossenschaft aufgelöst, was insbesondere kleine Geschäfte auf dem Lande und in den Randlagen der Städte zur Schließung zwang.

Auf der anderen Seite wurde der immense Nachholbedarf an Konsumgütern auch im Nahrungsmittelbereich in den ehemals grenznahen Orten der alten Bundesländer gedeckt. Relativ schnell siedelten sich die im Westen etablierten Billiganbieter in den Randlagen der Städte der neuen Bundesländer, so auch in Magdeburg an. Aufgrund des erheblichen Drucks seitens der Immobilien, nicht motorisierten Bevölkerung wurden so Nutzungsgenehmigungen vornehmlich für Provisorien von den zuständigen Bauämtern erteilt. Die Standorte für diese Märkte sind nicht ausschließlich aufgrund planerischer Vorgaben gewählt, sondern wurden über die Verfügbarkeit der Flächen für die Investoren bestimmt, unabhängig von der verkehrlichen Erreichbarkeit, städtebaulichen Einbindung, usw.

Die Eröffnung dieser Märkte hat bei der Bevölkerung eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, weil sie Konsumwerte und einen Lebensstandard vermitteln, die bis zur Wende nicht erreichbar schienen. Diese, zum Teil fast euphorische Stimmung wurde und wird von der unabhängigen Tagespresse unterstützt:






Über jede Bauabsicht eines Supermarktes wird ausführlich berichtet, die weitere Planung aufmerksam verfolgt. Die Grundsteinlegung, die nicht selten in Anwesenheit eines Politikers oder sogar des Bürgermeisters erfolgt, sichert ebenso wie das Eröffnungsfest dem jeweiligen Anbieter eine erhebliche kostenlose Werbewirksamkeit. Die Märkte - in der Presse zitiert die Vokabeln aus den Akquisitionsbroschüren der Investoren - "Einkaufs- und Erholungspark", "Einkaufsvergnügen", "Freizeit- und Einkaufspark", "Lockende Schaufenster", usw. Die Hoffnung liegt hier, neben dem erweiterten Kaufangebot, immer auch auf der Erhaltung und Schaffung von Arbeitsplätzen. Eine kritische Auseinandersetzung findet bisher nicht statt.

3 GMA-Gutachten, Kurzfassung zum GMA-Bericht, S. 15

4 ebd., S. 16f

Vor diesem Hintergrund der ungewöhnlichen Berichterstattung ist eine öffentliche Diskussion über Standortqualitäten und sinnvolle Ansiedlungskonzepte sowohl für die Planer als auch für die Politiker ausgesprochen schwierig. Es gelingt deshalb selten zu vermitteln, daß es nicht um die "Vernichtung" von Einkaufsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen geht, wenn die befristete Genehmigung für einen provisorischen Supermarkt nicht verlängert wird, sondern um die Ansiedlung desselben an der richtigen Stelle. Insofern ist die Verabschiedung der Handlungsempfehlungen und -richtlinien des oben genannten Einzelhandelsgutachtens ein wichtiger Schritt zur Umsetzung einer richtigen Standortpolitik. Es bleibt zu hoffen, daß die Konzeptionen nicht von Einzelentscheidungen, die der positiven Entwicklung der Stadt Magdeburg entgegenstehen, zunichte gemacht werden.

EINZELHANDELSSTRUKTUR

	Stadtzentrum
	Stadtteilzentrum
	Nahversorgungszentrum
	Großflächiger Einzelhandelsstandort
	Planungsraumgrenze

Quelle: FPB auf Grundlage eines Gutachtens der GMA, August 1992



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

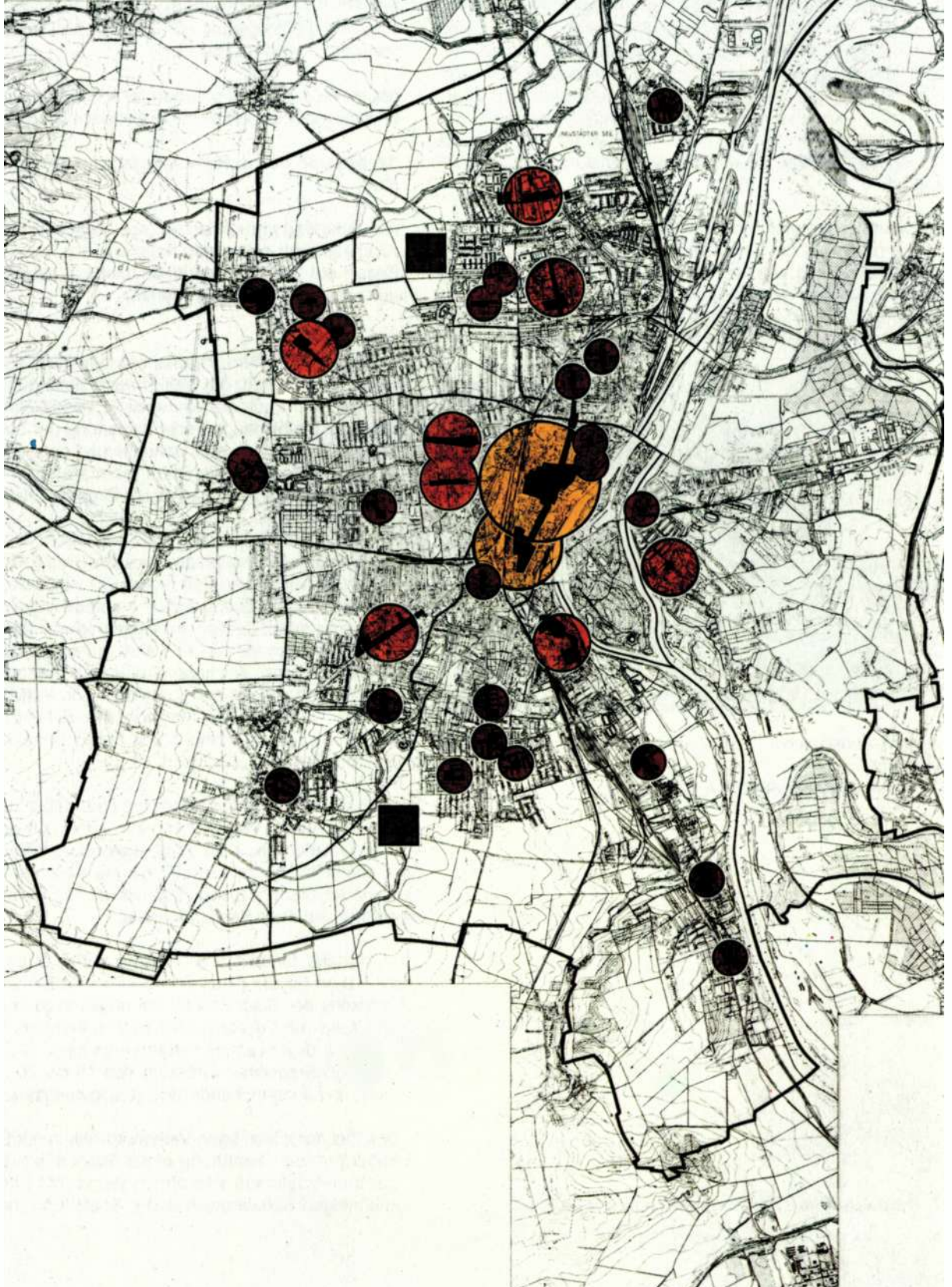
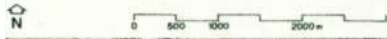
GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG



MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

EINZELHANDELSSTRUKTUR



VERKEHR

Als verkehrsplanerische Fachplanung wurde das Gutachten "Verkehrliche Leitbildstruktur für die Landeshauptstadt Magdeburg" von der Planungsgemeinschaft Dr. Theine (PGT) bearbeitet. Im Rahmen des Gutachtens werden abgestimmt mit den Entwicklungszielen des Strukturplanes das Straßennetz und die ÖPNV-Konzeption unter Berücksichtigung der verabschiedeten Leitsätze zur künftigen Verkehrsplanung der Stadt Magdeburg dargelegt. Darüber hinaus werden für zwei langfristig angelegte Leitbilder der Stadtentwicklung Magdeburgs die Auswirkungen auf das ÖPNV- und Hauptstraßennetz aufgezeigt und in den Strukturplan übernommen. Die Untersuchung ist als Grundlagengutachten eine thematische Ergänzung zum Strukturplan. Hinsichtlich der inhaltlichen Aspekte wird auf das Verkehrsgutachten verwiesen.¹

Im folgenden werden zur Konkretisierung des Leitbildes Verkehr (vgl. Kap.2) die Leitsätze für die Verkehrsplanung der Stadt Magdeburg, die im November 1991 in der Abteilung Verkehrsplanung des Stadtplanungsamts erarbeitet und im Frühjahr 1992 von der Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden sind, im Wortlaut wiedergegeben:



Verkehrsknotenpunkt Große Diesdorfer Straße / Arndtstraße, Stadtfeld

Photo: eigene Aufnahme von 1992

LEITSÄTZE FÜR DIE VERKEHRSPLANUNG DER STADT MAGDEBURG

Der gesellschaftliche Wandel hat für die Entwicklung der Stadt Magdeburg und auch für den Stadtverkehr neue Bedingungen gesetzt. Für den Verkehr sind dies vor allem:

- eine neue Zielgröße der Motorisierungsentwicklung (500-600 PKW/1000 EW) und die ungeheure Dynamik dieses Prozesses (Steigerung von 220 auf 390 PKW/1000 EW vom 01.01.1990-30.09.1991)
- die marktwirtschaftlich orientierte Stadtentwicklung mit intensivem und auch weiter extensivem Stadtwachstum
- die neue politische Rolle Magdeburgs als Landeshauptstadt
- die verkehrsgeographische Lage Magdeburgs. Die Stadt rückt aus einer bisherigen Randlage nun in ein Zentrum in Bezug auf fast alle Verkehrssysteme Deutschlands und des europäischen Binnenmarktes.

Für die zukünftige Verkehrsplanung der Stadt sind deshalb Leitbilder erforderlich, die diese neuen Bedingungen reflektieren, die aber auch die vorhandene Verkehrsinfrastruktur und bedingt die bisherige Verkehrsplanung der Stadt berücksichtigen. Die Planung muß schnelle und dauerhafte Lösungen präsentieren, die die Stadt lebensfähig erhalten und ihrer Entwicklung jetzt und zukünftig förderlich sind.

Die individuelle Motorisierung stellt besonders die Städte vor große Probleme. Der uneingeschränkte Gebrauch des privaten Kfz zu jeder Zeit und an jedem Ort wird zukünftig nicht mehr möglich sein. Zuerst sollen Angebote attraktiver Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) stehen, aber Restriktionen für den MIV sind unvermeidbar. Sie sind gezielt einzusetzen. Wir haben heute den Vorzug, auf einen fortgeschrittenen Stand der Städtebau- und Verkehrswissenschaft und auf uns jetzt angebotene Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Planung und Praxis der alten Bundesländer zurückgreifen zu können.

"Macht unsere Fehler insbesondere hinsichtlich der Überbetonung des Autoverkehrs nicht nach", ist ein oft erteilter Ratsschlag. Trotzdem muß die Stadt Magdeburg ihre eigene und ganz spezielle Lösung suchen, die die Besonderheiten und Identität der Stadt berücksichtigt und die die Akzeptanz ihrer Bewohner und auch Besucher findet.

Die Leitbilder für den Stadtverkehr sollen Grundlage und Legitimation für die Erarbeitung eines neuen Generalverkehrsplanes der Stadt und für die notwendige vorgezogene Bearbeitung von Teilkonzeptionen des Verkehrs in der Verantwortung des Stadtplanungsamtes sein. Sie sollen für einen überschaubaren Zeitraum von 15 bis 20 Jahren die Planung und entsprechende Umsetzung bestimmen.

1. Das Ziel der zukünftigen Verkehrspolitik in der Stadt Magdeburg ist die Gestaltung eines ökonomisch und ökologisch verträglichen Verkehrssystems. Mit Blick auf den zukünftigen Schwerpunkt in der Stadt- und Verkehrspla-

nung heißt das, den Stadtverkehr umweltverträglicher, stadtgerecht und menschenfreundlich zu gestalten, heißt also, den sogenannten Umweltverbund-Verkehrsart dem ÖPNV, dem Fußgänger- und Radverkehr die Priorität in jeder Beziehung einzuräumen und den motorisierten Individualverkehr (MIV) einzuschränken in seinem Umfang und verkehrsberuhigend zu beeinflussen in seinem Ablauf.

2. Die Verkehrsplanung ist integrierter Bestandteil der Stadtplanung und in Bezug auf die übergreifende Funktion der Verkehrsnetze zum Umland auch der Landesplanung. Die Flächennutzungsplanung von Stadt und Umland muß der grundsätzlichen verkehrspolitischen Zielstellung entsprechen, nämlich weniger und vor allem weniger motorisierten Verkehr erzeugen, d.h. "Flächennutzungsplanung der kurzen Wege", Planung polyzentrischer Stadtstrukturen und Standortplanungen immer zuerst im Blick auf eine effektive ÖPNV-Erschließung sowie auf Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit.
3. Die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steht an erster Stelle. Die dominierende Rolle der Straßenbahn in Magdeburg ist weiter auszubauen, aber auch S-Bahn und Busverkehr sind weiter zu entwickeln. Alle Nahverkehrssysteme sind zu einem Verkehrsverbund zusammenzuführen. Die Attraktivität des ÖPNV ist die entscheidende Alternative zum motorisierten Individualverkehr und für die Verkehrsmittelwahl von großer Bedeutung. Der gegenwärtigen Tendenz der Veränderung des modal-split zu Ungunsten des ÖPNV muß mit Konsequenz entgegengesteuert werden, trotz hoher Kosten und weiter notwendig werdender Subventionen für den ÖPNV. Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV sind auch zum Nachteil des Kfz-Verkehrs durchzusetzen. Folgewirkungen für den Kfz-Verkehr sind jedoch nicht unbeachtet zu lassen.

Die wichtigen Zielstellungen sind:

- die Schaffung des Verkehrsverbundes als komplexes Verkehrssystem der Stadt und des Umlandes auch unter Einbeziehung eines zielgerichtet zu schaffenden "Park and Ride" und "Bike and Ride-Systems"
 - die Erhaltung und möglichst Verkürzung der Reisezeiten und Garantierung des pünktlichen und sicheren Verkehrs insbesondere durch separate Führung des ÖPNV, durch Beschleunigungsmaßnahmen und Bevorzugung im Verkehrsablauf
 - die Erhöhung des Beförderungsniveaus
 - die Erweiterung der Netze und Anlagen
 - die Gestaltung eines fahrgastfreundlichen Tarifsystems
4. Der Fußgängerverkehr ist zu fördern. Dem Fußgänger ist mehr Freizügigkeit und Sicherheit zu geben. Es sind weitere Fußgängerbereiche in der Stadt, im Stadtzentrum und Stadtteilgebietszentren zu schaffen. Durch Tempo 30-Zonen in den Wohn- und Siedlungsgebieten ist die Sicherheit für die Bewohner, insbesondere für Kinder und

ältere Bürger zu erhöhen. Besondere Aufmerksamkeit ist den Querungsstellen zu widmen durch die Installierung weiterer Fußgänger-LSA in der Stadt, insbesondere Sicherung der Schulwege. In Ausnahmefällen sind auch niveaufreie Querungen an besonders kritischen Stellen zu schaffen.

5. Der Fahrradverkehr hat in Magdeburg Tradition. Entsprechend der Bedeutung des Radverkehrs im Komplex der Umweltverbund-Verkehrsarten und der guten Voraussetzungen in der Stadt sind beispielhafte Lösungen für den Radverkehr zu schaffen. Ein Radwegeplan mit einem differenzierten Netz von Radwegen und der Bevorzugung von Trassen abseits von Hauptverkehrsstraßen ist zu erarbeiten und seine schrittweise Realisierung durch zweckgebundene Investitionen durchzusetzen. Dem Radverkehr sind alle möglichen verkehrsorganisatorischen und baulichen Hilfen zu seiner Sicherheit zu gewähren, auch das Befahren von Fußgängerbereichen u.a. gehört dazu. Die Arbeitsgruppe Radverkehr wird sich als ein komplexes Gremium aller für den Radverkehr Verantwortlichen und am Radverkehr Interessierten für die Belange des Radverkehrs konsequent einsetzen.
6. Die Motorisierungsentwicklung, die Zunahme des Verkehrs, des individuellen Personenverkehrs wie insbesondere auch des Güterverkehrs, läßt den freien uneingeschränkten Gebrauch des Kfz in der Stadt in Zukunft nicht mehr zu. Der Stadt- und Verkehrsplanung kommt die Aufgabe zu, diesen Verkehr "stadtverträglich" zu machen, auf vernünftigen Gebrauch des privaten Kfz einzuwirken. Restriktive Planung muß sich auf bestimmte Nutzergruppen beziehen und orts- und zeitbezogen angewandt werden. Eine zielgerichtete Parkraumplanung und -politik ist dabei ein wichtiges Mittel für die Bewältigung des MIV. Beschränkung der Parkkapazitäten und eine entsprechende Bewirtschaftung der Markierungseinrichtungen sind ein Regulativ für den Umstieg auf ein alternatives Verkehrsmittel.

Motorisierter Individualverkehr ist als Durchgangsverkehr in den sensiblen Stadtbereichen, also in den Wohn- und Siedlungsgebieten, aber auch im Stadtzentrum auszuhalten und auf Straßen in Randlage dieser Gebiete zu verlagern. Die "Rand"-Straßen bilden das Straßennetz der Stadt und gliedern die Stadt strukturell in Verkehrszellen. Das Straßennetz ist nur lückenhaft und in teilweise unzureichendem Niveau vorhanden. Umstrukturierung, Rekonstruktion, Komplettierung und Erweiterung des Straßennetzes, auch infolge der neuen verkehrsgeographischen Bedingungen für die Stadt, sind erforderlich. Der Schwerpunkt der Planung für den MIV soll in der Ausnutzung der vorhandenen Straßen, in der Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Sicherheit durch den Einsatz "intelligenter" Systeme (Lichtsignalsteuerung, Verkehrsleitsysteme u.a.) und im Ausbau der Schwachstellen (z.B. Knotenpunkte) liegen. Neubau von Straßen, Brücken, Knotenpunkten und anderen Verkehrsanlagen ist aber auch bei einer Verkehrspolitik, die den ÖPNV und andere nicht motorisierte Verkehrsarten favorisiert, notwendig. Damit werden auch Voraussetzungen für die Verkehrsberuhigung geschaffen.

Zur städtebaulichen Integration von Verkehrsanlagen gehört eine besondere Beachtung der Grüngestaltung.

Die erwartete besondere Steigerung des Güterverkehrs muß durch die weitere Nutzung der Schienen- und Wasserwege, durch die Nutzung der Logistik in der Steuerung der Gütertransporte, aber auch durch die Schaffung besonders schwerverkehrsverträglicher Trassen bewältigt werden. Wirtschaftsverkehr bedarf als wichtiger Wirtschaftsfaktor in seiner vielfältigen Form (auch Sondertransporte, Beförderung von Gefahrgütern u.a.m.) Beachtung.

7. Zur Stadtverträglichkeit des Verkehrs, insbesondere zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt gehört als wesentliches Element der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung die flächendeckende Verkehrsberuhigung. Sie umfaßt die Planung von Tempo 30-Zonen in (fast) allen Wohn- und anderen sensiblen Stadtgebieten und die Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen in besonderen Situationen und zu ihr gehört als Bedingung und Voraussetzung die Erhaltung und Herausbildung eines leistungsfähigen Straßengrundnetzes mit Tempo 50. Die Dämpfung der Geschwindigkeit des Autoverkehrs wirkt sich günstig auf alle Komponenten der Umweltverträglichkeit (Lärm, Abgase, Unfälle, Flächenbedarf, Aufenthaltsqualität, Straßengestaltung, Grünflächen) aus. Zur Gestaltung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen gehören nicht nur entsprechende Verkehrsbeschreibungen sondern zielgerichtete bauliche Maßnahmen.

8. Den Belangen der Behinderten ist in der Verkehrsplanung besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Die behindertengerechte Planung umfaßt ein großes Spektrum: sie beginnt bei der Strukturplanung der Stadt, bei Verkehrsberuhigung und Tempo 30-Planung, sie steht in einem besonders engem Zusammenhang zur bevorzugten Behandlung des Fußgängerverkehrs und sie beinhaltet auch die Benutzbarkeit der Verkehrsmittel. Der Schwerpunkt der verkehrsbaulichen Maßnahmen liegt bei der Gestaltung der Verkehrswege.

Bordabsenkungen, bequeme Rampen, Anordnung entsprechender Parkstellplätze für Rollstuhlfahrer u.a.m. sollen den Behinderten die Teilnahme am Verkehr erleichtern.

9. Das Stadtzentrum nimmt in Bezug auf den Verkehr eine besonders wichtige Stellung ein. Bevorzugung von ÖPNV, Fußgänger- und Radfaherverkehr und die Einschränkung des MIV sind hier am konsequentesten zu realisieren. Für das Stadtzentrum ist eine neue Verkehrskonzeption zu erarbeiten, die auch die entsprechende Parkraumkonzeption einschließt. Unstrittig sollten folgende Zielstellungen sein:

- Durchgangsverkehr ist im Stadtzentrum konsequent auszuschließen;
- für den sensiblen Eibuferbereich sind entsprechende Verkehrslösungen anzustreben, die dem stadtplanerischen Ziel, die Stadt wieder enger mit dem Strom zu verbinden, entgegenkommen;

- größere Freiräume sind für den Fußgänger zu schaffen;

- für den ruhenden Verkehr sind Stellplätze zu errichten, die Kapazität an Stellplätzen ist der Stadtverträglichkeit anzupassen, die Standorte sind sorgfältig in und um das Stadtzentrum zu planen; sie sind komplett zu bewirtschaften und mit einem entsprechenden Parkleitsystem auszustatten. Parken muß für den Bewohner des Stadtzentrums gesichert sowie vordergründig für den Wirtschafts-, Einkaufs- und Besucherverkehr möglich sein. Der Berufsverkehr ist weitestgehend zu verdrängen,

- den Anforderungen aus der Rolle Magdeburgs als Landeshauptstadt ist im Stadtzentrum auch verkehrlich besonders Rechnung zu tragen.

10. Die Planung des ruhenden Verkehrs ist generell nach bestimmten Verkehrs- und kommunalpolitischen Grundsätzen vorzunehmen und als eine wichtige Steuergröße für den fließenden Verkehr einzusetzen.

Entsprechend der Grundnutzung ist nach den baugesetzlichen Bestimmungen der Parkierungsbedarf zu decken oder durch Geld an die Kommune abzugelten. Diese "Einnahmen" sollten für die Schaffung öffentlicher Parkierungseinrichtungen oder für Förderung des ÖPNV eingesetzt werden.

Am Wohnstandort wird der Anspruch auf das Abstellen der Fahrzeuge der Bewohner anerkannt. Es sind Regelungen zu treffen, wie die Probleme in den Wohngebieten zu lösen sind, wie der Nachhole- und der jetzt erhöhte Bedarf durch die neue Zielgröße der Motorisierung abzudecken ist. Die notwendigen Flächen sind durch die Planung zu fixieren und zu sichern, wobei alle Formen der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, zunehmend die mehrgeschossigen Anlagen zur Anwendung kommen sollten.

Für das Stadtzentrum ist eine besondere Parkierungskonzeption zu erarbeiten, die die Schaffung von mehrgeschossigen Anlagen und die komplette Bewirtschaftung enthält. Den Bewohnern des Stadtzentrums ist das Parken mittels Anwohnerparkkarten zu ermöglichen.

Es ist ein Park and Ride-System, differenziert auf bestimmte Bedarfsgruppen bezogen, aufzubauen.

11. Die Stadt ist mit ihren Verkehrssystemen mit dem Umland verknüpft. Besonders bezieht sich das auf die Straßenwege, den Eisenbahn-, Schiffs- und auch mittelbar den Luftverkehr.

Der Straßenfernverkehr ist als Durchgangsverkehr um die Stadt herumzuführen, einstrahlender Fernverkehr, insbesondere über die Autobahnen, sollte nicht durch die an der Stadtperipherie liegenden alten Ortslagen geführt werden.

Der Eisenbahnverkehr übt mit der Einführung des IC-Verkehrs besonderen Einfluß auf die Stadt durch Trassenbedarf, durch Schaffung niveaufreier Querungen innerhalb der Stadt und durch besondere Anforderungen im Hauptbahnhofsbereich in Bezug auf Gestaltung des Umfeldes aus.

Im Bereich des Eisenbahngüterverkehrs ist die sorgfältige Standortplanung von Container-Terminals als Quell- und Zielpunkten des Güter-Schwerverkehrs erforderlich.

Die Standortvorteile aus der unmittelbaren Nachbarschaft von Hafen, Verschiebebahnhof, Autobahn, sind mit der Anordnung eines Güterverkehrszentrums zu nutzen.

Der Luftverkehr übt nur mittelbaren Einfluß auf die Gestaltung von Verkehrswegen in der Stadt durch die Lage des Flugplatzes aus. Eine Orientierung des Standortes auf einen möglichen ÖPNV-Anschluß ist anzustreben.

Insgesamt ist auch bei dieser Problematik von Fern-, Güter-, Eisenbahn-, Schiffs- und Luftverkehr das der Stadt- und Verkehrsplanung zugrunde liegende Leitmotiv der ökologisch orientierten Planung voranzustellen.

TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

Grundsätzliches

Die technische Infrastruktur mit ihren Netzen und Anlagen in den Bereichen Wasser, Abwasser, Energie oder Abfall, bildet die Grundlage für das "technische" Funktionieren einer Stadt. Für Magdeburg läßt sich - wie für alle ehemaligen DDR-Städte zusammenfassend sagen, daß aufgrund veränderter Standards sowie Nutzeransprüche heute ein Nachholbedarf für Sanierung und Ausbau der stadttechnischen Einrichtungen besteht. Hohes Baualter bestimmter Ver- oder Entsorgungselemente, größere Sensibilität gegenüber der Umweltverträglichkeit oder gestiegene Verbrauchswerte pro Einwohner verlangen in den nächsten Jahren überdurchschnittliche finanzielle Anstrengungen.

Für die wichtigsten Bereiche der technischen Infrastruktur soll im folgenden ein zusammenfassender Überblick über Situation bzw. Planungsstand gegeben werden:

Wasserversorgung

Die Trinkwasserversorgung Magdeburgs erfolgt seit 1964 durch das Wasserwerk Colbitz, in dem qualitativ hochwertiges Wasser¹ aus der Colbitzer Heide gewonnen wird und das insgesamt 750.000 Einwohner in der gesamten Region versorgt. Die Einspeisung des Colbitzer Wassers in das Magdeburger Netz erfolgt über 3 Hauptleitungen, die durch 2 weitere Leitungen ergänzt wurden, um zusätzliches Wasser aus Burg bzw. aus dem Fläming in das städtische Netz zu pumpen. Damit ist die Trinkwasserversorgung der Stadt Magdeburg auch langfristig gesichert.

Bis 1932 wurde Magdeburg mit Trinkwasser aus dem Wasserwerk Buckau versorgt, danach wurde Brauchwasser für Industrie- und Gewerbebetriebe gefördert. Das Wasserwerk Buckau ist derzeit stillgelegt, da ein nennenswerter Bedarf an Brauchwasser bei den angeschlossenen Abnehmern derzeit nicht besteht.

Hinsichtlich der anderen Elemente des Wasserversorgungssystems ist festzustellen, daß langfristig in den älteren Stadtteilen (z.B. Buckau, Sudenburg) die lokalen Teilnetze sukzessive erneuert und teilweise durch größere Querschnitte ersetzt werden müssen.

Abwasserentsorgung

Für die Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser sind ebenfalls umfangreiche Sanierungen bzw. Erweiterungen von allen Systemkomponenten erforderlich. Die Stadt Magdeburg wird immer noch in weiten Teilen über ein Mischsystem entwässert; grundsätzlich ist es erforderlich, im Rahmen der geplanten Maßnahmen ein Trennsystem aufzubauen.

¹ Es ist allerdings zu prüfen, ob und in welchem Umfang partielle Verunreinigungen durch sowjetische Streitkräfte verursacht worden und welche Maßnahmen dagegen zu ergreifen sind.

Das Magdeburger Abwasser wird in der Kläranlage Gerwisch behandelt. Geplant ist, die Kläranlage Gerwisch in eine moderne biologische Großkläranlage mit 3 Reinigungsstufen zur P- und N-Elimination entsprechend dem Stand der Technik mit etwa 500.000 EGW auszubauen. Der erste Bauabschnitt der Vollkläranlage ist bis ca. 1987 vorgesehen. Für die südlich der Sohlender Straße liegenden Bereiche Magdeburgs bietet sich ein Anschluß an die Kläranlage in Schönebeck an.

Im Zusammenhang mit der Erweiterung der Klärwerkskapazitäten sind zwei neue Hauptsammler geplant. Der Nordsammler wird im Endausbau von Olvenstedt kommend parallel zur Autobahn A2 (bzw. parallel zum geplanten Nordverbinder) bis zum Pumpwerk Rothensee in Höhe des Betriebshofes Nord geführt und von dort über die Elbe bis zur Kläranlage verlängert. An ihn werden nicht nur alle nördlichen Großsiedlungen (Neu-Olvenstedt, Neustädter Feld, Kannenstieg, Neustädter See) angeschlossen, sondern auch das Gewerbegebiet Sülzgrund sowie Nachbargemeinden nördlich von Magdeburg.

Der erste Bauabschnitt, bei dem es sich um eine Abwasserdruckrohrleitung von der Elbe bis zur Kläranlage Gerwisch handelt, ist in Abhängigkeit vom Wasserstand der Elbe ab Mai 1993 möglich. Die Durchführung des 2. Bauabschnittes zwischen August-Bebel-Damm bis zum Ostufer der Elbe ist ab Oktober 1993 möglich. Mit dem Bau der Abwasserleitung im August-Bebel-Damm wird im März 1993 begonnen. Der Sammler bildet die Voraussetzung für die Übernahme des Abwassers aus dem Bereich Barleben, Glindenberg und der Siedlung Schiffshebewerk. Ein Teil der Trassierung des Hauptsammlers Nord erfolgt im weiteren parallel zum Nordverbinder.

Der Südsammler soll von Ottersleben kommend in östlicher Richtung zum Pumpwerk Unterhorstweg geführt werden. Er wird die Entsorgung der südlichen Stadtteile übernehmen.

Durch beide neuen Sammler wird der alte Hauptsammler entlastet, der - von Diesdorf kommend - von West nach Ost durch das Stadtgebiet geführt wird. Die damit in diesem Sammler entstehenden Kapazitätsreserven können kostensparend für Innenentwicklung der Stadt (Bestandsentwicklung, Stadttumbau) genutzt werden.

Grundsätzliche Kapazitätsprobleme bestehen bei der Ableitung von Regenwasser, da alle Bachläufe als Vorfluter bereits bis an ihre Grenzen ausgelastet sind. Damit das Niederschlagswasser die offenen Gewässer nicht zusätzlich belastet, ist es erforderlich, bei allen Stadterweiterungsprojekten die Entwässerungsmöglichkeiten sorgfältig zu prüfen und umfangreiche Retentionsbecken vorzusehen.

Als erschließungstechnisch äußerst problematisch muß der gesamte Ostelberaum eingestuft werden. Als Gebiet mit hohen Grundwasserständen im Einflußbereich der Elbe und dadurch möglichen grundwasserbedingten Überschwemmungen, fehlenden Abflußmöglichkeiten für Niederschlagswasser sowie einer stark sanierungsbedürftigen bzw. einer unzureichenden abwassertechnischen Erschließung liegen die Erschließungskosten im Vergleich zu den westelbischen Stadtgebieten unverhältnismäßig hoch (neben hohen

Kosten, die für Gründungen aufgewendet werden müssen). Das Stadtgebiet kann nicht als künftiger Siedlungsschwerpunkt angesehen werden.

Energieversorgung

Für den Bereich Elektroenergieversorgung steht ein erheblicher Ausbau- und Sanierungsbedarf an. Einzelne Systemkomponenten des stadtinternen Netzes im Sektor Elektroenergie müssen in Teilbereichen der Stadt kurzfristig erweitert werden, um künftige Bedarfszuwächse abdecken zu können.

Mit dem verstärkten Ausbau des 380-kV-Netzes und dem damit verbundenen schrittweisen Rückbau/Ersatz des 220-kV-Netzes wird nach Planungen der Vereinigten Energiewerke AG die Reservierung einer zusätzlichen 380-kV-Leitungstrasse zwischen Magdeburg und Wolmirstedt erforderlich. Die bestehenden und geplanten Anlagen der Vereinigten Energiewerke AG sind im Plan Planungsbindungen und nutzungstabile Flächen dargestellt.

Nach Angaben der Energieversorgung Magdeburg AG sind die Umspannwerke Süd-West, Mitte und Ost in Planung. Die Anlagen müssen über 110-kV-Kabelsysteme in das vorhandene Netz eingebunden werden. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei die zu errichtende Verbindung Umspannwerk Sandtorstraße zum Umspannwerk Süd. Die vorhandenen 110-kV-Stützpunkte bleiben erhalten und werden schrittweise saniert. Die Vorstellungen zur Nutzungsentwicklung können den Bau neuer 110-kV-Umspannwerke nach sich ziehen. Wesentlichen Einfluß hat dabei der zusätzliche Büroflächenbedarf, insbesondere in Stadtfeld und Sudenburg, wo zusätzlich auch ein verstärkter Wohnungsbau zu erwarten ist.

Um eine stabile Versorgung zu gewährleisten soll das 30-kV-Netz der Stadt perspektivisch abgelöst werden. Das Umspannwerk Ost und das Umspannwerk Franckestraße werden durch 110-kV-Umspannwerke ersetzt. Die weiteren 30-kV-Umspannwerke haben Bestand bis über die Jahrtausendwende, danach muß eine Umstellung auf die 110-kV-Spannungsebene erfolgen. Die Reihenfolge der Maßnahmen, wie auch die Sanierung und der Ausbau der 10-kV-Verteilungsnetzes muß eingebunden werden in ein ordnendes Gesamtkonzept, in dem die Entwicklungsabsichten der Stadt sowie die daraus zu erwartenden Lastenentwicklungen einbezogen werden. Im Niederspannungsnetz der Stadt wie z.B. Buckau oder Sudenburg sind die bisher lediglich auf 3 x 220 V ausgelegten Netze durch neue 380/220 V Netze zu ersetzen.

Gut versorgt mit Elektroenergie ist der Norden Magdeburgs, wo im Zuge der Wohnungsbauprojekte ausreichende Kapazitäten eingeplant und entsprechende Netze gebaut worden sind. Diese Kapazitäten sind auch ausreichend bemessen, um das geplante Gewerbegebiet Sülzgrund zu versorgen.

Die Gasversorgung im Stadtgebiet Magdeburgs wird gegenwärtig von der MGSA (Magdeburger Gasversorgung Sachsen-Anhalt GmbH) mit dem Geschäftsbesorger VEW (Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG) betrieben. Zum 01.07.1992 wollen die Städtischen Werke Magdeburg unter

anderem die Gasversorgung für das Stadtgebiet übernehmen.

In Abstimmung mit der Umstellkonzeption des Vorlieferanten, der Verbundnetz Gas AG, ist vorgesehen, zukünftig in der Stadt mit zwei Gasarten, dem Eigenerdgas aus dem Raum Salzwedel (Brennwert ca. 3,6 kWh/m³) und dem H-Gas (Brennwert ca. 11,2 kWh/m³) zu versorgen. Das H-Gas soll ab September 1992 zunächst für Sondervertragskunden im Raum Magdeburg Nord/Ost/Zentrum und für die Umstellung der Tarifabnehmer sowie Sondervertragskunden von Stadtgas auf Erdgas genutzt werden. Die Sondervertragskunden im Raum Magdeburg Südost, die gegenwärtig mit Eigenerdgas versorgt werden, können dieses Gas auch weiterhin (zumindest über einen Zeitraum von zehn Jahren) verwenden. Es ist vorgesehen, weiteren Sondervertragskunden, die im Bereich der mit Eigenerdgas betriebenen Leitungen liegen, dieses Gas anzubieten. Die Umstellung von Stadtgas auf Erdgas soll Ende 1994 abgeschlossen sein.

In der Stadt existiert zudem ein erheblicher Anteil der Wohnungen, die mit Ofenheizung auf Kohlebasis beheizt werden. Im Rahmen zu erwartender Wohnungsmodernisierungen ist auf dem Energiesektor Vorsorge für einen umweltverträglichen Energieträger zu treffen. 46% der Magdeburger Wohnungen sind bereits an zentrale Wärmeversorgungsanlagen angeschlossen (ca. 40.000 Wohnungen an die Fernwärmeversorgung und weitere ca. 20.000 Wohnungen an dezentrale Heizkraftwerke). Darüber hinaus besteht im Süden des Stadtgebietes ein weiteres Angebot für ca. 10.000 Wohnungen, da die dezentralen Kraftwerke der dortigen Industriebetriebe aufgrund von Stilllegungen oder Betriebsverkleinerungen heute unterausgelastet sind. Diese Kraftwerke sind bereits an das städtische Erdgasnetz angeschlossen.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung in Magdeburg erfolgt auf der Grundlage des Abfallwirtschaftskonzept, das durch die Stadtverordnetenversammlung am 14.11.1992 beschlossen wurde. Danach ist zur Gewährleistung der Abfallentsorgung vor dem Hintergrund des derzeitigen Verfüllungsstandes der Deponien, eine Erweiterung der Deponie Hängeisberge erforderlich. Östlich angrenzend an den eigentlichen Deponiestandort wird die Anlage eines Gewerbegebietes der Abfallwirtschaft als Standort für eine Baustellenmischabfall-, eine Sortieranlage, eine Bauschuttrecyclinganlage und eine Bodenbörse vorbereitet.

Über das vorliegende Abfallwirtschaftskonzept hinaus muß mit den Nachbarkreisen Magdeburgs im Rahmen der Regionalplanung eine intensive Zusammenarbeit über ein umweltverträgliches und für alle Gemeinden stadtverträgliches Abfallbeseitigungskonzept erarbeitet werden, da sowohl die Deponie am Großen Cracauer Anger als auch die Deponie Hängeisberge sind aufgrund ihrer Lage zum Stadtgebiet als äußerst problematisch eingestuft werden müssen. Es ist deshalb erforderlich, die Deponie hinsichtlich ihrer Umweltverträglichkeit im Stadtgefüge und in Verbindung mit dem geplanten Wohngebiet westlich von Ottersleben zu überprüfen. Für die geplanten Nutzungsüberlegungen am Großen und Kleinen Cracauer Anger (Bundesgartenschau, Messe) erscheint die kurzfristige Schließung der Deponie Cracauer

Anger erforderlich.

Grundsätzlich ist es weiterhin notwendig, in der Stadt Magdeburg ein System der schadarmen bzw. schadlosen Beseitigung, Verwertung oder Behandlung von Abfallstoffen wieder aufzubauen.

PLANUNGSBINDUNGEN

Im PLAN NUTZUNGSSTABILE FLÄCHEN / PLANUNGSBINDUNGEN werden diejenigen Flächen benannt, die nutzungsstabil erscheinen, auf denen in absehbarer Zeit kein Veränderungsdruck liegen wird, z.B. die Großsiedlungen, Parke, Friedhöfe, Industriebereiche am Hafen etc. Planungsbindungen schränken die Diskussion um mögliche Nutzungen und Stadterweiterungen ein, wie z.B. durch technische Einrichtungen wie Hochspannungsleitungen, Gleisanlagen, Ver- und Entsorgungsanlagen, aber auch Naturschutzgebiete, Parkanlagen, usw., müssen vor Inanspruchnahme durch Bebauung gesichert werden.

Deutlich werden auf dem abgebildeten Plan insbesondere der zu sichernde Grüngürtel entlang der Elbe und um die Stadt herum. Dieser Gürtel ist nur in den Bereichen unterbrochen, die in den vorliegenden Rahmenplanentwürfen als zu diskutierende Stadterweiterungsflächen dargestellt werden.

Ebenso deutlich ist der in seiner Nutzung stabile (rote) Wohnungsgürtel mit den Großsiedlungen der 20er Jahre im Süden und der Nachkriegssiedlungen im Norden.

Gekennzeichnet sind in hellroter und hellgrauer Farbe die im Verfahren befindlichen Bebauungsplanbereiche für geplante Wohn- und Gewerbeareale (insgesamt 226 Wohnbaufläche und 283 gewerbliche Bauflächen), die ersten Stadterweiterungsgebiete der 90er Jahre.






Sichtbar wird bei der Betrachtung der Karte der Umstrukturierungsprozess, in dem sich die Stadtmitte befindet. Hier können nur kleinere Flächen als nutzungsstabil bezeichnet werden (vergleiche auch: Plan Konflikte und Potentiale).

Als Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Strukturplan sind im Plan folgende Planungsbindungen ergänzt:

- die geplante 380-kV-Leitungstrasse der VEAG
- die ausgewiesenen Landschafts- und Naturschutzgebiete
- Trinkwasserschutzgebiete
- das Hochwassergebiet Elbe/Ehle/ Umflutkanal/Stadt-park
- das Hochwasserschutzbecken Schrote Diesdorf
- Bergbauschutzgebiete.

PLANUNGSBINDUNGEN - NUTZUNGSSTABILE FLÄCHEN

	Nutzungsstabile Wohnbauflächen
	Nutzungsstabile Mischbauflächen
	Nutzungsstabile innerstädtische Kernnutzung
	Nutzungsstabile Gewerbeflächen
	Nutzungsstabile Industrieflächen
	Bebauungsplangebiete mit Angabe der überwiegenden Nutzung (Wohnen / Gewerbe)
	Bestehende/geplante öffentliche Grünflächen
	Freizeit und Erholungsflächen, Kleingärten, Landwirtschaft
	Waldflächen
	Landschaftsschutzgebiet
	Naturschutzgebiet
	Bergbauschutzgebiet
	Wasserflächen
	Trinkwasserschutzgebiet
	Hochwasserschutzgebiet
	Hochwasserschutzbecken
	Großflächige Infrastruktureinrichtungen (Krankenhäuser, Universität etc.)
	Schießplatz
	Großflächige Ver- und Entsorgungsanlagen

	Hochspannungsleitungen (≥ 110 kV) / geplant
	Hauptverkehrsstraßen
	Gleisanlagen
	Flugplatz
	Mülldeponie



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG

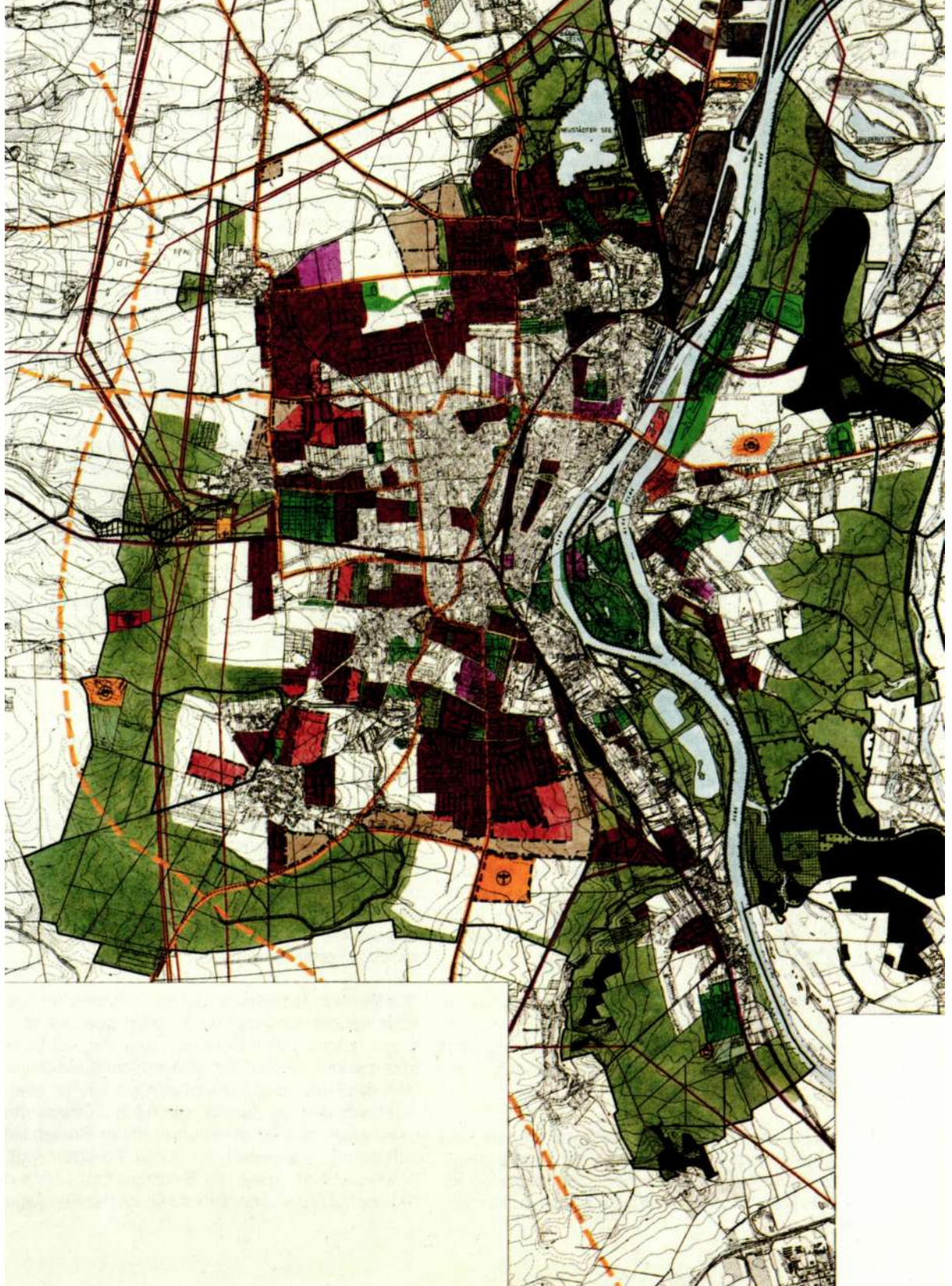


MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

NUTZUNGSSTABILE
FLÄCHEN/
PLANUNGSBINDUNGEN

0 500 1000 2000



KONFLIKTE UND POTENTIALE

In dem Plan "Konflikte und Potentiale" sind, in Ergänzung zum Plan "Planungsbindungen", diejenigen Flächen farblich dargestellt, die einem Entwicklungs- und Veränderungsdruck ausgesetzt sind. Das sind z.B. Flächen wie Grünbereiche und Kleingartengebiete, auf denen Wohnungsbau entstehen könnte oder innerstädtische Wohngebiete, in denen die Mieter durch Praxen und Büros verdrängt werden, aber auch die großflächigen Industrie- und Wohnbauflächen am Stadtrand, wo bisher unklar ist, wie die künftige Nutzung aussehen wird.

Dargestellt sind sowohl Flächen, die einem nicht erwünschten Druck ausgesetzt sind, wie die Stadtranderweiterungen, Bereiche, in denen Wohnen durch Gewerbe und Dienstleistung verdrängt wird wie im Stadtfeld, als auch Flächen, wo eine Veränderung eine Aufwertung des Stadtbereiches bedeutet, so z.B. in der Alten Neustadt, in den nach Süden entlang der Elbe verlaufenden Ortsteilen sowie auf den bisher militärisch genutzten Flächen.

Der grundlegende Konflikt in der Stadtentwicklung Magdeburgs - ähnlich dem in anderen, vergleichbaren Städten - ist die städtebauliche Zielsetzung der Innenentwicklung vor der Inanspruchnahme der Flächen im Außenraum am Stadtrand. Dieser Konflikt wird wesentlich bestimmt von

- der ungeklärten Eigentumsansprüche für schätzungsweise 70Pder Flächen in der Stadt,
- den überhöhten Grundstückspreisen in den innenstadtnahen Lagen,
- den ungeklärten Altlastenvorkommen auf den alten Industriearealen, sowie
- der ungeklärten ökonomischen Zukunft zahlreicher Betriebe, die Flächen für eine Neustrukturierung blockieren.

Dieser grundsätzliche Konflikt konnte im Strukturplan nicht gelöst werden, wie die Aufstellung der Summen der bereits ausgewiesenen und sich in der Diskussion befindlichen Bauflächen deutlich zeigen. Angemerkt werden muß an dieser Stelle, daß hier ausschließlich die verwaltungsintern abgestimmten Erweiterungsflächen berücksichtigt sind, nicht aber die in den Entwürfen zur Rahmenplanung dargestellten maximalen Erweiterungsvorstellungen der beauftragten Büros, die weder städtebaulich noch ökonomisch begründbar sind und die dem gesetzlich vorgeschriebenen sparsamen Umgang mit dem Boden eklatant widersprechen. Dabei handelt es sich faktisch um eine nochmalige Verdoppelung der bisherigen Größenordnung (weitere 480 ha).

Die fachlich deutlich favorisierte Entscheidung zur Innenentwicklung setzt eine detaillierte Auseinandersetzung mit den Feinstrukturen der Stadt voraus, sollen die bestehenden Qualitäten Magdeburgs nicht nur erhalten, sondern noch ausgebaut werden.

Mit der Entscheidung für diese Innenentwicklung ist eine Untersuchung verbunden, ob die vorhandenen Verdichtungspotentiale, wie Baulücken, Brachflächen und landwirtschaftlich genutzte Flächen in der Innenstadt sowie Dachge-

schoßaufbau ausreichen oder ob grundsätzlich großflächige Stadtbauflächen, wie etwa Kleingartenkolonien, in Anspruch genommen werden müssen.

In diesem Zusammenhang muß eine grundlegende politische Entscheidung über die Kleingartenflächen getroffen werden. Dabei sollten folgende Leitlinien berücksichtigt werden:

- Die Freiraumstruktur der Stadt basiert momentan überwiegend auf Kleingärten (ca. 1.300 Fläche!)
- Kleingärten haben insbesondere im Zusammenhang eine ökologische, stadtklimatische und lufthygienische Ausgleichswirkung, insbesondere solche, die eine großflächige Ausdehnung haben und als Grünkeile wirken,
- Kleingärten haben einen hohen Erholungswert; insbesondere solche in ansonsten stark verdichteten Stadtgebieten,
- Kleingärten haben eine nicht zu unterschätzende soziale Funktion, gerade auch in Zeiten wirtschaftlicher Not.

Wenn die Stadt sich für die Inanspruchnahme von Kleingärten entscheidet, so ist durch eine vorherige genaue Untersuchung zu klären, welche dafür infrage kommen.

Daneben gilt es zu untersuchen, wie Industrie- und Gewerbebetriebe auf den traditionellen Standorten anzusiedeln sind, um die infrastrukturellen Vorteile auszunutzen und damit dringend an anderen Stellen benötigtes Geld des kommunalen Haushalts einzusparen, statt Flächen im Außenraum zu erschließen.

Im folgenden sind die stadtteilbezogenen Konflikte und Potentiale beschrieben (vergleiche Karte und Deckblatt Bereichseinteilung).

Bereich 1 Rothensee

Als grundlegender Konflikt zeichnet sich ab, daß der Schutz des Landschaftsraumes und die Entwicklung eines Erholungsgebietes nördlich Rothensees mit Schrote, Elbearm, Anger Rothensee und Teich den Absichten, das gesamte Gebiet nördlich Rothensees als Industriegebiet zu erschließen, entgegenstehen. Daneben geht es ebenso um die Entscheidung, ob eine Aufwertung des Ortsteils Rothensee als Wohnstandort mit der geplanten industriellen Entwicklung vereinbar erscheint.

Der Bereich Rothensee gilt als industrieller Entwicklungsschwerpunkt der Stadt: eine Hafengesellschaft zur Erweiterung / Ausbau des Hafens ist gegründet, ein Güterverteilzentrum mit immensen Flächenansprüchen soll angesiedelt werden, die Reichsbahn strebt den Bau eines ebenso großen Rangierbahnhofs südlich der A2 an. Dieser gewerblichen Erweiterung stehen die Interessen der Rothenseer Wohnbevölkerung, die bisher ein starkes Beharrungsvermögen bewiesen hat sowie die Belange des Landschafts- und Naturschutzes und der Erholungssuchenden gegenüber.

Der Landschaftsraum zwischen Barleber See und Rothensee bildet im Zusammenhang mit den westlich angrenzenden, landwirtschaftlich genutzten Bereichen, dem Neustädter See und den Barro-Seen eine stadtstrukturell übergeordnete Grünzone, die als ökologisches Entlastungsgebiet wirkt. Der südlich der A2 liegende Bereich ist durch eine Vielzahl schutzwürdiger Landschaftselemente geprägt. Eine, wenn auch nur Teilbereiche betreffende Entwicklung als Industriegebiet hat eine vollständige Veränderung des naturräumlichen Charakters bzw. den Verlust dieser Landschaftselemente zur Folge. Landschaftsplanerisches Anliegen ist es deshalb, den südlich des Barleber Sees gelegenen Bereich und den Landschaftsraum zwischen Verschiebebahnhof Rothensee, A2, Ortsteil Rothensee und der Linie zwischen Anger Rothensee und dem See aufzuwerten.

Unter der Zielsetzung einer Aufwertung Rothensees als Wohnstandort stellt sich die Frage nach der künftigen Entwicklungsrichtung der südlich an den Ortsteil angrenzenden Fläche als Wohnstandort oder als gewerbliche Baufläche. Aus gutachterlicher Sicht bietet sich zur Aufwertung des Wohnstandorts Rothensee die Erweiterung der Freifläche Am Anger nach Osten hin an. Wenn der gesamte nördliche Ortsrand einer Freiraumnutzung vorbehalten bleibt, wird die Wohnbebauung von der Industrie abgeschirmt.

Demgegenüber verstärkt eine industriell-gewerbliche Nutzung südlich und nördlich Rothensees die isolierte Lage, die dann durch Bahnlinien im Westen und Industrie im Norden, Osten und Süden und dem Nordverbinder als Hauptverkehrsstraße geprägt ist.

Das südlich des Neustädter Sees liegende Stadtgebiet ist mit Kleingartengebieten, Einfamilienhausgebieten und einzelnen Freiflächen relativ stark durchgrünt. Im Zusammenhang mit den nördlicher liegenden Freiflächen (Neustädter See, Barro Seen, Landschaftsraum und Vogelsang-Park) bildet sich eine übergeordnete Freiraumzone bis zum Rand der Alten Neustadt. Als Konflikt zeichnet sich ab, daß Verdichtungsabsichten den Forderungen nach einem Erhalt des locker strukturierten Charakters als Fortsetzung der Grünzone entgegenstehen.

Bereich 2 Stadterweiterung Nord

Folgende Konflikte und Potentiale sind für diesen Bereich zwischen dem Stadtring im Osten, der BAB A2 im Norden, Olvenstedt im Westen und dem Stadtfeld im Süden zu benennen:

Für den Freiraum zwischen den Großsiedlungen Olvenstedt und dem Neustädter Feld gibt es trotz des hohen Defizits an Grün- und Freiflächen Begehrlichkeiten zur Erschließung als Bauland.

Die Inanspruchnahme umfangreicher bisher landwirtschaftlich genutzter Flächen nördlich der Großen Sülze für eine gewerbliche Stadterweiterung (westlich Ebendorfer Chaussee) steht dem Ziel eines sparsamen Umgangs mit Grund

und Boden entgegen. Mittelfristig sollten für den Bedarf an Industrie- und Gewerbeflächen die traditionellen Standorte wie Rothensee reaktiviert werden.

Eine gewerbliche Entwicklung im Bereich westlich der Ebendorfer Chaussee und im Gebiet südlich der großen Sülze ist mit der Sicherung einer übergeordneten Freiraumzone, die sich über den Bördepark zu dem zusammenhängenden Kleingartengebiet fortsetzt, nicht zu vereinbaren. Abgewogen werden muß die Umweltverträglichkeit einer gewerblichen Entwicklung westlich der Ebendorfer Chaussee angesichts des geplanten ausgedehnten gewerblichen Entwicklungsraums und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen (Versiegelung und Überwärmung / Abriegelung des nördlichen Stadtgebietes durch Gewerbegebiete etc.). Als Konflikt stellt sich ferner die Überlegung zur Inanspruchnahme der landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich des Krankenhauses Olvenstedt für eine bauliche Entwicklung dar.

Einer baulichen Entwicklung entlang des Stadteingangs über die Bundesstraße 189 stehen die landschaftlichen Ziele einer übergeordneten Grünschneise vom Landschaftsraum entlang der Olvenstedter Röthe über das zusammenhängende Kleingartengebiet bis hin zur Innenstadt gegenüber. Nicht unberücksichtigt bleiben darf die Frage der Repräsentation der Stadt an ihrem Eingang.

Die unkontrollierte Entwicklung der Kleingartengebiete zu Wohngebieten anstelle der Beibehaltung der Kleingartennutzung bildet einen Konflikt in der Stadtentwicklung. Die Kleingärten stellen ein tragendes Element der Freiraumstruktur mit stadtklimatischen und stadtoökologischen Ausgleichsfunktionen dar. Des weiteren sind sie Erholungsgebiet für die dicht besiedelten Stadtgebiete im Norden Magdeburgs.

Bereich 3 Stadterweiterung West

Der grundsätzliche Konflikt Innenentwicklung vor Außenentwicklung wird in diesem Bereich besonders deutlich. Bisher sind die Siedlungsränder sowohl von Ottersleben und Sudenburg als auch von Diesdorf klar erkennbar und fügen sich harmonisch in die Landschaft ein. Auf der anderen Seite besteht eine nicht geringe Nachfrage nach Flächen für Einfamilienhäuser, nachdem in den vergangenen 40 Jahren diese Form des Wohnens staatlich nicht gefördert wurde und sich in den zahlreichen Kleingartenanlagen kompensiert hat. Neben den Argumenten des Landschaftsverbrauchs, der Zersiedlung, der verlängerten Verkehrswege steht einer baulichen Erweiterung der Stadt nach Westen der Betrieb der Mülldeponie Hängeisberge entgegen. Durch das hohe Aufkommen von Schwerlastverkehr in Ottersleben und Lüttgen-Ottersleben sowie die Belastungen durch Schadstoffe aufgrund der vorherrschenden Westwinde stellt die Deponie eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Ihr weiterer Betrieb muß auch ohne zusätzliche bauliche Entwicklung hinsichtlich der Umweltverträglichkeit gutachterlich untersucht werden.

Bereich 4 Stadterweiterung Süd

Neben der oben im Bereich 3 dargestellten Frage der Innen- oder Außenentwicklung muß hier die Frage nach der Stadtverträglichkeit des Flughafens, insbesondere durch den Ausbau der Start- und Landebahn und bei Steigerung der Flugbewegungen gestellt werden. Eine höhere Frequentierung des Flughafens schränkt die bauliche Entwicklung in den Flugschneisen sowie nördlich der Ottersleber Chaussee ein.

Bereich 5 Stadtfeld/ Sudenburg

Dieser innerstädtische Bereich ist erheblichen Konflikten in der Entwicklung ausgesetzt. Die ausgedehnten Kleingartenflächen in Stadtfeld unterliegen trotz ihrer hohen ökologischen, lufthygienischen und klimatischen Wirksamkeit und ihrer sozialen Funktion dem Druck zur Umwandlung als potentielle Wohnungsbaureserven. Als Potential zur Verbesserung der Freiflächenversorgung bietet sich die Umstrukturierung und Öffnung der Kleingärten für die Öffentlichkeit an.

In den sehr attraktiven, innenstadtnahen Wohngebieten des Stadtfeldes wird die Wohnnutzung zunehmend durch Büros verdrängt, die den Wohnraum umnutzen.

In Sudenburg - als einem der traditionellen Industriestandorte Magdeburgs - ist die künftige industrielle Entwicklung entlang der Sudenburger Wuhne ungeklärt. Emissionen der Betriebe haben Beeinträchtigungen der nahegelegenen Stadtgebiete zur Folge. Das südlich der Industrieschiene liegende Gebiet stellt sich mit einzelnen Wohnbereichen, Gewerbebetrieben, Kleingärten und Landwirtschaftsflächen als unstrukturiert dar. Es besteht die Chance, durch eine grundlegende Neuordnung der zum Teil sehr unstrukturierten Flächen und durch bauliche Ergänzungen eine Aufwertung und Erhöhung der städtebaulichen Qualität zu erreichen.

Bereich 6 Innenstadt und Rotehorn-Insel

Der Bereich der Innenstadt wird neuen Nutzungsanforderungen entsprechen müssen. Die Erweiterung der tertiären Nutzungen und der Sitz der Landesregierung sind bereits verfestigt. Die Kernnutzung in der Innenstadt wird verstärkt das Wohnen zurückdrängen. Zur Elbe hin bieten sich attraktive Lagen, die als Wohngebiete gesichert werden sollen. Der Handelshafen ist als zentrumsnahe, untergenutzte Fläche einem erheblichen Umnutzungsdruck ausgesetzt. Als Erweiterungsfläche für die Universität und durch die Ansiedlung von Dienstleistungsbetrieben kann unter Berücksichtigung vorhandener baulicher Strukturen eine erhebliche Aufwertung erreicht werden. Er bietet zudem ein hohes Wohnbauflächenpotential.

Ein weiterer wesentlicher Konflikt sind die umfangreichen Nutzungsansprüche an den Rotehorn-Park. Verkehrsintensive Nutzungen, insbesondere im Bereich der Stadthalle und des Winterhafens, können zu einer erheblichen Beeinträchtigung des historischen Parkcharakters führen.

Bereich 7 Ostelberaum

Der Ostelberaum ist traditionell kein Siedlungsschwerpunkt für die Stadt Magdeburg gewesen. Die Friedrichstadt, Cracau und auch Prester liegen vor den Toren der Stadt. Die deutlichste Zäsur bildet hier die Elbe. Zersiedelt wirkt dieser Bereich durch große, sich verfestigende Kleingartenanlagen und Kleinsiedlungen, die sich entlang der Berliner Chaussee, der Bundesstraße 1 bis weit in den südlichen Landschaftsraum erstrecken.

Sowohl nördlich der B1 als auch im Süden bei Prester liegen umfangreiche militärische Flächen, deren Nachnutzung zum Teil nicht geklärt ist. Die Kasernenanlagen nördlich der Brückstraße wurden kürzlich renoviert und werden nun von der Landesregierung genutzt. Noch ungeklärt bzw. nicht abschließend geklärt ist die Folgenutzung der militärischen Übungsareale nördlich der Jerichower Straße als auch für die Flächen bei Prester.

Einen wesentlichen Konflikt bildet die Mülldeponie am Großen Cracauer Anger, die durch ihre Größe weithin sichtbar ist. Ungeklärt ist das Ausmaß der Altlastenablagerungen, da die Deponie von der damaligen stationierten Sowjetischen Armee unkontrolliert genutzt wurde. Stadträumliche Konzepte in den Randbereichen der Deponie müssen scheitern, solange das Gefährdungspotential nicht abschließend geklärt ist und die Deponie weiter betrieben wird. Am Fuß der Deponie liegen Kleingärten, deren Weiternutzung ebenso ungeklärt ist wie eine Bebauung der benachbarten Flächen. Es sollte versucht werden, ein innovatives Rekultivierungsprojekt im Rahmen der geplanten Bundesgartenschau zu initiieren.

Besonders auffällig ist ein Teil des Stadtgebietes entlang der B1, der sich als städtebaulich unstrukturiert darstellt. Ein ungeordnetes Gefüge aus Gewerbe, Industrie und Wohnen lassen den östlichen Stadteingang Magdeburgs streckenweise unattraktiv erscheinen.

Ein weiterer wesentlicher Konflikt sind die umfangreichen Nutzungsansprüche im Bereich des Herrenkrugparks. Verkehrsintensive Nutzungen und nicht parktypische Nutzungen können hier ebenso wie im Rotehorn-Park zu einer erheblichen Beeinträchtigung des historischen Parkcharakters führen.

Ein wesentliches prägendes Element des ostelbischen Raums ist nach der Wende in großen Teilen zerstört worden: die Obstplantagen. Sie dienten vor der Wende zur Versorgung der Stadt Magdeburg. Die Regeln der Europäischen Gemeinschaft (EG) haben die LPG's in Versuchung geführt, für ein bestimmtes "Kopfgeld" tausende Obstbäume abzuschlagen. Damit verliert der Ostelberaum ein wichtiges Ausstattungsmerkmal.

Schützenswerte naturräumliche Gegebenheiten, schwierige Bodenverhältnisse, eine nur in Teilbereichen vorhandene technische Infrastruktur sowie nicht vorhandene Verkehrsbauten stehen einem Siedlungsschwerpunkt im Bereich Ostelbe entgegen. Die bisher militärisch genutzten Flächen, ehemalige LPG-Flächen sowie Teile der sich verfestigenden Kleingärten bilden genügend Potentiale.

Bereich 8 "Perlenkette"

Als "Perlenkette" werden die in Nord-Süd-Richtung entlang der Elbe verlaufenden Orte Buckau, Fermersleben, Salbke und Westerhüsen genannt. Sie sind traditionelle Arbeiterquartiere mit großflächigen Maschinenbaubetrieben. Charakteristisch für sie ist die klassische Gemengelage, wo Wohnquartiere unmittelbar an die Fabriken angrenzen. Alle vier Ortsteile sind einer hohen Verkehrsbelastung ausgesetzt. Ein gravierender Leerstand von Wohnungen und der immer anhaltende Bevölkerungsrückgang als Folge einer vierzigjährigen Vernachlässigung der historischen Bausubstanz machen kurzfristige Sanierungsmaßnahmen notwendig. In Buckau sind bereits vorbereitende Untersuchungen durchgeführt worden. Dazu kommt, bedingt durch die hohe Arbeitslosigkeit und die Konzentration der Schwermaschinenindustrie, ein wirtschaftlicher Notstand, dem mit Umstrukturierungen großer nicht betriebsnotwendiger Bereiche entgegnet werden muß.

Charakteristisch für alle vier Ortsteile ist die Abwendung von der Elbe. Sie haben sich städtebaulich zur Straße hin orientiert und die Wasserflächen nicht in das Stadtbild miteinbezogen. Mit der Lage an der Elbe weisen die Ortsteile einen attraktiven Standortvorteil auf.

Durch Einhalt des baulichen Verfalls, Sanierungsmaßnahmen, bauliche Ergänzungen, Altlastensanierung, Ansiedlung neuer Gewerbetriebe, Lösung der Verkehrsprobleme sowie Öffnung der Stadtteile zur Elbe hin können die Ortsteile nach jahrzehntelanger Vernachlässigung aufgewertet werden und bieten ein erhebliches Potential in der Stadtentwicklung.

Im folgenden sind die Stadterweiterungspotentiale in einer Planübersicht dargestellt. Zu unterscheiden sind Wohnbau- und Gewerbebauflächen in Rahmenplänen bzw. in Bebauungsplänen. Es sind alle Flächen aufgeführt, die im Laufe der vergangenen Jahre angedacht und diskutiert wurden, also auch solche, denen aus fachlicher Sicht unter keinen Umständen zugestimmt werden kann. Diese sind in der tabellarischen Übersicht unter den Punkten 35 bis 40 aufgeführt. Zählt man die Bebauungsplan-, Rahmenplanflächen und innerstädtischen Potentiale zusammen, so erhält Magdeburg Flächen für weitere ca. 43.000 Arbeitsplätze sowie für ca. 38.000 Wohneinheiten. Das sind in jedem Fall mehr Flächen, als für die maximale Zielzahl von 320.000 Einwohner gebraucht werden.

Bei den im folgenden im Plan dargestellten Flächen handelt es sich vorwiegend um **großflächige Stadterweiterungen im Außenraum** bzw. um die **zwei Schwerpunkte der innerstädtischen Verdichtung**: Alte Neustadt und Perlenkette. Auf die Darstellung der kleineren, sich im Verfahren befindlichen Bebauungspläne wurde hier verzichtet. Nur die in diesem Übersichtsplan eingetragenen Gewerbe- und Wohnbauflächen sind in den daran folgenden Tabellen aufgeführt.

Eine Übersichtskarte, in der alle die im Verfahren befindlichen Bebauungspläne eingetragen sind, liegt im Stadtplanungsamt zur Einsicht vor.

FLACHENAUSWEISUNGEN

	Wohnflächen im Bebauungsplan
	Gewerbe- und Industrieflächen im Bebauungsplan
	Außenentwicklung Wohnen in Rahmenplänen, verwaltungsintern abgestimmt
	Außenentwicklung Gewerbe in Rahmenplänen, verwaltungsintern abgestimmt
	Maximale Außenentwicklung Wohnen in Rahmenplänen, nicht konsensfähig
	Maximale Außenentwicklung Gewerbe in Rahmenplänen, nicht konsensfähig
	Numerierung siehe folgende Seiten



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG



KONFLIKTE UND POTENTIALE

ERSTE PAUSCHALIERTE AUFSTELLUNG DER ANGEDACHTEN UND DISKUTierten FLÄCHENAUSWEISUNGEN¹

WOHNBAUFLÄCHENPOTENTIALE IN B-PLÄNEN (siehe beiliegende Karte und Seite 34)

KENNZEICHNUNG	WBL ha	WE2	DICHTE WE/ha		
1.	301-2	Olvenstedt-Süd	13	530	41
2.	251-3	Werder	12	280	23
3.	302-1	Vogelbr./Rennew.	13	360	28
4.	301-1	Kümmelsberg	14	560	40
5.	302-2	Vogelbr./Harsdf.	15	390	26
6.	362-2	Braunschw.Str.	14	940	67
7.	355-1	Goethesiedlung	4	100	25
8.	359-1	Brenneckestr.	12	400	33
9.	354-1	Frankefelde	39	1.170	30
10.	353-1	Wanzl.Chaussee	8	160	20
11.	431-1	Am Hopfengtn.	22	840	38
12.	428-1	Salbker Ch.N.	5	100	20
13.	111-3	Lerchenwuhne	10	100	10
14.	484-1	Welsleber Str.	12	480	40
15.	253-1	Breitscheidstr.		300	
Summen			193	6.710	

GEWERBE- UND INDUSTRIEFLÄCHENPOTENTIALE IN B-PLÄNEN (SIEHE BEILIEGENDE KARTE)

		BRUTTO	NETTO ³	ARBEITSPLÄTZE ⁴
		ha	ha	
12.	428-1	45	25,0	2.080
16.	226-2.1	12	6,5	540
17.	112-1	11	6,0	500
18.	111-1/111-3	48	26,5	2.210
19.	111-2	20	11,0	920
20.	301-1	14	8,0	670
21.	368-1	20	11,0	920
22.	329-1	10	5,5	460
23.	348-1	33	18,0	1.500
24.	431-1	70	38,5	3.210
Summen		283	156,0	13.000

¹ Die Zahlenangaben sind gerundet, soweit detaillierte Angaben vorlagen, sind diese in die Berechnungen miteingegangen.

² Als Durchschnittswert wird eine Wohnungsgröße von 100 qm angenommen.

³ 55 % des Bruttobaulandes; 45 % Abzug für Erschließung, Infrastruktur etc.; ohne Grünflächenanteil.

⁴ Flächenbedarf von 60 qm pro Arbeitsplatz (Durchschnittswert für Gewerbeparks) bei einer angenommenen GFZ von 0,5.

⁵ Durchschnittliche GFZ i Innenstadtbereich: 0,8.

INNERSTÄDTISCHE POTENTIALE FÜR WOHNUNGSBAU

		WBL ha	WE	DICHTE ⁵ WE/ha
41. ⁶	Kleingärten	72	5.760	80
42. ⁷	Alter Handelshafen	13	780	80
43. ⁸	"Perlenkette"	50	2.200	80
44. ⁹	SKET-Gelände	12	960	80
45. ¹⁰	Alte Neustadt	19	1.520	80
46. ¹¹	Sudenburg	19	1.520	80
47. ¹²	Innerstädtische Verdichtung, pauschal	160	12.800	80
Summen		345	25.540	

INNERSTÄDTISCHE VERDICHTUNGSPOTENTIALE FÜR GEWERBLICHE FLÄCHEN

		BRUTTO ha	NETTO ha	ARBEITSPLÄTZE
48. ⁷	Alter Handelshafen	23	12,5	1.040
49. ⁸	"Perlenkette"	50	27,5	2.290
Summen		73	40,0	3.330

WOHNUNGSBAUPOTENTIALE AM STADTRAND IN RAHMENPLÄNEN / STADTERWEITERUNGSFLÄCHEN
(Verwaltungsintern abgestimmt)

			WBL ha	WE	DICHTE WE/ha
25.	R3-368	Nörtl.Diesdorf	25	1.300	52
26.	R5-359	Osterwedd.Str.	30	600	20
27.	R4-353	Hängelsberge	25	750	30
28.	R8-484	Westerhs.-Salbke	61	1.530	25
29.	Ostelbe	Ostelbe	42	1.550	37
Summen			183	5.730	

- 6 Nach dem jetzigen Stand der Untersuchungen wird davon ausgegangen, daß etwa 10 % der existierenden Kleingartenflächen im gesamten Stadtgebiet für den Wohnungsbau zur Verfügung stehen. Bei z.Z. vorhandenen ca. 1.300 ha Kleingartenflächen beträgt das Verdichtungspotential etwa 130 ha. Sie sind im Plan nicht räumlich gekennzeichnet.
- 7 Es ist davon auszugehen, daß mehr als 50 % der vorhandenen Flächen grundlegende strukturelle Veränderungen erfahren werden (siehe vorliegende Untersuchungen und städtebauliche Entwürfe der Gesamthochschule Kassel, FB 12 und 13). Als Berechnungsgrundlage werden also 50 % der vorhandenen Fläche angenommen. Davon wird die Hälfte als gewerbliche, die andere Hälfte als Wohnbaufläche berechnet.
- 8 Als "Perlenkette" werden die südlich an der Westelbe gelegenen Orte bezeichnet. Aufgrund des hohen Leerstandes (intern muß von bis zu 6.000 leerstehenden Wohnungen in diesem Bereich ausgegangen werden) und der zahlreichen vorgenommenen Abbrüche und Abgänge wegen Baufälligkeit wird hier von einem Verdichtungspotential von 40% ausgegangen, davon die Hälfte als gewerbliche Baufläche.
- 9 Im Zuge der Umstrukturierung des SKET-Geländes ist der Bau von ca. 1.000 WE geplant.
- 10 Die Angaben beruhen auf dem Rahmenplan "Alte Neustadt" der Planungsgruppe Nord, Kassel, vom Oktober '92.
- 11 Die Angaben resultieren aus dem Rahmenplan "Sudenburg" des Büros StadtBauplan, Dortmund, vom Januar '93. Sie beziehen sich lediglich auf den Leerstand.
- 12 Die mögliche innerstädtische Verdichtung (Baulücken/Freiflächen/Brachen) wird hier rechnerisch mit 10% des gesamten Wohnungsbestandes angenommen. Allerdings ist von einer tatsächlichen Größenordnung von 25 bis 35% auszugehen, wie die Untersuchungen u.a. in Dresden zeigen. Das bedeutet konkret ein Wohnflächenpotential für etwa 32.600 oder 45.600 Wohnungen. Aufgrund der zahlreichen Restitutionsansprüche ist eine kurzfristige Aktivierung dieser Flächen nicht möglich, sodaß der Ansatz auf 10% reduziert wurde.

GEWERBEFLÄCHENPOTENTIALE AM STADTRAND IN RAHMENPLÄNEN / STADTERWEITERUNGSFLÄCHEN
(Verwaltungsintern abgestimmt)

		BRUTTO ha	NETTO ha	ARBEITSPLÄTZE
30.	R9-112	350	192,5	16.050
31. ¹³	R1-103	140	77,0	1.480
32. ¹⁴	R1-103	200	110,0	3.930
33.	R1-103	100	55,0	4.590
34.	R1-103	19	10,5	880
Summen		809	445,0	26.930

**IN RAHMENPLÄNEN DARGESTELLTE STADTERWEITERUNGSFLÄCHEN - NICHT ABGESTIMMT / NICHT KONSENSFÄHIG
WOHNEN**

		WBL ha	WE	DICHTE WE/ha
35.	R4-353	91,0	5.460	60
36.	R4-353	66,0	3.960	60
37.	R7-431	44,0	2.640	60
38.	R8-484	22,0	1.320	60
Summen		223,0	13.380	

IN RAHMENPLÄNEN DARGESTELLTE GEWERBLICHE ERWEITERUNGSFLÄCHEN - NICHT ABGESTIMMT / NICHT KONSENSFÄHIG

		BRUTTO ha	NETTO ha	ARBEITSPLÄTZE
39.	R9-112	285	157,0	13.060
40.	R7-431	175	96,0	8.000
Summen		460	253,0	21.060

13 Diese etwa 160 ha große Fläche ist für Rangiergleise und Wendeschleifen in der Diskussion. Sie erscheint in dieser Größenordnung als überdimensioniert und steht somit im Widerspruch zur gesetzlichen Vorgabe des sparsamen Flächenverbrauches. Zudem handelt es sich um landschaftlich wertvolle Bereiche. Berechnungsgrundlage für diese pauschalierte Aufstellung sind hier 280 qm Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.

14 Diese Fläche von ca. 198 ha Größe ist für ein Güterverladezentrum vorgesehen. Aus fachlicher Sicht erscheint auch hier ein Fachgutachten erforderlich, das sich zum einen mit dem Flächenanspruch, zum anderen mit den möglichen Nutzungskombinationen Rangierflächen / Güterverladezentrum und Handelshafen auseinandersetzt. Berechnungsgrundlage für diese pauschalierte Aufstellung sind hier 140 qm Flächenbedarf pro Arbeitsplatz.

KONFLIKTE UND POTENTIALE

	KONFLIGIERENDE NUTZUNGSANSPRÜCHE
	Wohnen
	Mischnutzung
	Kerngebiet
	Gewerbe
	Industrie
	Freizeit- und Erholungsnutzung, Kleingärten, Landwirtschaft
	Öffentliche Grünflächen
	Großflächige Infrastruktureinrichtung
	Verkehr
	Flughafen
	Mülldeponie
	Untersuchungsbedarf der ehemals militärisch genutzten Bereiche
	Untersuchungsbedarf der großflächigen Industriegebiete
	Untersuchungsbedarf der Bereiche mit überwiegend gemischter Nutzung
	
	POTENTIALE DER STADTERWEITERUNG
	Wohnungsbauflächen
	Gewerbliche Flächen



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG

N

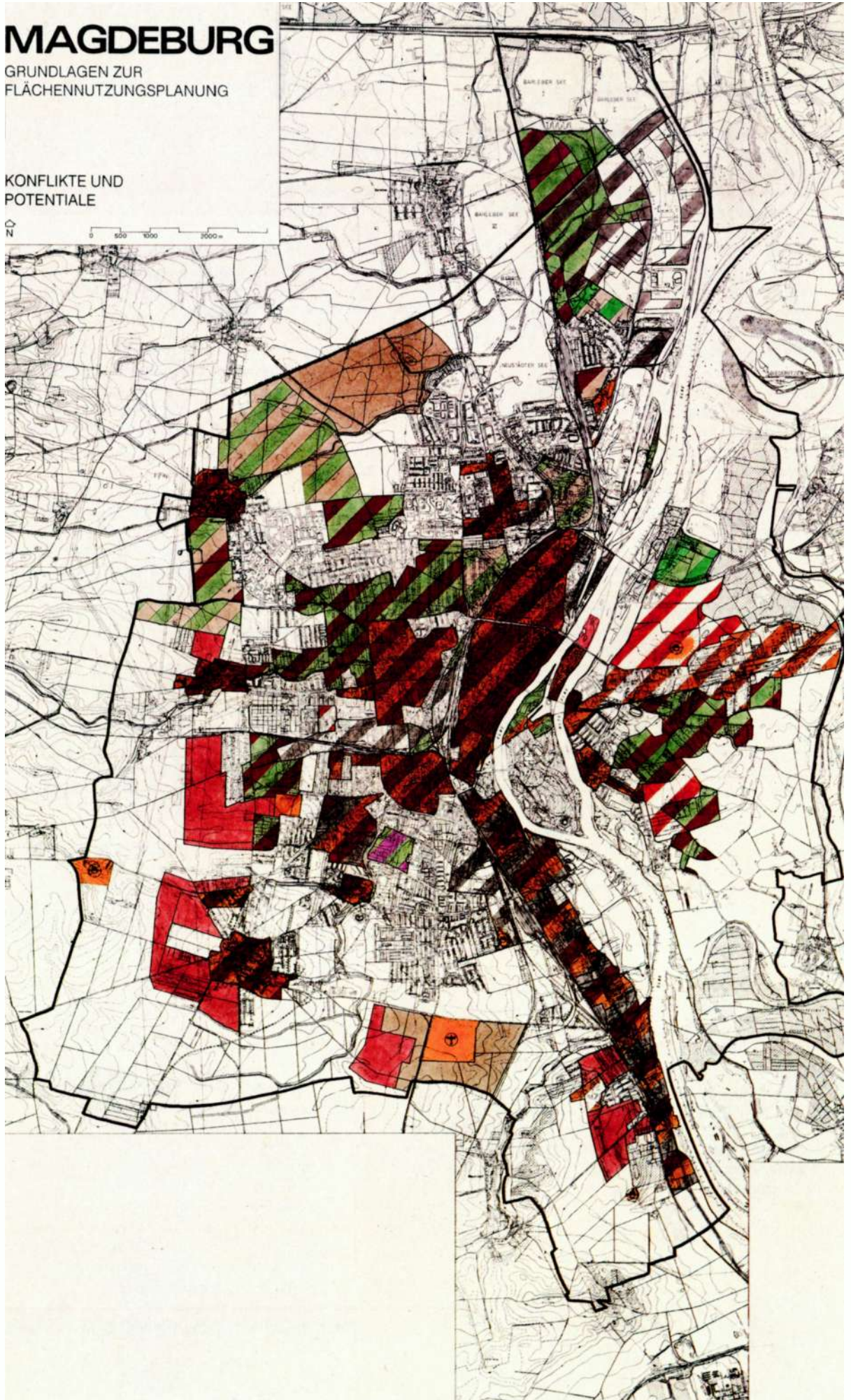
MAGDEBURG

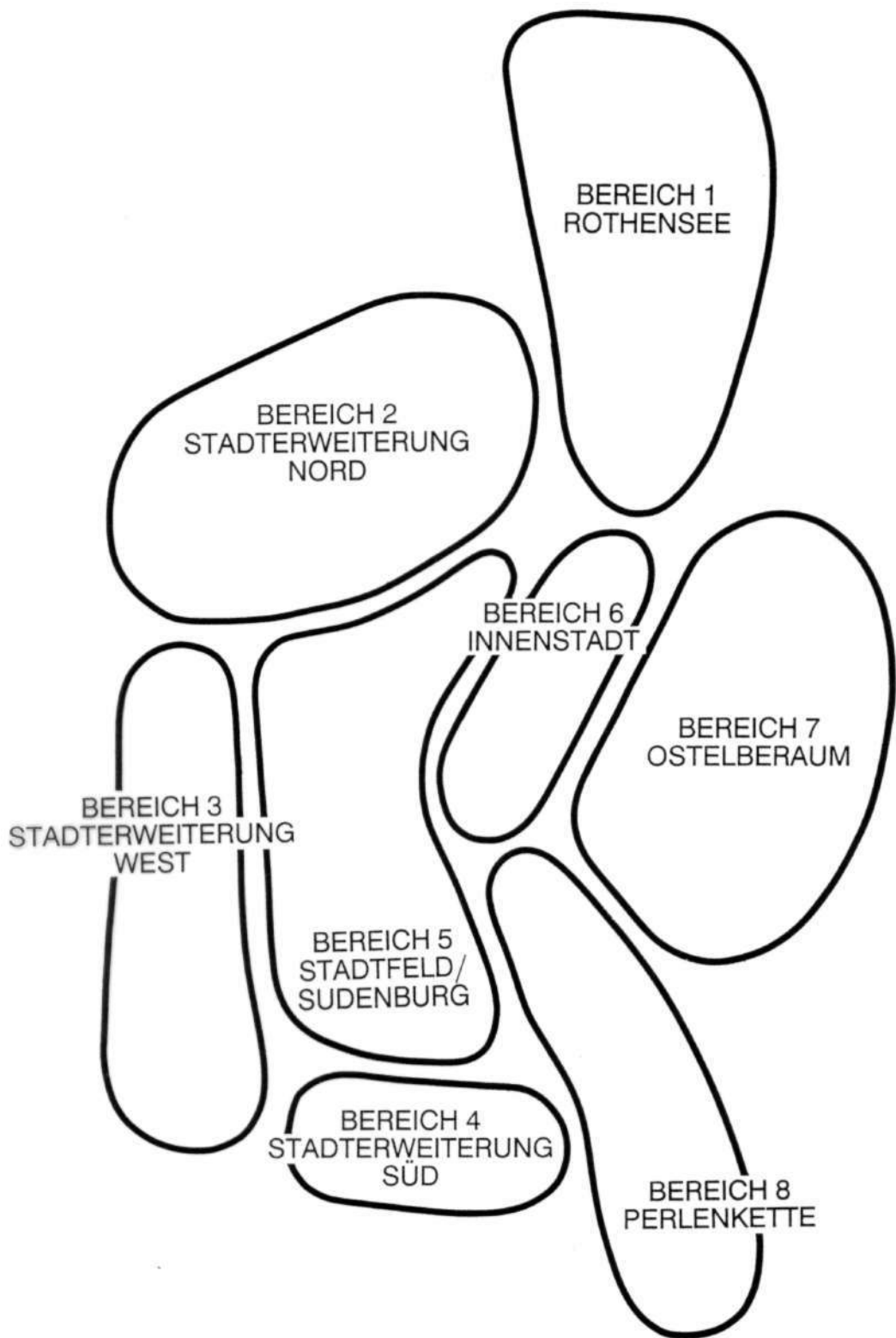
GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

KONFLIKTE UND
POTENTIALE

0 500 1000 2000 m

N





FLÄCHENAUSWEISUNGEN IM UMLAND

Die ursprüngliche Absicht, einen Übersichtsplan zu erstellen, in dem die in den Flächennutzungsplänen der angrenzenden Gemeinden ausgewiesenen Wohnbau-, Misch- und Gewerbeflächen dargestellt sind, konnte nicht realisiert werden, da die eingesehenen Unterlagen nur unvollständig vorlagen. Diese Situation hat sich inzwischen geändert. Der Plan zu den Flächenneuausweisungen Magdeburgs und der angrenzenden Gemeinden liegt inzwischen als Arbeitsgrundlage für die Abstimmungsgespräche zwischen der Stadt Magdeburg und den angrenzenden Gemeinden vor. Als folgender Arbeitsschritt ist eine problemorientierte Auswertung der Flächenneuausweisungen vorgesehen.

Die Probleme in den Stadt-Umland-Beziehungen sind unter anderem dadurch bedingt, daß die Bezirksregierung, als Kontrollorgan für die Einhaltung und Umsetzung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung verantwortlich, sich noch im Aufbau befindet und deshalb ihre Funktion nur ansatzweise erfüllen kann. Die steuernd wirkende Regionalplanung war zum Zeitpunkt der Bearbeitung des Strukturplanes noch nicht installiert.

Fachlich besonders problematisch sind die großflächigen Baugebietsausweisungen einzelner Gemeinden, ohne fachlich fundierte Grundlagenuntersuchungen. So fehlen häufig aussagefähige Arbeitsplatz- und Einwohnerprognosen, Untersuchungen zum Natur- und Landschaftsschutz, regionalplanerische Konzeptionen, Infrastrukturmachweise und stadttechnische Konzeptionen.

Insgesamt muß zur Zeit von ca. 2000 zusätzlichen Bauflächen ausweisungen ausgegangen werden (1.600 Gewerbe / 400 Wohnen). Vordringlich sind es Sondergebietsausweisungen für den großflächigen Einzelhandel und Technologieparks oder auch Sonderflächen ohne nähere Definierung. So ist nördlich der A2 ein zusammenhängender, ca. 15F langer Industrie- und Gewerbegebietsgürtel entstanden, der sich in Konkurrenz zur Stadt Magdeburg verhält. Vorausgesetzt wird bei der Mehrzahl der kleinen Gemeinden, die z.T. ihre bisherigen Siedlungsflächen mehr als verdoppelt haben, daß die Stadt Magdeburg die entsprechenden verkehrlichen Anbindungen und andere stadttechnische Erfordernisse gewährleistet oder erbringt.

Die Widersprüche zu den Zielen der Raumordnung und Landesplanung sind so gravierend, daß der Umland-Dialog, der bisher eher von Konkurrenzdenken geprägt war als von Kooperation, dringend intensiviert werden muß, um weitere Schäden zu vermeiden. Es ist nicht sinnvoll, daß sich die Stadt Magdeburg gezwungen sieht, entgegen ihrer fachlichen Überzeugung, dem Gewerbe- und Industriegürtel eigene Flächen ausweisungen entgegenzusetzen, statt, gemäß der Gesetzeslage, sparsam mit dem Verbrauch von Landschaft umzugehen.

FREIFLÄCHENSTRUKTURKONZEPT

Als Grundlage zur 1. Phase des Flächennutzungsplanes - dem Strukturkonzept - wurde das Freiflächenstrukturkonzept mit einem 3-monatigen Vorlauf erarbeitet. Zielsetzung des Freiflächenstrukturkonzeptes war es, das Stadtgebiet, insbesondere die unbebauten Bereiche, aus landschaftsplanerischer Sicht zu beurteilen und Zielrichtungen zur künftigen Stadtentwicklung Magdeburgs zu erarbeiten. Die Aussagen des Freiflächenstrukturkonzeptes sind zum großen Teil in den Grundlagenplan eingeflossen, zum Teil haben andere Anforderungen überwogen.

Im Rahmen einer umfassenden Bestandsaufnahme wurden die möglichen Entwicklungsbereiche aus dem landschaftlichen und gesamtstädtischen Zusammenhang, hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt und aus den jeweiligen Standortfaktoren heraus (Vegetationsbestand, Erholungswert, Bedeutung für das Stadt- und Landschaftsbild) beurteilt.

Aufbauend auf einer Auswertung von vorliegenden Unterlagen, Expertengesprächen und der Bestandsaufnahme wurden die Mängel, Konflikte, Restriktionen und Potentiale der künftigen Stadtentwicklung ermittelt. Parallel dazu wurden in einer Grobanalyse die derzeitige Landschaftsstruktur, die landschaftlichen Zusammenhänge und ihre Entwicklung im Siedlungsgebiet aufgezeigt.

Auf Grundlage dieser Analysen wurde das Freiflächenstrukturkonzept erarbeitet. Es zeigt die stadträumlich übergeordneten Ziele zur künftigen Freiflächenstruktur und die potentiell möglichen Entwicklungsbereiche für eine Stadterweiterung auf. Die Ziele und Maßnahmen können in diesem Rahmen jedoch nur auszugsweise aufgezeigt werden. Das detaillierte Konzept ist dem Erläuterungsbericht des Freiflächenstrukturkonzeptes zu entnehmen.

Grundlegendes Ziel der Stadtentwicklung ist es, vorhandene stadstrukturell übergeordnete Grünzonen, die sich vom Landschaftsraum bis in die Stadtmitte erstrecken, zu sichern. Angestrebt werden sollte eine Freiflächenstruktur, die durch den Wechsel zwischen bebauten Zonen und folgenden Freiraumzonen als stadökologische Ausgleichsgebiete gekennzeichnet ist:

- Landschaftsraum zwischen den Barleber Seen und Barleben, der sich über die Barro Seen, den Neustädter See, den Landschaftsraum östlich des Verschiebebahnrothensees, den Zoo, den Vogelgesang Park, die Kleingartenanlagen und durchgrünte Siedlungsgebiete bis an den Rand der Alten Neustadt fortsetzt.
- Der zwischen Ebendorf und Olvenstedt liegende Landschaftsraum, der sich südlich der Schrote mit einer Grünzone über den Bördepark bis zum zusammenhängenden Kleingartengebiet im Stadtteil Nordwest fortsetzt.
- Die Freiraumzone um die Olvenstedter Röhre und das zusammenhängende Kleingartengebiet, welches sich bis an den Rand der Altstadt fortsetzt.
- Die Grünzone, die den Westfriedhof und die nördlich der

Schrote liegenden Kleingärtenanlagen einschließt.

- Der Freiraum zwischen den Ortsteilen Ottersleben und Lehmsdorf.
- Der Landschaftsraum um den Großen und Kleinen Wiesengraben, der sich mit großen Kleingärtenanlagen entlang des Magdeburger Ringes als Grünkeil fortsetzt.
- Die zwischen Beyendorf und Westerhüsen gelegene Landschaft, die sich entlang der offen strukturierten Gleisanlagen mit Kleingärten, stark durchgrüneten Siedlungen und Landwirtschaftsflächen bis an den südlichen Randbereich Buckaus erstreckt.

Die Grünzonen, die durch eine Vielzahl unterschiedlicher Freiraumtypen geprägt sind, wirken ausgleichend für das Stadtklima, fördern den Luftaustausch, bieten vernetzte Lebensräume für Pflanzen und Tiere und ein hohes Erholungspotential.

Eine bauliche Verdichtung der Freiraumzonen ist zu vermeiden. Neben der für das westliche Stadtgebiet entwickelten Freiraumstruktur ist der naturräumlich und ökologisch empfindliche Ostelberaum als bedeutendster Naturraum Magdeburgs in seinem bisherigen Charakter zu sichern. Auf eine umfassende Stadterweiterung sollte dort verzichtet werden. Lediglich mit der Neuordnung der ausgedehnten ehemaligen Militärgebiete und der unstrukturierten Bereiche entlang der B1 gehen Veränderungen der derzeitigen Struktur einher, die sich jedoch weitgehend im bisherigen Siedlungsgefüge abspielen.

Beide Grundzüge

- das Grünschneisenmodell im westlichen Stadtgebiet und
- der Erhalt der naturräumlichen Prägung des Ostelbrraums

bilden das Rückgrat für eine umweltverträgliche Stadtentwicklung.

Zwischen den Grünzonen sind in naturräumlich und ökologisch vertretbaren Bereichen Stadterweiterungsgebiete dargestellt. Die Stadterweiterungsflächen zeigen auf, wo eine Stadtentwicklung unter den übergeordneten und standörtlichen Bewertungskriterien vertretbar erscheint. Im Freiflächenstrukturkonzept wird zwischen kurz- bis mittelfristigen Stadterweiterungsbereichen und langfristigen Entwicklungsgebieten unterschieden. Die langfristigen Entwicklungsgebiete mit 2. Priorität sollten überwiegend nur dann in Anspruch genommen werden, wenn im Innenbereich keine Flächenpotentiale zur Verfügung stehen.

Damit soll deutlich gemacht werden, daß aus landschaftsplanerischer Sicht der Innenentwicklung Magdeburgs als ökologischere Entwicklungslinie vor einer Außenentwicklung mit negativen Umweltfolgen, wie die Inanspruchnahme wertvoller Böden, die Zersiedelung der Landschaft und in Folge ein erhöhtes Verkehrsaufkommen eine deutliche Priorität eingeräumt wird.

Im Sinne der gewünschten Innenentwicklung ist es erforder-

lich, daß für sich zur Zeit unstrukturiert darstellenden Stadtgebiete, die durch z.T. unverträgliche Nutzungsmischungen und erhebliche Freiflächenanteile geprägt sind, mit Priorität Entwicklungsperspektiven entworfen werden. Dies gilt insbesondere für die westlich von Sudenburg liegenden Stadtgebiete, die zwischen Friedensweiler und der Müllkippe am Großen Cracauer Anger liegenden Bereiche und für den Großen Cracauer Anger.

Neben dem Naturraum Ostelbe als großflächigem Schutzbereich werden alle anderen naturräumlich wertvollen Landschaftsbestandteile in das Freiflächenstrukturkonzept mit einbezogen und gesichert. Aus landschaftsplanerischer Sicht wird empfohlen, die landwirtschaftlich genutzten Flächen westlich des Verschiebebahnhofs Rothensee mit dem Elbealtarm der Schrote, dem Anger Rothensee und dem See im Zusammenhang zu erhalten.

Außerhalb des zusammenhängenden Stadtgebietes gilt es alle Bachläufe, Gräben, feuchten Rinnen und Feuchtgebiete sowie Gehölzgruppen zu sichern, entsprechend ihres Charakters naturnah zu entwickeln, zu vernetzen und durch Pufferzonen vor negativen Einflüssen zu schützen. Im besiedelten Bereich sind die natürlichen Landschaftselemente das Grundgerüst der Freiflächenstruktur. Entlang aller Bachläufe sind langfristig Grünverbindungen, die mit einer naturnahen Gestaltung verknüpft werden, auszugestalten, um die Erholungsqualität in den Stadtteilen zu verbessern.

Wesentlicher Aufgabenschwerpunkt wird kurzfristig die Wohnumfeldverbesserung in den Großsiedlungen und in den dicht besiedelten Stadterweiterungsgebieten des 18. Jahrhunderts sein. Das Defizit an öffentlichen Grün- und Freiflächen muß dort abgebaut werden. Als Möglichkeit zur Verbesserung der Situation bietet sich etwa im Bereich Neu-Olvenstedt und Neustädter Feld langfristig eine Erweiterung des Bördeparks nach Süden und die Zuordnung von neuen öffentlichen Freiflächen zwischen Olvenstedter Chaussee und Schrote an. In Reform ist eine Umstrukturierung der westlich angrenzenden Kleingärtenanlagen mit Nutzungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit sowie die Anlage einer öffentlichen Grün- und Freifläche südlich der Ottersleber Chaussee denkbar.

Westlich von Sudenburg ist zur Reduzierung des Defizits an Grün- und Freiflächen ebenfalls eine öffentliche Grünfläche vorgesehen.

Der Elbe muß als wesentlichem Freiraumelement wieder eine angemessene Bedeutung zukommen. Das Eibufer soll so weit wie möglich zugänglich werden, Barrieren, wie etwa das Schieinufer, sollen langfristig abgebaut werden, der Fluß in der künftigen Planung stärker einbezogen werden, angrenzende Stadtgebiete sollen sich in ihrer Entwicklung zur Elbe hin orientieren.

Die Gebiete

- Barleber Seen
- Neustädter See / Barro Seen
- Salbker Seen und
- Biederitzer Busch mit angrenzendem Herrenkrugbereich und dem Kleinen Cracauer Anger

sind großräumig als bedeutende Naherholungsgebiete zu entwickeln. Beeinträchtigende Nutzungen sind auszuschließen, Gestaltungsmängel zu beseitigen und eine günstige Anbindung an die umliegenden Stadtgebiete zu entwickeln. Naturräumlich wertvolle Elemente innerhalb der Naherholungsgebiete sind vor einem starken Erholungsdruck zu schützen.

Die historischen Grünflächen und Parkanlagen, die weitgehend in der dicht besiedelten Innenstadt liegen, werden in ihrem Charakter gesichert. Angestrebt ist die Erweiterung des Klosterberggartens auf die östlich angrenzenden Flächen zur Elbe hin entsprechend der historischen Ausdehnung. Der Bereich um den Herrenkrugpark und der südlich der Bahnlinie liegende Bereich der Eibinsel sind von Nutzungen freizuhalten, die den Charakter der Parkanlagen beeinträchtigen. Die Glacis-Anlagen sollten langfristig annähernd an die historische Ausdehnung erweitert werden und langfristig durch bauliche Maßnahmen an den Verkehrsstrassen (z.B. Absenkung) aufgewertet werden. Für die historischen Fortanlagen ist eine öffentliche Nutzbarkeit vorgesehen; sie sind durch Grünverbindungen mit anderen Freiflächen vernetzt und bieten damit ein erhebliches Potential zur Verbesserung der Freiflächensituation.

Die im Stadtbild noch ablesbaren Spuren der Stadtentwicklung gilt es zu sichern. Vorhandene Trennungen eigenständiger Ortsteile sollen erhalten bleiben, z.B. zwischen Ottersleben / Benneckenbeck / Lüttgen-Ottersleben und Lehmsdorf. Die historischen Dorflagen und intakten Ortsränder sind als eigenständige Elemente im Stadtkörper von direkt anschließenden Bebauungen freizuhalten.

Es wird eine komplexe Struktur von Grünverbindungen aufgebaut, in die vorrangig Parkanlagen, Friedhöfe, Bäche und sonstige Landschaftselemente, Forts und Kleingärten und verkehrsberuhigte Straßen einbezogen werden.

Sie besteht aus

- übergeordneten Grünzügen, die die Stadt mit dem Umland verbinden, z.B. entlang der Gewässerläufe,
- überzirklichen Grünzügen und solchen innerhalb der Wohnquartiere, die die einzelnen Freiraumtypen miteinander verbinden.

Wesentlicher Bestandteil der vernetzten Freiflächenstruktur sind die großen Kleingartengebiete. Diese sind langfristig umzustrukturieren und mit Alleen, Platzbereichen, Spielplätzen für die Öffentlichkeit zu erschließen.

Zielsetzung des Freiflächenstrukturkonzeptes ist es, zur Minimierung von Umweltbeeinträchtigungen zwischen verschiedenen Nutzungen beizutragen. Für Rothensee ist deshalb eine ausgeprägte grüne Einbindung gegenüber den angrenzenden industriellen Nutzungen vorgesehen.

Die Erholungsgebiete im Norden Magdeburgs sollen gegenüber der A2 durch bauliche Lärmschutzmaßnahmen bzw. durch Gehölzpflanzungen abgeschirmt werden. Für die Mülldeponie am Großen Cracauer Anger, die in unverträglicher Zuordnung zum Stadtgefüge liegt, muß eine Alternative gesucht werden, um eine umweltverträgliche Entwicklung der umliegenden Stadtteile einzuleiten.

FREIFLÄCHENSTRUKTURKONZEPT

Sicherung übergeordneter Landschaftsräume

	Sicherung landwirtschaftlich genutzter Flächen
	Sicherung und Entwicklung von Waldflächen
	Sicherung und Entwicklung der Elbaue
	Sicherung übergeordneter Landschaftsräume als stadtoökologische Ausgleichsgebiete
	Sicherung naturräumlicher Elemente im Landschaftsraum
	Sicherung und Entwicklung von Erholungsgebieten
	Erhalt eines grünen Ortsrandes

Entwicklungsbereiche Stadterweiterung







	Stadterweiterungsflächen, kurz- bis mittelfristig
	Stadterweiterungsflächen, langfristig
	Stadterweiterungsflächen, stark durchgrünt
	Am Standort unverträgliche Nutzung/ Nutzungsumwidmung
	Untersuchungsbedarf zur künftigen stadträumlichen Struktur
	Planungsbindung
	Planerische Konfliktsituation

Sicherung innerstädtischer Grün- und Freiflächen

	Sicherung innerstädtischer öffentlicher Grünflächen / Parkanlagen
	Neualage/ Erweiterung öffentlicher Grünflächen und Parkanlagen
	Neugestaltung/ Aufwertung von öffentlichen Grünflächen und Parkanlagen
	Neugestaltung und Aufwertung der Fortanlagen als öffentliche Freifläche
	Geplante freiraumrelevante Fläche
	Verbesserung des Wohnumfeldes durch Grünmaßnahmen/ Abbau des Gründefizites
	Locker bebaute Wohngebiete/ Kleinsiedlungsgebiete mit einem hohen Grünanteil

	Kleingärten/ vereinzelt Kleinsiedlungsgebiete als freiraumrelevante Nutzgenen
	Friedhof
	Freibad
	Sportanlage
	Campinggelände, Zeltplatz, Wohnwagenanlage
	Neugestaltung von Sportanlagen im Sinne des Volksparksgedankens
	Entwicklung übergeordneter Grünverbindungen
	Entwicklung übergeordneter, wasserbegleitender Grünverbindungen
	Schaffung einer Zugänglichkeit zur Elbe
	Sicherung einer öffentlichen Durchwegung von Kleingartenanlagen
	Anlage von Rad- und Fußwegen
	Überwindung städtebaulicher Barrieren durch bauliche Maßnahmen
	Öffnung der Innenstadt zur Elbe

Maßnahmen der Landschaftspflege und Grünordnung

	Rekultivierung von Uferandbereichen
	Rekultivierung der Mülldeponie/ Beseitigung wilder Müllablagerungen
	Ausgestaltung der Müllkippe mit extensivem Bewuchs als Aussichtspunkt
	Aufhebung der Verrohrung und Renaturierung von Bachläufen
	Anlage von Immissions- und Sichtschutzpflanzungen
	Aufbau eines grünen Stadteingangs

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG

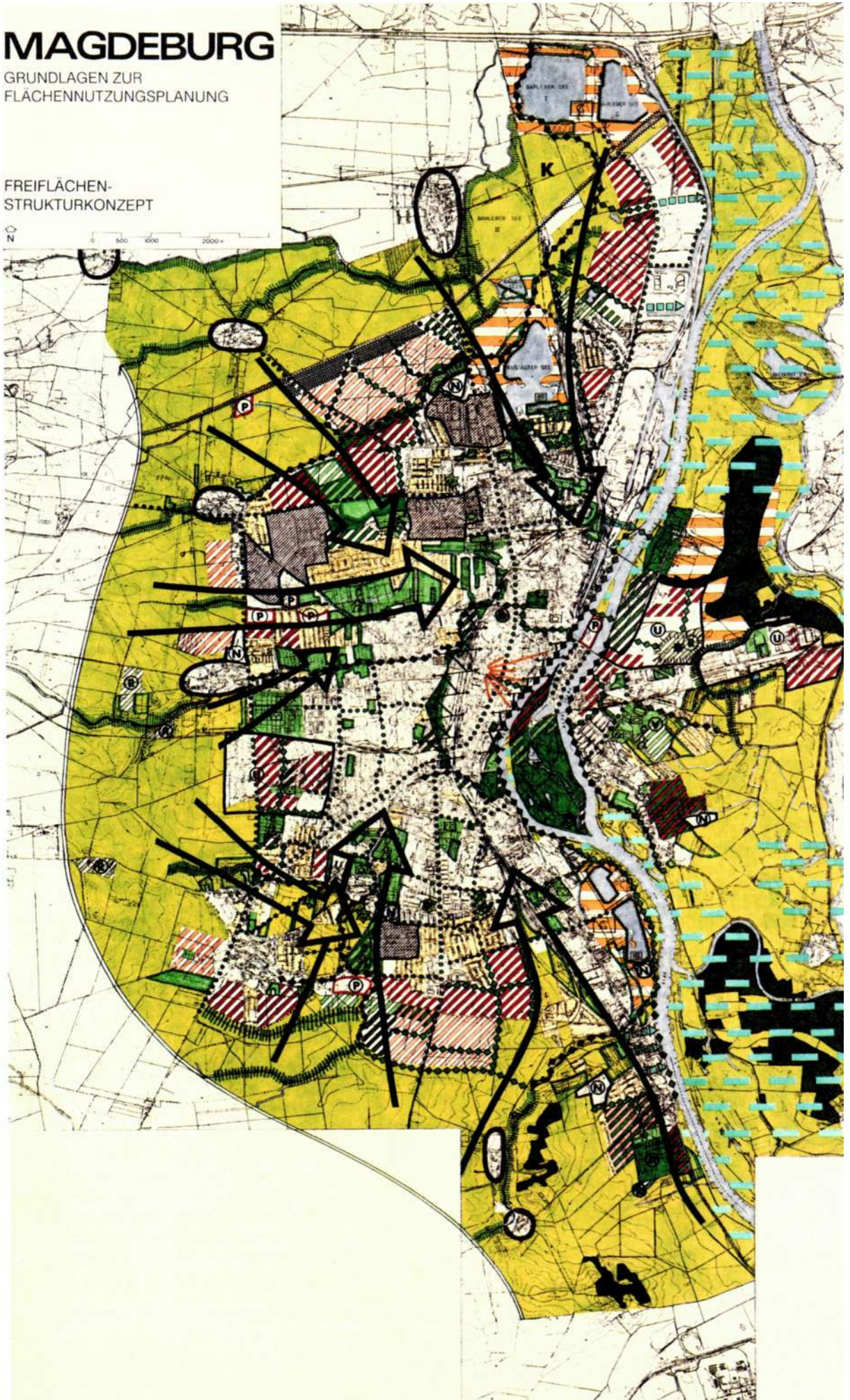


MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

FREIFLÄCHEN-
STRUKTURKONZEPT

0 500 1000 2000+



4. RÄUMLICHE UMSETZUNG

STRUKTURPLAN

Im vorliegenden Strukturplan wird ein erster konzeptioneller Rahmen für die weitere Stadtentwicklung vorgelegt. Die künftigen Entwicklungsschwerpunkte, d.h. Potentiale zur Verdichtung und Umstrukturierung innerhalb des bestehenden Stadtgefüges und Flächen der Stadterweiterungen in den Außenbereichen, werden ebenso aufgezeigt wie die notwendig von Bebauung und Versiegelung freizuhaltenden Grünbereiche.

Als planerischer Grundsatz wird angestrebt, der Innenentwicklung Magdeburgs Vorrang vor der Außenentwicklung einzuräumen. Bei allen Bauflächenausweisungen ist auf einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden zu achten, insbesondere vor dem Hintergrund, daß sich die Bördelandschaft westlich der Stadt durch fruchtbarste Ackerböden auszeichnet. Die Ausweisung neuer Baugebiete sollte sich weiterhin an den Achsen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Förderung verkehrsreduzierender Siedlungsstrukturen sowie an stadtoökologischen Anforderungen orientieren, wie etwa die Freihaltung von Frischluftschneisen und Berücksichtigung ökologisch wertvoller Gebiete.

Solange keine detaillierten Rahmenpläne vorliegen und insbesondere kein Planungsrecht geschaffen ist, soll der Strukturplan als Grundlage zur Beurteilung von Einzelbauvorhaben dienen.

Die fachlichen Beiträge zur Verkehrsplanung und zur Landschaftsplanung sind in separaten Aufträgen vergeben worden und werden in eigenen Gutachten vorgestellt. Eine Kurzfassung des landschaftsplanerischen Gutachtens, des Freiflächenstrukturkonzeptes, ist Bestandteil des vorliegenden Strukturplanes. Die Aussagen zum verkehrlichen Leitbild sind in Form des Hauptstraßennetzes, das abgestimmt mit den geplanten Entwicklungszielen des Strukturplanes vorliegt, in den Plan übernommen.

STADTÜBERGREIFENDE AUSSAGEN

Erweiterungsschwerpunkte Wohnen

Ein großer Teil der Erweiterungspotentiale liegen in den innerstädtischen Verdichtungsbereichen, wie etwa der Alten Neustadt, in den südlichen Stadtteilen entlang der Elbe ("Perlenkette"), auf dem SKET-Gelände sowie in Sudenburg. Diese Flächen stehen in erster Linie für den verdichteten Wohnungsbau zur Verfügung.

Die grobe Potentialermittlung hat sich bisher auf einzelne Stadtteile beschränkt. Im Rahmen der weiteren Flächennutzungsplanung ist es darüber hinaus notwendig, detaillierte Kenntnisse über den Umfang der innerstädtischen Verdichtungspotentiale zu erhalten, um die Flächenneuausweisungen im Außenraum soweit wie möglich einschränken zu können.

Für den Wohnungsneubau sind neben den innerstädtischen Potentialgebieten folgende Neuausweisungen in Bereichen vorgesehen, die bisher weitgehend landwirt-

schaftlich genutzt werden:

- westlich des Weizengrundes in Olvenstedt
- nordwestlich von Diesdorf,
- zwischen Lindenweiler und Stadtfeld (Bebauungspläne 301-1,302-2),
- östlich des Diesdorfer Graseweges im Stadtteil Sudenburg,
- südlich der Wohnsiedlungen Hopfengarten und Lindenhof (im faulen Grund),
- großflächige Bereiche südlich, westlich und östlich von Ottersleben; (für die Realisierung der westlich der Halberstädter Straße liegenden Bereiche ist vor dem Hintergrund der Erweiterung der Mülldeponie Hangelsberg eine Prüfung der Umweltverträglichkeit erforderlich)
- im Süden der Stadt südwestlich von Westerhüsen,
- im Ostelberaum entlang des Siedlungsbandes Cracau / Prester auf ehemaligen Militärfeldern, zu Dauerwohngebieten verfestigte Kleingartenareale sowie einzelnen Umstrukturierungsgebieten.

Aufgrund des geforderten sparsamen Umgangs mit Grund und Boden sollte angestrebt werden, die Wohnbauprojekte vordringlich in städtebaulich kompakter Form zu realisieren. Berücksichtigt werden muß die erforderliche Ausstattung der Wohngebiete mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, wohnungsnahen Grün- und Freiflächen sowie der Anschluß an das Netz des ÖPNV.

Erweiterungsschwerpunkte Gewerbe und Industrie

Die Schwerpunkte von Industrie und Gewerbe liegen einerseits an den traditionellen Achsen entlang der Elbe, in Ost-West- Richtung entlang der B1 und in Sudenburg parallel der Gleise zwischen Sudenburger Wuhne und Liebknechtstraße. Im Bereich der südlichen Stadtteile entlang der Elbe ("Perlenkette") wird eine Entflechtung der unverträglichen Mischung von Industrie- und Wohngebieten angestrebt. Es ist vorgesehen, die großflächigen Industriegebiete dort mittel- bis langfristig zu verträglichen Gewerbe- und Mischnutzungen umzustrukturieren. Entlang der Gleise östlich von Hopfengarten sind weiterhin industrielle und gewerbliche Nutzungen vorgesehen.

Großflächige Neuausweisungen von Industrie- und Gewerbeflächen liegen im Norden der Stadt. Die zwischen Rothensee und Autobahn A2 liegenden Flächen sind als neuer industrieller Schwerpunkt vorgesehen.

Gewerbeerweiterungen sind zwischen der Ebendorfer Chaussee und der Agrarstraße südlich der A2 vorgesehen. Sie sollen durch den geplanten Nordverbinder erschlossen werden. Neue Gewerbeflächen sind weiterhin entlang der Salbker Chaussee / Ottersleber Chaussee in westlicher Richtung bis nach Ottersleben geplant.

An der Olvenstedter Chaussee und nördlich der Ottersleber Chaussee sind zwei Gebiete als Standorte für großflächigen Einzelhandel vorgesehen.

Zu berücksichtigen ist bei allen gewerblichen und industriellen Neuerschließungen im Außenraum - neben der Inanspruchnahme wertvoller landwirtschaftlicher Flächen - die Verringerung der Vermarktungschancen der zahlreichen bestehenden, zum Teil brachliegenden oder in der Neustrukturierung befindlichen innerstädtischen Flächen. Das vorrangliche Interesse der Stadt sollte also auf dem Flächenrecycling und der Flächenmobilisierung liegen, zumal auch hier die betriebsnotwendigen Infrastrukturausstattungen vorhanden sind. Es ist deshalb notwendig, bei der weiteren Bearbeitung des Flächennutzungsplanes die umfangreichen Flächenausweisungen im Außenraum noch einmal zu überprüfen.

Vorrangflächen für das Grün

Die übergeordneten Ziele der Innenentwicklung vor der Inanspruchnahme von Flächen im Außenraum wurden soweit wie möglich berücksichtigt. Die für die Stadt bedeutenden, vom Außenraum bis in die Innenstadt reichenden Grünzonen werden weitgehend erhalten, so z. B.

- die zusammenhängenden Kleingartengebiete entlang der künftigen Bundesstraße 1 im Bereich Stadtfeld, sowie
- der Landschaftsraum westlich der Ebendorfer Chaussee bis zum Bördepark.¹

Dem Ziel der zurückhaltenden Stadterweiterung im ökologisch wertvollen Ostelberaum wurde weitestgehend entsprochen.

Folgende grundsätzliche Aussagen des Freiflächenstrukturkonzeptes finden sich im Strukturplan wieder:

- Erhalt aller großen Parkanlagen,
- Erhalt der Kleingärten als wesentliches Element der Freiraumstruktur Magdeburgs, mit Ausnahme der Flächeninanspruchnahme in Sudenburg zugunsten einer Aufwertung eines Stadtteils (Innenentwicklung),
- Sicherung aller Bachläufe durch breite Grünzonen,
- Einrichtung und Sicherung einer durchgehenden Grünzone entlang der Elbe im Bereich der Perlenkette,
- Gliederung der neuen Industrie- und Gewerbegebiete durch Grünzonen (mit Einschränkungen für den Bereich Rothensee),
- Schutzpflanzungen entlang der Autobahn A2 (grüne Einrahmung Magdeburgs),
- Ausbau eines grünen Stadteingangs am Kreuzungspunkt der A2 / Magdeburger Ring,
- Einrichtung einer öffentlichen nutzbaren Grünfläche im Bereich der Russensportanlage und der östlich angrenzenden Kleingartenanlage in Sudenburg.

¹ An dieser Stelle sei auf das Freiflächenstrukturplan verwiesen, in dem die einzelnen stadträumlichen Grünzonen detailliert behandelt werden.

Gebiete mit Sondernutzung

Die Stadtentwicklung Magdeburgs ist entscheidend durch zwei Faktoren geprägt: ihre Lage an der Elbe mit der damit verbundenen Hafennutzung und die ihr seit der Wende zugekommene Funktion als Landeshauptstadt Sachsen-Anhalts. Insbesondere diese beiden Nutzungen machen die Ausweisung von Sonderbauflächen notwendig, da sie sich sehr deutlich von anderen Nutzungen, wie beispielsweise Gewerbe- oder Kernnutzungen, unterscheiden und nur so ihrer Zweckbestimmung gerecht werden können.

Darüber hinaus werden drei weitere Kategorien der Sonderbauflächen dargestellt: die Sondernutzung Hochschule für die Bereiche der Universität; Erholungsflächen, die den landchaftsbezogenen Erholungscharakter in den Vordergrund stellen sollen; und zwei Sondergebiete Handel, die mit der Nutzung für großflächigen Einzelhandel belegt sind.

Im einzelnen sind folgende Sonderbauflächen dargestellt:

Sondernutzung Landesregierung:

- östlich der Elbe, auf ehemaligen Militärf Flächen im Bereich am Zuckerbusch, Brückstraße und südlich der Bundesstraße 1

Sondernutzung Hafen:

- weite Teile des Industriefhafens in Rothensee

Sondernutzung Gewerbe mit hafenrelevanten Nutzungen:

- Teile des alten Handelshafens im Bereich des Hafengebäudes nördlich der Innenstadt

Sondernutzung Hochschule:

- die Universität in der Alten Neustadt östlich der Sandtorstraße, nördlich und südlich der Walther-Rathenau-Straße

Sondernutzung Erholung:

- Flächen in den Gebieten Puppendorf und Neu-Grüneberg

Sondernutzung Handel:

- der Flora Park im Norden Magdeburgs, westlich Neustädter Feld, am Olvenstedter Grasweg
- das Börde-Center im Süden der Stadt, östlich von Ottersleben zwischen dem Magdeburger Ring und der Salbker Chaussee.

SCHWERPUNKTE DER STADTTEILENTWICKLUNG

Stadtbereich 1 Rothensee

Der Schwerpunkt im Bereich Rothensee liegt in der Ausweisung großflächiger Industriegebiete. Vorgesehen ist, neben der Ausweitung der industriellen Nutzung östlich und westlich des August - Bebel - Damms, der Bau eines großen Flächen in Anspruch nehmenden Güterverteilzentrums (GVZ). Diese Vorgaben der flächenintensiven Nutzungen müssen in weiteren Planungsschritten kritisch überprüft wer-

den (Zielvorgabe des sparsamen Flächenverbrauchs). Die im vorliegenden Strukturplan dargestellten Industrieflächen nördlich von Rothensee sind in den Abgrenzungen dem Rahmenplan entnommen.

Der Konflikt der Nutzungskonkurrenzen Wohnen (Ortsteil Rothensee) und Industrie ist hier zu Lasten des Wohnstandortes entschieden worden. Durch eine Erweiterung der Grünfläche Am Anger nach Osten soll eine Pufferzone zum Industriegebiet geschaffen werden, die zur Aufwertung des Ortsteils Rothensee beiträgt.

Zur Gliederung des großflächigen Industriegürtels nördlich Rothensees ist die Freihaltung des Schroteverlaufs und weiterer Grünverbindungen vorgesehen, die eine Vernetzung des Erholungsgebietes Neustädter See mit den Barleber Seen gewährleisten.

Im Rahmen der Umstrukturierung des östlich des August-Bebel-Damms gelegenen Industrieflächens und der Erschließung neuer Industrieflächen ist eine Grüngliederung des Gebietes und die Zugänglichkeit der Uferbereiche zu sichern.

Der Bereich um die Barleber Seen ist als Erholungsgebiet zu sichern, durch landschaftspflegerische Maßnahmen in seiner Attraktivität aufzuwerten und gegenüber der Autobahn A2 durch Lärmschutzmaßnahmen abzuschirmen. Dazu ist ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.

Für den Bereich Rothensee liegt ein Rahmenplanentwurf vor.

Stadtbereich 2 Stadterweiterung Nord

Im Stadtbereich Nord sind folgende Entwicklungen geplant:

Der Landschaftsraum südlich der Autobahn A2 mit den Barro-Seen, dem Neustädter See, dem Vogelgesang Park und dem Zoo wird als stadtoökologisch wirksame, übergeordnete Grünschneise von einer baulichen Verdichtung frei gehalten.

Das nördliche Stadtgebiet ist besonders geprägt durch die Großsiedlungen Neustädter Feld, Kannenstieg, Neu-Olvenstedt und Nordwest, die durch Maßnahmen der Wohnumfeldverbesserung als Wohnstandort gestärkt und aufgewertet werden sollen.

Im Bereich zwischen der Autobahn A 2, dem Magdeburger Ring, der Großen Sülze und der Ebendorfer Chaussee sind großflächige Gewerbegebiete vorgesehen. Die Sicherung des Verlaufs der Großen Sülze mit einer breiten Grünzone, eine Abschirmpflanzung entlang der A 2 sowie eine Grüngliederung des Gewerbegebietes sind vorgesehen. Die Erschließung des Gewerbegebietes bildet der in Ost-West-Richtung verlaufende Nordverbinder.

Südlich der Großen Sülze schließt sich das Gewerbegebiet Birkenweiler an, für das ein Bebauungsplan im Verfahren ist.

Verhindert werden muß die Zersiedlung der Gewerbeflächen durch eine konsequente Ansiedlung von Osten nach Westen, wobei die Grenze der Ebendorfer Chaussee nicht überschritten werden soll, um eine Abriegelung des nördlichen Stadtgebietes durch gewerbliche Nutzungen zu vermeiden und eine Freiraumzone als stadtklimatisch wirksamen Bereich vom Landschaftsraum um Ebendorf bis zum Bördepark zu erhalten.

Der Ortsrand von Olvenstedt wird erhalten, die Entwicklung von Wohngebieten ist angrenzend an den alten Ortskern in östlicher Richtung sowie westlich des Weizengrunds möglich.

Für den Bereich Nord liegt ein Rahmenplanentwurf vor.

Stadtbereich 3 Stadterweiterung West

In diesem Stadtbereich West liegt der Schwerpunkt der Stadterweiterung im Außenraum für den Wohnungsbau.

In Ottersleben sind große Erweiterungsbereiche um den heutigen Ortsrand herum vorgesehen. Die Mülldeponie Hängeisberge behindert aufgrund ihrer stadträumlich unverträglichen Lage eine harmonische Entwicklung am westlichen Ortsrand von Ottersleben. Da die Mülldeponie zur Sicherung der Abfallentsorgung Magdeburgs in den nächsten Jahren weiter betrieben werden muß, ist die Realisierung der geplanten Wohnungsbaupotentiale westlich von Ottersleben infrage gestellt. Es ist deshalb dringend erforderlich, die Umweltverträglichkeit der Mülldeponie im Stadtgefüge sowie die Verträglichkeit der Nutzungen zu überprüfen. Grundsätzlich notwendig ist weiterhin, gemeinsam mit dem Umland ein umfassendes Abfallbeseitigungskonzept zu entwickeln.

Westlich der ehemaligen LPG Diesdorf ist bis zum Wellener Weg ein Wohngebiet dargestellt. Die Schrote bildet für den Ortsteil Diesdorf die südliche Bebauungsgrenze. Hier gilt es, den sich harmonisch in die Landschaft eingebundenen Ortsrand zu erhalten.

Für den Bereich West liegt ein Rahmenplanentwurf vor.

Bereich 4 Stadtbereich Süd

In diesem südlich der Ottersleber Chaussee liegenden Bereich wird im Strukturplan auf eine bauliche Erweiterung zugunsten der landwirtschaftlichen Nutzung verzichtet. Der noch bestehende Flughafen läßt zudem eine bauliche Erschließung zur Zeit nicht zu und schränkt die nördlich der Ottersleber Chaussee liegenden Erweiterungsflächen baulich ein. Die Entscheidung zur weiteren landwirtschaftlichen Nutzung liegt einerseits in der Zielvorgabe des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden begründet, zum anderen liegen die an anderen Stellen der Stadt vorgesehenen Erweiterungen für Gewerbe-, Industrie- und Wohnnutzungen weit über den berechneten Bedarfen selbst bei einem angenommenen hohen Einwohnerzuwachs.

Für den Bereich Süd liegt ein Rahmenplanentwurf vor.

Bereich 5 Stadtfeld / Sudenburg

Die Stadtbereiche setzen sich aus einer Vielzahl von Quartieren zusammen, die jeweils von sehr unterschiedlichen Qualitäten geprägt sind. Ein besonderes Potential liegt in der kleinteiligen Mischung der Nutzungen aus Gewerbe, Einzelhandel, Wohnen, Grün und Infrastruktur, wie es beispielsweise im Zentrum von Sudenburg, der Halberstädter Straße, anzutreffen ist. Diese Qualitäten gilt es durch Sanierungsmaßnahmen zu sichern und durch gezielte Umstrukturierungen und Neuansiedlungen weiter aufzuwerten.

Der Bereich Stadtfeld / Sudenburg birgt zudem große innerstädtische Verdichtungspotentiale für Wohnen und Gewerbe, die jedoch hinsichtlich ihrer Tragfähigkeit für den Stadtteil untersucht werden müssen, da z.T. erhebliche Flächenansprüche anderer Sektoren, beispielsweise im Bereich Freiflächen, bestehen.

Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die Offenhaltung der Freiflächenzone zwischen Ottersleben/Lüttgen-Ottersleben und der Goethesiedlung/Friedenshöhe/Lemsdorf sowie den Wohnsiedlungen Reform und der Planetensiedlung. Die östlich des Magdeburger Ringes liegenden Kleingartenanlagen werden als tragende Elemente der Grünschnitten gesichert (vgl. auch Freiflächenstrukturkonzept).

Die Zielvorgabe des Erhalts der vorhandenen Gewerbestrukturen und die Chance für Neuansiedlungen kleinerer und mittelständischer Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe schaffen die Voraussetzung für neue Arbeitsplätze und die Sicherung des Mischcharakters. Insbesondere entlang der Gleisanlagen in Sudenburg zwischen der Liebknechtstraße im Norden und der Sudenburger Wuhne im Süden bieten sich Entwicklungspotentiale.

Mit Maßnahmen zur Sicherung des Wohnungsbestandes insbesondere im Stadtfeld durch Sanierung und Ergänzungen mit Wohnungsneubauten kann bereits begonnen werden. Zur Vorbereitung dieser Maßnahmen sollten Rahmenpläne beauftragt und Bebauungsplanverfahren eingeleitet werden.

Die Versorgungsfunktion der Stadtteile übernehmen in erster Linie Teile der Hauptverkehrsstraßen Olvenstedter Straße, Diesdorfer Str. und Halberstädter Straße. Hier ist eine stark durch den Einzelhandel geprägte Mischnutzung vorhanden, zudem sind diese Zentren historisch gewachsen.

Bereich 6 Innenstadt

Im Innenstadtbereich sind analog zur vorhandenen Struktur folgende Entwicklungsrichtungen geplant:

Der Zentrale Bereich der 'Altstadt' zwischen Universitäts- und Hasselbachplatz soll in seiner Zentrumsfunktion durch

einen hohen Grad an Mischnutzungen gestärkt werden. Öffentliche Gebäude, kulturelle Einrichtungen, Dienstleistungsbetriebe und Einzelhandelsgeschäfte prägen schon heute das Gebiet und müssen, auch hinsichtlich Magdeburgs Stellung als Landeshauptstadt, gefördert werden.

Zwei Kriterien sind dabei entscheidend zu berücksichtigen:

- Die Mischnutzung muß einen hohen Anteil an Wohnungen aufweisen, um einem lebendigen Zentrum gerecht zu werden.
- Der Stadtbau und die Ergänzung der Strukturen muß qualitativ hohen Ansprüchen in Bezug auf die Stadtgestalt genügen.

Im Rahmen von städtebaulichen Wettbewerben sollen hierfür Grundlagen und Vorgaben entwickelt werden. Die Wohnnutzung im eigentlichen Innenstadtbereich ist zudem über Bebauungspläne zu sichern, dabei sind die Wohnareale an der Elbe ebenfalls zu erhalten. Die Einbeziehung der Elbe in stadträumliche Konzepte bildet ein weiteres auszubauendes Qualitätsmerkmal.

Für das Quartier der Alten Neustadt gelten vergleichbare Vorgaben, nur daß hier die Wohnbebauung mehr im Vordergrund steht. Das Gebiet der Universität ist aufgrund des erhöhten Flächenbedarfs nach Osten ausgeweitet. Weitere Reserveflächen liegen beispielsweise im alten Handelshafen, der als innenstadtnahes Umstrukturierungsgebiet sicherlich Veränderungen unterliegen wird. Ob die Hafennutzung auf Dauer dem Druck von Seiten der Dienstleistung, dem Wohnen und der Universität standhalten kann, ist zu bezweifeln und hängt stark von der Gesamtentwicklung des Hafens ab.

Der Werder zeichnet sich als qualitativ hochwertiger Wohnstandort sowohl für Neubaumaßnahmen wie auch für die Rekonstruktion der bestehenden Altbauten aus.

Der Rotehornpark muß in seiner Funktion als Park gestärkt und vom motorisierten Individualverkehr freigehalten werden. Neubauprojekte nördlich der Eisenbahnlinie sind auf repräsentative Einzelbauten aus dem Bereich Messe- und Ausstellungswesen zu beschränken, die mit viel Sensibilität in den Park integriert werden müssen. Auch hier befindet sich ein städtebaulicher/architektonischer Wettbewerb in Vorbereitung.

Bereich 7 Ostelberaum

Vordringliches Ziel im Ostelberaum ist die Erhaltung der Einzigartigkeit dieses Landschaftsraumes in der Elbaue als stadtnahes Erholungsgebiet. Aus diesem Grund sind keine umfangreichen Stadterweiterungen vorgesehen, doch stehen trotzdem nicht unerhebliche Umstrukturierungen zur Aufwertung des Ostelberaumes an.

Der Bereich Herrenkrug ist trotz der kommerziellen Nutzungen (Hotel etc.) als öffentliche Grünfläche dargestellt, um den Charakter als Erholungsraum nahe der Elbe zu sichern. Die Parkanlage und Rennbahn ist durch gartendenkmalpflegerische Maßnahmen aufzuwerten.

Der Bereich des Kleinen und des Großen Cracauer Angers ist für die Bundesgartenschau 1998 vorgesehen. Dazu ist eine Schließung, Rekultivierung bzw. eventuell auch Sanierung der Deponie am Großen Cracauer Anger notwendig, um eine attraktive Ausgestaltung des Gebietes zu ermöglichen.

Im Bereich der bis vor ein paar Monaten von den russischen Streitkräften genutzten Stadtvillen nördlich der Breitscheidstraße ist eine zurückhaltende Arrondierung von Wohnbauflächen vorgesehen. Einer diskutierten militärischen Nutzung nördlich der Breitscheidstraße kann aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen nicht zugestimmt werden.

Die traditionellen Siedlungsschwerpunkte im Ostelberaum, der sich bandartig entlang der Berliner Chaussee und der Achse Cracau/Prester entwickelt haben, werden durch die geplanten Entwicklungsabsichten unterstützt.

Der ungeordnete Eingangsbereich entlang der B1 bedarf dringend eines neuen Erscheinungsbildes. Hier sind Misch- und Gewerbenutzungen vorgesehen, die südlich von den bestehenden Gleisanlagen begrenzt werden.

Der Bereich des Stadiongelandes Neue Welt soll als Sport- und Freizeitschwerpunkt eingerichtet werden und ist deshalb als öffentliche Grünfläche dargestellt.

Die ehemals von den russischen Streitkräften genutzten Kasernen in der Friedrichstadt werden für Einrichtungen der Landesregierung hergerichtet.

Der Nachfrage nach Wohnbauflächen wird in Friedensweiler, in Bereichen entlang des Siedlungsbandes Cracau/Prester auf Umstrukturierungsflächen (ehemals Militärf Flächen) sowie mit zusätzlichen Flächenausweisungen in zurückhaltendem Maße entsprochen.

Mischnutzungsbereiche mit Versorgungscharakter für die umliegenden Wohnquartiere sind im Zentrum von Prester und in Cracau ausgewiesen.

Dem zur Zeit bestehenden Konflikte zwischen Gewerbebetrieben und Wohngebieten in Cracau soll entgegengewirkt werden. Gewerbliche Bauflächen sind im Ortskern Cracau deshalb nicht mehr dargestellt.

Die südlich des Ernst-Grube Stadions liegenden Landwirtschaftsflächen sollen als Erweiterungsflächen für das Sportgelände langfristig freigehalten werden. Das Stadiongelande weist heute eine unattraktive Gestaltung auf und ist dicht mit Trainingsanlagen belegt.

Für die Bereiche nördlich und südlich der B1 sind Rahmenpläne in Bearbeitung.

Bereich 8 Perlenkette

Der charakteristischen, traditionell vorherrschenden Gemen- gelage wird durch die Ausweisungen von Wohn-, Misch-,

Gewerbe- und Industrieflächen entsprochen. Im Rahmen der Umstrukturierung der großen Industriearaeale von SKET und SKL ist die Sicherung des Wohnens zu berücksichtigen. Die eigentlichen industriellen Produktionsflächen werden erheblich verringert. Auf den nicht betriebsnotwendigen Flächen wird die Möglichkeit zur Ansiedlung von weniger störenden Gewerbebetrieben und Dienstleistungseinrichtungen geschaffen. Damit werden die in der Vergangenheit bestehenden hohen Beeinträchtigungen aufgrund der unverträglichen Nachbarschaft von Wohnen und Industrie erheblich reduziert.

Die Aufwertung der durch erheblichen Abriß in den vergangenen Jahrzehnten entstandenen Baulücken sowie die Rekonstruktion der zahlreichen leerstehenden Wohngebäude sollen zu einer Stabilisierung der bestehenden Siedlungsstrukturen führen.

Der Stärkung der Wohnnutzung wird nicht nur durch die Wohnflächenausweisung in den bestehenden Siedlungsbereichen, sondern auch durch Neuausweisungen in Westerhüsen und in Lüttgen-Salbke entsprochen. Das Gebiet westlich von Westerhüsen ist als hochwertiger Wohnstandort in landschaftlich attraktiver Lage vorgesehen und bildet damit einen Entwicklungsschwerpunkt bei der Neuausweisung von Wohnbauflächen.

Der Bereich um die Salbker Seen ist als Erholungsgebiet durch landschaftspflegerische Maßnahmen qualitativ aufzuwerten. Dazu ist ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.

Die Einbeziehung der Elbe auf der bisherigen "Rückseite" der Stadtteile Buckau, Fermersleben, Salbke und Westerhüsen in das Stadtbild ist Voraussetzung für die Erhöhung der Wohnqualität. Diesem Anspruch wurde mit der Ausweisung von nicht überbaubaren Grünflächen entlang der Elbe sowie der Sicherung einer durchgängigen Grünverbindung am Eibufer entsprochen.

Als weitere stabilisierende Maßnahme zur Aufwertung der Ortsteile ist eine stadträumlich verträgliche Lösung für die verkehrliche Erschließung des Straßenzuges Alt-Fermersleben, Alt-Salbke und Alt-Westerhüsen zu entwickeln.

Für den Bereich Westerhüsen liegt ein Rahmenplanentwurf vor. Für Buckau wurden vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der Stadtsanierung durchgeführt.

STRUKTURPLAN

	Wohnen
	Mischnutzung
	Kernnutzung
	Sondernutzung
	Gewerbliche Nutzung
	Industrielle Nutzung
	Öffentliches Grün
	Kleingärten, Landwirtschaft, Freizeit und Erholung
	Wald
	Wasser
	Großflächige Infrastruktureinrichtungen
	Großflächige Ver- und Entsorgungsanlagen
	Übergeordnete Straßen
	Bahnanlagen
	S-Bahn, Straßenbahn
	Mülldeponie
	Flugplatz
	Schießplatz
	Yachthafen
	Klärungsbedarf Wohnen
	Stadtgrenze



MAGISTRAT DER STADT MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG
LANDESHAUPTSTADT
MAGDEBURG



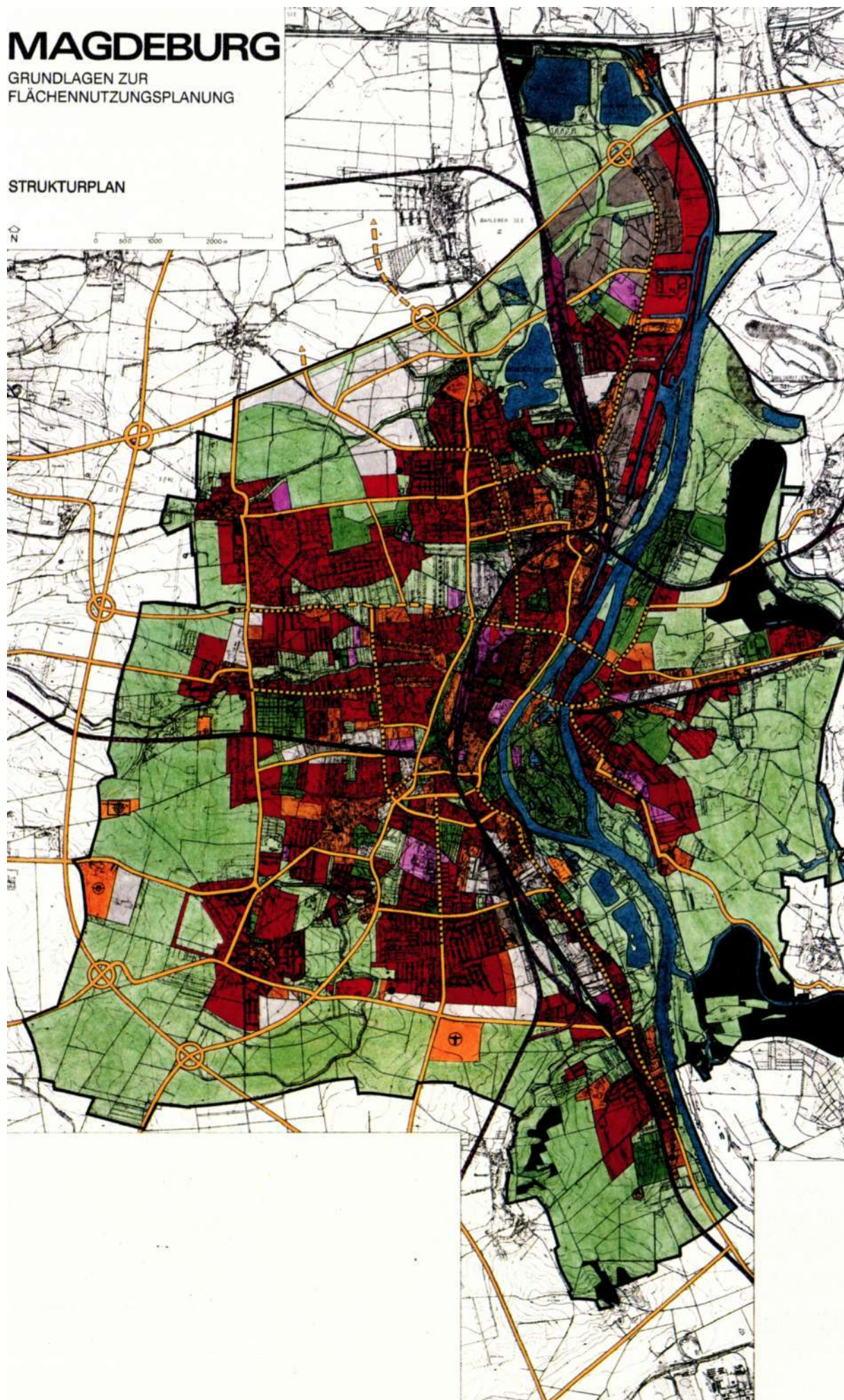
FPB

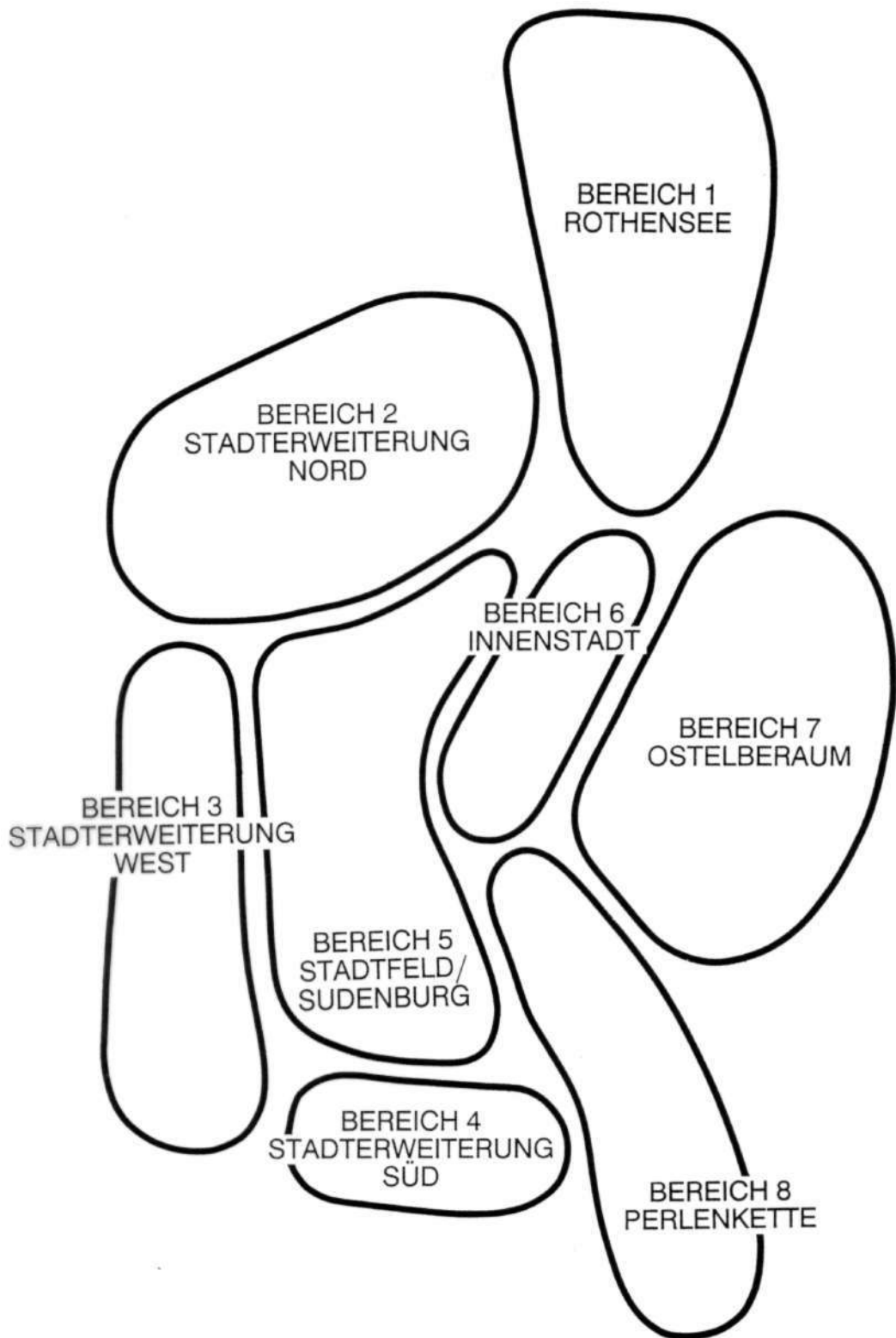
2/93

MAGDEBURG

GRUNDLAGEN ZUR
FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

STRUKTURPLAN





5. VORSCHLÄGE ZUM WEITEREN VERFAHREN

Verfahrensstand

Die vorliegende Broschüre ist das nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange aktualisierte Ergebnis. Neben den eingegangenen Anregungen und Bedenken der Träger wurden, soweit möglich, neue Materialien sowie der heutige Stand der Planungen in den Text und die Pläne eingearbeitet. Ziel ist es, diesen Strukturplan den politischen Gremien der Stadt zur zustimmenden Kenntnisnahme vorzulegen, um somit eine breit abgestimmte Planungsgrundlage für die nächsten Jahre zu erhalten.

Flächennutzungsplan

Als nächster Schritt ist die Erarbeitung eines Flächennutzungsplanes im Rahmen der Bauleitplanung vorgesehen.

Dazu ist es notwendig, daß unter Leitung des Stadtplanungsamtes, unterstützt von beauftragten Planern und Architekten, in Form der Fortführung der Steuerungsrunden der Dialog zwischen den einzelnen Fachämtern weitergeführt wird. Inhalt ist dabei die Erarbeitung von sektoralen Grundlagen, Leitlinien und konkreten Planungsvorgaben für die Flächennutzungsplanung ebenso, wie die Aktualisierung und Koordinierung der stadtteilbezogenen Planungen.

Eine eng zu besetzende Steuerungsgruppe wird die Arbeitsstände koordinieren und zusammenführen müssen.

Wichtige Zuarbeit muß diesbezüglich von den Fachämtern geleistet werden. Im Rahmen der Trägerbeteiligung sind bereits vielfach Materialien und Konzeptionen geliefert worden, die für die F-Planung verwendet werden können. Zu nennen ist der gesamte Bereich der sozialen und technischen Infrastruktur sowie die Kulturarbeit.

Neben den ämterbezogenen Fachplanungen werden jedoch noch weitere Gutachten und Untersuchungen notwendig sein. Teilweise müssen Konzepte überarbeitet werden, teilweise fehlen qualifizierte und quantifizierte Aussagen, z.B. zur Gewerbestruktur, zur Bevölkerungs- und Wohnstättenentwicklung oder zum Zentrenkonzept.

Parallele Verfahren

Zeitgleich zum F-Plan sollen zwei sektorale Entwicklungsplanungen durchgeführt bzw. erstellt werden: ein Verkehrsentwicklungsplan und ein Landschaftsplan.

Von beiden Verfahren werden möglichst bald Vorgaben von Seiten der Flächennutzungsplanung erwartet, so daß die Entwicklungsplanungen nicht nur zeitlich, sondern auch inhaltlich koordiniert durchgeführt werden können.

Öffentlichkeitsarbeit

Der vorliegende Strukturplan ist weitgehend verwaltungsin-

tern, mit Unterstützung privater Planungsbüros erstellt worden. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit hat im Rahmen dieser Arbeit nicht stattgefunden. Für die Erarbeitung des Flächennutzungsplanes und weiterer Konzepte ist es jedoch notwendig und sinnvoll, die Bevölkerung mehr über Ideen, Absichten und Tätigkeiten der Planer zu informieren, bzw. sie in die Planung mit einzubeziehen.

Dazu sind vielschichtige Möglichkeiten denkbar, die je nach Zielgruppe, Inhalt und Verfahrensstand aktiviert werden können.

Trägerbeteiligung, Abwägung und Zustimmung durch die politischen Gremien

Das vorliegende Ergebnis wird in die vorgezogene Trägerbeteiligung gegeben. Um den Rücklauf der Anregungen und Bedenken in einer knappen Frist zu gewährleisten, muß eine aktive, vom üblichen Verfahren abweichende Abstimmungsarbeit erfolgen. Einzelgespräche mit den Fachämtern, Abstimmung mit den wichtigen Meinungsträgern außerhalb der Stadtverwaltung werden notwendig sein, um eine umfassende Meinungsbildung und Abstimmung zu erreichen. Hier kommt dem Dialog mit dem Umland besondere Bedeutung zu.

Überlegt werden sollte die Einrichtung eines "Stadtforums" oder eines "Entwicklungsforums", ein Gremium, das sich aus Fachleuten und Politikern zusammensetzt, öffentlich und regelmäßig tagt. In Berlin und Dresden haben sich diese ständigen Gremien für die Dialogverbesserung sehr bewährt.

Parallel zur Beteiligung der "Träger öffentlicher Belange" (TÖB) wird der Strukturplan mit seinen Erläuterungstexten den politischen Gremien zum Studium zur Verfügung gestellt. Als Vorlauf ist im April 1992 im Planungsausschuß eine Präsentation der Analyse- und Ergebnispläne erfolgt.

Nach der Abwägung der eingegangenen Anregungen und Bedenken muß die Zustimmung der politischen Gremien erfolgen, damit der Strukturplan als Grundlage zum Flächennutzungsplan Entscheidungsgrundlage für die Verwaltung sein kann.

Bürgerbeteiligung

Unerlässlich ist die öffentliche Diskussion der Ergebnisse des Strukturplanes mit der interessierten Magdeburger Bevölkerung. Unterstützt werden kann die Information über das Verfahren und die Inhalte des Strukturplanes durch die Tagespresse. Ob es sinnvoller ist, zentrale, große Veranstaltungen durchzuführen oder mehrere kleinere Bürgerversammlungen, muß bei der weiteren Bearbeitung geklärt werden.

Verwaltungsinterne Arbeiten

Unter Leitung des Stadtplanungsamtes, unterstützt von beauftragten Planern und Architekten, sollte in Form der Fortführung der Steuerungsrunden der Dialog zwischen den einzelnen Fachämtern weitergeführt werden. Die Gesprächsrunden sollten dabei weiterhin unter einem Schwerpunktthema stehen. Sinnvoll ist die Beschränkung der Teilnehmer auf die sogenannten Schlüsselpersonen, um

ein ergebnisorientiertes Arbeiten zu gewährleisten.

Eine in unregelmäßigen Abständen durchgeführte sogenannte "große Steuerungsrunde" (siehe Protokoll Nr. 4) mit allen Dezernenten sowie dem Oberbürgermeister sichert eine umfassende Information der gesamten Stadtverwaltung zum Stand der Stadtentwicklungsplanung und den Vorbereitungen zum Flächennutzungsplan.

Unabhängig von dieser konkreten Abstimmungsaufgabe, deren Leistungen zu Teilen von außen erbracht werden können, müssen alle Anstrengungen unternommen werden, die offenen Stellen im Stadtplanungsamt qualifiziert zu besetzen. Die Planungskapazität entscheidet wesentlich über die Qualität der Stadtentwicklung.

Weitere Fachgutachten und vertiefende Untersuchungen Vertiefende Untersuchungen sind für die folgenden Bereiche notwendig, die nicht oder nur in unzureichender Weise im vorliegenden ersten Arbeitsschritt behandelt werden konnten:

- Landwirtschaft
- Öffentliche Dienstleistungen
- Soziale Infrastruktur
- Stadttechnik
- Bildung
- Kultur
- Tourismus

Parallel zu der jetzt folgenden Trägerbeteiligung und der weiteren fachlichen Arbeit innerhalb der Verwaltung, sollten Fachgutachten zu folgenden Bereichen in Auftrag gegeben werden, soweit sie nicht von der Stadt selbst bearbeitet werden können:

- Verwertungsstrategien für großflächige Industrieanlagen, Ansiedlungskonzeptionen
- Altlastenkataster mit Gefährdungsabschätzung und Entsorgungskonzeption
- Baulückenkataster mit Aussagen zur Baureife und zur Nutzungskategorie
- Untersuchungen zum Wohnungsbestand, Finanzierung des Erhalts und der Sanierung des kommunalen Wohnungsbestands
- Machbarkeitsstudie zu mittel- und kurzfristig aktivierbaren Wohnungsbauflächen, einschließlich der erforderlichen sozialen und technischen Infrastruktur
- Klimatologisches Gutachten
- Biotopkartierung für Magdeburg und das Umland
- Abfallbeseitigungskonzept
- Rahmenpläne für die Innenstadt

