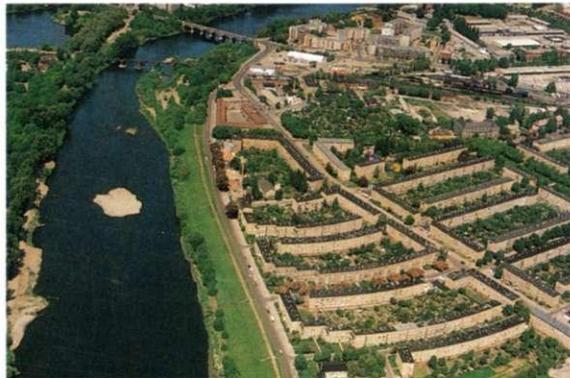




Stadtteilentwicklungsplan Cracau/Prester



Stadtplanungsamt Magdeburg

Mitarbeiter:

Hans-Reinhard Adler
Christa Anger
Peter Anger
Birgit Arend
Amir Badnjevic
Heidrun Bartel
Roswitha Baumgart
Monika Bohnert
Sylvia Böttger
Wolfgang Buchholz
Klaus Danneberg
Renate Dilz
Sybille Dirschka
Wilma Ebeling
Gabriele Eschholz
Klaus Eschke
Jutta Fittkau
Hannelore Friedrich
Hans Gottschalk
Margot Gottschalk
Gabriele Grickscheit
Marlies Grunert
Andrea Hartkopf
Hans-Georg Heinecke
Anette Heinicke
Ingrid Heptner
Sabine Hlous
Heinrich Höltje
Wilfried Hoffmann
Gudrun Hunger
Wolfgang Jäger
Heinz Jasniak
Heinz Karl
Krista Kinkeldey
Hannelore Kirstein
Jutta Klose
Helga Körner
Brigitte Koch
Dr. Günther Korbel
Christa Kummer
Peter Krämer
Thomas Lemm
Marlies Lochau
Bernd Martin
Konrad Meng
Helmut Menzel
Angelika Meyer
Heike Moreth
Bernd Niebur
Doris Nikoll
Corina Nürnberg
Heinz-Joachim Olbricht
Dr. Carola Perlich
Dr. Eckhart W. Peters
Dirk Polzin
Liane Radike
Jörg Rehbaum
Karin Richter
Dirk Rock
Burkhard Rönick
Jens Rückriem
Karin Schadenberg
Hannelore Schettler
Katharina Schmidt
Günter Schöne
Monika Schubert
Helga Schröter
Klaus Schulz
Joachim Schulze
Hannelore Seeger
Britta Sell
Rudolf Sendt
Siegrid Szabó
Heike Thomale
Judith Ulbricht
Wolfgang Warnke
Rolf Weinreich
Astrid Wende
Burkhard Wrede-Pummerer
Marietta Zimmermann

Bisher erschienene Dokumentationen der Gutachten des Stadtplanungsamtes

- 1990 Workshop •
Die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums •
- 1/93 Strukturplan
2/93 Verkehrliches Leitbild
3/93 Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
4/95 Teilflächennutzungsplan Rothensee
5/93 Sanierungsgebiet Buckau - Städtebaulicher
Rahmenplan
5/93 Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
6/93 Städtebaulicher Ideenwettbewerb • Domplatz
Magdeburg •
7/93 Workshop • Nördlicher Stadteingang •
8/93 Städtebaulicher Denkmalschutz
9/93 Radverkehrskonzeption
10/93 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)
11/93 Workshop • Kaiserpfalz •
12/94 Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg
13/94 Hermann-Beims-Siedlung
14/94 Siedlung Cracau I
15/94 Städtebauliche Entwicklung 1990-1994
16/95 Gartenstadtkolonie Reform
17/94 Schlachthofquartier
18/I/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Sozio-urbane Untersuchungen
18/II/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Neuen Neustadt
18/III/94 Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs -
Zur Baugeschichte in der Sudenburg
19/94 Die Anger-Siedlung
20/94 Bruno Taut - eine Dokumentation
21/95 Stadtteilentwicklung Ottersleben
22/94 Die Curie-Siedlung in Neustadt
23/94 Gartenstadtsiedlung Westernplan
24/95 Fachwerkhäuser in Magdeburg
25/95 Stadtteilentwicklung Rothensee
26/95 Gartenstadt Hopfengarten
28/94 Magdeburg Bundesgartenschau 1998 - Rahmenplan
29/94 Workshop • Siedlungen der 20er Jahre der Stadt
Magdeburg •
30/95 Südwestliche Stadterweiterung
31/I/95 Parkanlagen der Stadt Magdeburg
32/I/95 Stadtfeld Nord
32/II/95 Stadtfeld Süd
33/95 Magdeburger Märktekonzept
34/95 Sozialistischer Städtebau
35/95 Siedlungsentwicklung Westerhüsen
36/95 Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg
37/95 Siedlung Fermersleben
38/95 Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlungen
Lindenweiler, Kreuzbreite, Eulegraben
39/I/95 Kommunalgeschichte Magdeburgs -
Weimarer Republik
39/II/95 Magdeburgs Aufbruch in die Moderne
41/95 Stadtteilentwicklung Olvenstedt
42/95 Stadtsanierung Magdeburg-Buckau
43/I/95 Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau
44/95 Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs -
ein Beitrag zum Flächennutzungsplan
45/95 Genossenschaftswesen Magdeburgs
46/95 Industriegeschichte Magdeburgs
47/95 Workshop • Universitätsplatz •
48/II/95 Symposium BRUNO TAUT
49/95 Gutachterverfahren Elbe-Bahnhof
50/95 Stadtteilentwicklung Cracau-Prester
51/95 Gründerzeitliche Villen Magdeburgs

Landeshauptstadt Magdeburg

Stadtplanungsamt Magdeburg

Stadtteilentwicklungsplanung Cracau/Prester





Liebe Leserinnen und Leser,

die Stadtteile östlich der Elbe werden in den kommenden Jahren deutlich an Qualität gewinnen. Geprägt sind die Siedlungen heute durch Wohnungen, Gewerbegebiete und großflächige Kasernenkomplexe. In Cracau und vor allem in Prester blieb darüber hinaus nach der Eingemeindung 1910 der dörfliche Ursprung an vielen Stellen erhalten, in der Friedrichstadt sind bis heute Reste der alten ostelbischen Bastion erkennbar. Ihren einmaligen Reiz gewinnen die östlichen Stadtteile durch die unmittelbare Nachbarschaft zur Elbe und zu ausgedehnten, naturwüchsigen Erholungsgebieten: der Rotehorn-Insel, der Kreuzhorst sowie Herrenkrug und Biederitzer Busch. Allerdings beeinträchtigen die ungünstige Anbindung an die Weststadt, unzureichende Einkaufs- und Freizeitangebote und verwahrloste Kasernenkomplexe, wo der Sanierungsbedarf nach dem Abzug der GUS-Truppen besonders dringend ist, die Lebensqualität in Cracau und Prester. Das wird sich in den kommenden Jahren Schritt für Schritt ändern. Vor allem die Ausrichtung der Bundesgartenschau 1999 und die Aufnahme Cracaus in das Förderprogramm der Europäischen Union URBAN sind eine Chance für den ostelbischen Raum. Die Broschüre „Stadtteilentwicklungsplanung Cracau/Prester“ dokumentiert die Ergebnisse mehr als zweijähriger Denkarbeit von Stadtplanern, Verkehrsexperten und Einwohnern zur künftigen Entwicklung dieser Stadtteile. Dabei werden Defizite benannt und Lösungsansätze präsentiert. Welche der vorgestellten Ideen praktisch und finanziell umsetzbar sind und vor allem wann, vermag heute niemand zu sagen. Auf jeden Fall werden die Vorstellungen zur Stadtteilentwicklung Grundlage künftiger Detailplanungen sein. Ziel ist es, die Wohn- und Lebensqualität im östlichen Magdeburg deutlich und auf lange Sicht zu verbessern: Dazu gehört die stärkere Betonung der Elbnähe ebenso wie die Lösung der Verkehrsprobleme und die Verbesserung der Infrastruktur. Dazu gehört auch die Sanierung der vorhandenen Wohngebäude, insbesondere in den wertvollen Siedlungen der Moderne. Daß das Ostufer ein attraktiver Wohnort ist, beweist allein der seit 1990 forcierte Wohnungsneubau. Dem muß nun die Verbesserung des Wohnumfeldes folgen. Die Broschüre „Stadtteilentwicklungsplanung Cracau/Prester“ stellt Konzepte dazu vor, und ich würde mich freuen, wenn sie der öffentlichen Diskussion um die Entwicklung der ostelbischen Stadtgebiete neue Impulse verleiht.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Willi Polte', written in a cursive style.

Dr. Willi Polte
Oberbürgermeister

Einleitung

Im Frühjahr 1993 wurde durch das Stadtplanungsamt die Idee in das Stadtverwaltungsleben gerufen, für die am Stadtrand gelegenen Stadtteile mit partiellem Dorfcharakter eine Stadtteilentwicklungsplanung (folgend STEP genannt) durchzuführen, wie für Diesdorf, Alt-Olvenstedt, Lemsdorf, Ottersleben, Fermersleben, Rothensee und Cracau/Prester.

Einen kurzen Abriss über die Ausarbeitung, Ergebnisse und Ziele der STEP Cracau/Prester wollen wir in dieser Broschüre darstellen. Als Stadtplaner war es uns sehr wichtig, daß die STEP in enger Zusammenarbeit mit den Bürgern Cracaus/Presters erarbeitet wurde. Den Bürgern und den Stadtplanern war klar, daß Problem- punkte, wie

- fehlender Einzelhandel
- schlechte Verkehrsanbindung
- ehemals genutzte GUS-Flächen
- vorhandene Industriebrachen
- störendes Gewerbe
- angrenzendes Naturschutzgebiet mit seinen Kiesvor- haben, in der Ausarbeitung der STEP eine große Rolle spielen werden.

Zu der ersten Bürgerversammlung im Juli 1993 waren ca. 130 Einwohner aus Cracau/Prester der Einladung gefolgt. Daraus wurde ein Arbeitskreis mit ca. 40 Einwohnern gegründet. Dieser Arbeitskreis traf sich in einem acht- bis zehnwöchigen Rhythmus, um über Planungsvorschläge bzw. Visionen bis hin zur möglichen Umsetzung zu diskutieren.

Das am schwersten zu lösende Problem war die Ver- kehrssituation - in vier Arbeitskreis-Zusammenkünften wurde anregend über eine zufriedenstellende Lösung diskutiert. Es waren die Probleme des fließenden wie auch des ruhenden Verkehrs. Eine Tempo 30-Zone, eine Umgehungsstraße, größere Parkmöglichkeiten wurden von den Bürgern gefordert.

Nicht nur das Thema ruhender und fließender Verkehr wurde durch den Arbeitskreis behandelt, sondern auch:

- die Belange der Grün- und Freiflächenstruktur
- die nutzungsstrukturelle Einbindung unter Berück- sichtigung einer baulichen Verdichtung innerhalb des heutigen Siedlungsgefüges
- Vorschläge zu ortsgestalterischen Gesichtspunkten in Bezug auf Gebäude und Freiräume

In 10 Arbeitskreis-Zusammenkünften wurden alle Pro- blempunkte gemeinsam diskutiert und zu Ergebnissen zusammengefaßt.

Diese Ergebnisse sollten entsprechend der Prioritäten- liste (s. Seite 5) durch die Landeshauptstadt Magde- burg umgesetzt werden. Die mühevollere Herausarbei- tung der Problempunkte, Situationen und Engpässe innerhalb Cracaus/Presters waren eine "glückliche" Voraussetzung, für die Bewerbung bei der EU-Kommis- sion in Brüssel Fördergelder über das Projekt URBAN zu bekommen.

Der gestellte Antrag ist bewilligt worden, so daß der Landeshauptstadt Magdeburg ca. 24 Mio DM Förder- gelder für Cracau/Prester zur Verfügung stehen.

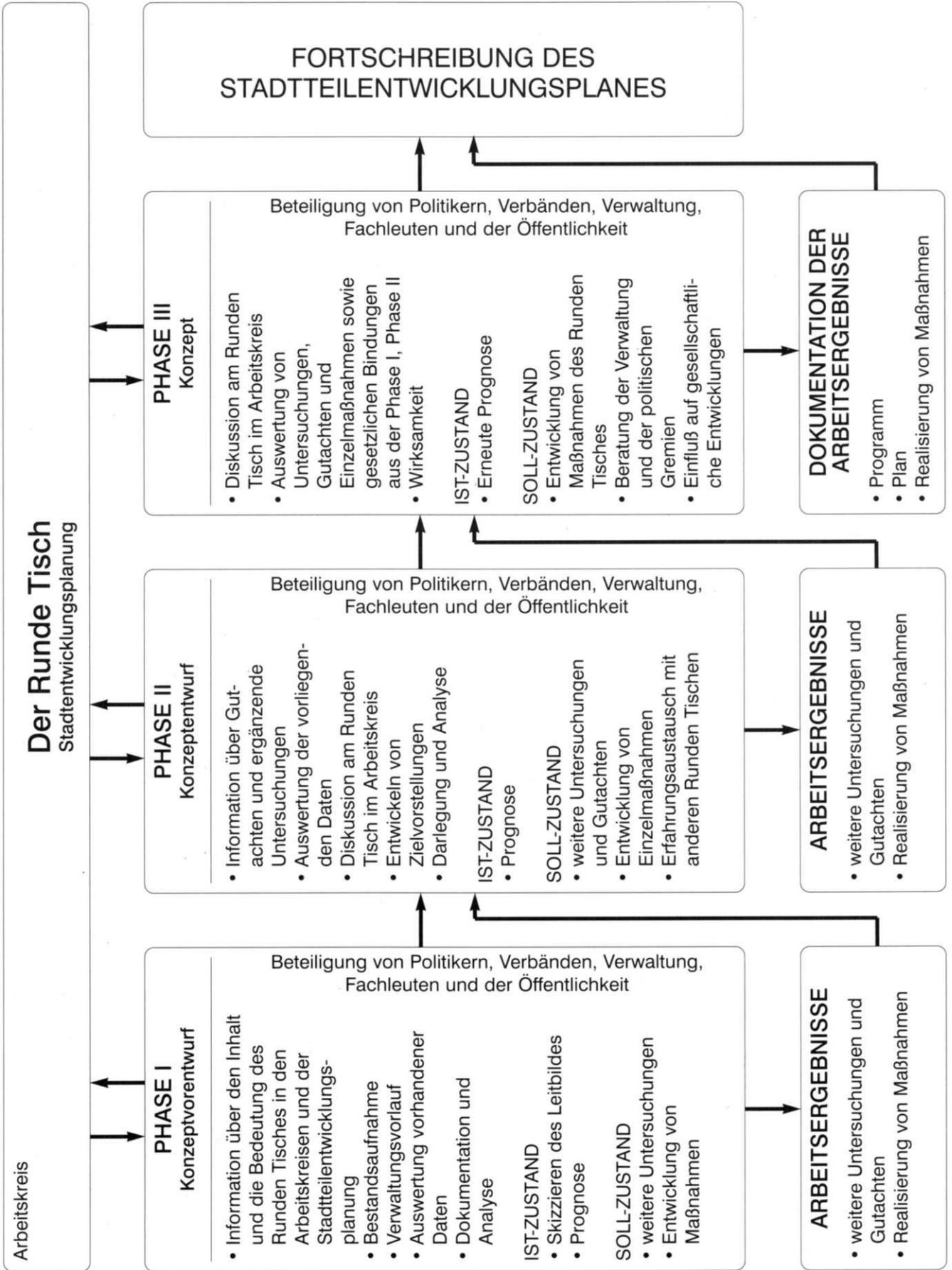
Das Image des ostelbischen Raumes kann, auch in Verbindung mit der BUGA, dadurch auf wirtschaftlichem sowie sozialem Gebiet einen gewaltigen Aufschwung erfahren.

Somit ist es außerordentlich wichtig, daß weiterhin pro- fessionelle Öffentlichkeitsarbeit betrieben wird und die geplanten Maßnahmen den Einwohnern zunächst mit- tels dieses Heftes mitgeteilt werden. Hierdurch könnte den Einwohnern der massive Aufschwung im ostelbi- schen Raum der Landeshauptstadt Magdeburg, unter- stützt durch die beiden Projekte URBAN und BUGA, deutlich gemacht werden.

Darüber hinaus möchten wir mit diesem Heft nicht nur städtebauliche Aspekte für die künftige Präsentation des Stadtteils Cracau/Prester aufzeigen, sondern wir möchten die Gelegenheit nutzen und uns bei allen recht herzlich bedanken, die bei der STEP mitgewirkt haben. Unser Dank gilt an erster Stelle den Arbeitskreismitglie- dern für ihre rege Mitarbeit, der Gemeinde St. Briccius, vertreten durch Pfarrer Scholz, dem Büro Petersen und den ständigen Vertretern der Stadtverwaltung aus den Fachämtern.

Einen Aufschwung bzw. eine Möglichkeit für die teil- weise Umsetzung der STEP kann diese durch das Ent- wicklungsprogramm URBAN erlangen. Auch hier hof- fen wir auf eine enge Bürgerbeteiligung, um das Pro- jekt URBAN umsetzen zu können und glauben, daß es für alle Beteiligten eine schöne und spannende Her- ausforderung wird.

Liane Radike
Dr. Eckhart W. Peters



Planungsanlaß

Der Untersuchungsbereich umfaßt im wesentlichen die Stadtbezirke von Cracau und Prester, die im ostelbischen Siedlungsraum der Stadt Magdeburg südlich der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bahntrasse liegen. Dieser Siedlungsraum ist entstanden aus mehreren Ansätzen, die unterschiedliche Vorprägungen aufweisen, im Laufe der letzten hundert Jahre jedoch zu einem städtischen Gefüge zusammengewachsen sind. Aufgrund der noch erkennbaren verschiedenen Siedlungsstrukturen und Nutzungsintensitäten ergeben sich für die einzelnen Bereiche verschiedene Problemschwerpunkte und Entwicklungstendenzen, die im Rahmen der nachfolgenden Untersuchung, bestehend aus dem allgemeinen Teil, der Bestandsanalyse und der Planung näher aufgezeigt werden.

Die städtebauliche Planung ist nach den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) nur als zweistufiges System vorgesehen. Es gibt danach zwei Arten von Bauleitplänen, welche in einem hierarchischen Verhältnis zueinander stehen:

der Flächennutzungsplan und
der Bebauungsplan.

Die Planungspraxis hat jedoch gezeigt, daß eine zusätzliche Planungsebene zwischen diesen beiden Plänen sinnvoll ist, um die städtebaulichen Planungsabläufe reibungsloser und allgemeinverständlicher gestalten und aufeinander abstimmen zu können.

Mit Hilfe des Instrumentariums der Stadtteilentwicklungsplanung als informeller, nicht vorgeschriebenen Planungsebene sollen nun, unter Berücksichtigung der örtlichen Bestandssituation, der bereits vorhandenen Leitbilder und städtebaulichen Konzeptionen sowie unter Mitwirkung der örtlichen Bevölkerung für einen räumlich zusammenhängenden städtischen Bereich Konzepte entwickelt werden, die die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen und ordnen.

Anders als die beiden gesetzlich definierten Planungsebenen des Flächennutzungsplanes und des Bebauungsplanes trifft ein solcher Plan keine rechtsverbindlichen Aussagen und kann somit für Teilbereiche auch alternative Lösungsansätze zur Umsetzung der angestrebten Planungsziele aufzeigen.

Da alle wichtigen Einzelthemen der Stadtentwicklung wie Verkehr, Nutzung, Grün und Gestaltung gesamtheitlich untersucht und koordiniert werden, können die getroffenen Aussagen als Grundlage für die weiteren Planungsentscheidungen dienen. Aufgrund der Vielfalt der notwendigen Darstellungen werden die Planungs-

aussagen thematisch getrennt in 5 Teilplänen erarbeitet:

VERKEHRSKONZEPT

Das Verkehrskonzept zeigt die Hierarchie im Straßennetz auf und legt damit zugleich für die einzelnen Verkehrsflächen die notwendigen Ausbaustandards fest. Außerdem wird die weitere Festlegung und der Ausbau verkehrsberuhigter Zonen aufgezeigt.

NUTZUNGSKONZEPT

Im Nutzungskonzept werden die unterschiedlichen Gebietsnutzungen innerhalb des Planungsbereiches festgelegt und einander so zugeordnet, daß keine Konflikte aus sich gegenseitig störenden Nutzungen entstehen können.

GRÜNKONZEPT

Das Grünkonzept legt die Ziele zur Erhaltung und Weiterentwicklung der wesentlichen Grünbereiche und Grünelemente im Stadtbild fest.

GESTALTUNGSKONZEPT

Hier werden die zu erhaltenden und schützenswerten Stadtbereiche und Straßenzüge aufgezeigt sowie die Zonen definiert, in denen vorrangig Maßnahmen zur Erhaltung und Weiterentwicklung des Stadtbildes erforderlich werden.

MASSNAHMENKONZEPT

Zusammengefaßt werden alle diese Aussagen und die sich daraus ergebenden Verbesserungen und Veränderungen in einem Maßnahmenkonzept. Vorrangig sind dabei Maßnahmen der öffentlichen Hand bzw. auf öffentlichen Flächen aufgeführt. Hinsichtlich der Dringlichkeit bzw. zeitlichen Rangfolge werden die Einzelmaßnahmen bestimmten Realisierungszeiträumen zugeordnet.

Dieser Bericht soll den Diskussions- und Planungsstand in den östlichen Siedlungsbereichen aufzeigen und die wichtigsten, in den Arbeitskreissitzungen erarbeiteten Ergebnisse und Konzeptionen darlegen. Er soll aber auch mit dazu beitragen, daß hinsichtlich der alternativen Planungsansätze in den politischen Gremien die Entscheidungsfindung zur Stadtteilentwicklung forciert wird, damit künftig in Verbindung mit städtebaulichen Planungen und Einzelentscheidungen (Bebauungsplänen, Grundstücksan- oder -verkaufen, Baugenehmigungen) die übergeordneten Zielsetzungen und deren Umsetzungen möglich bleiben.

Planungsablauf

Die Probleme und Zielsetzungen für die künftige Stadtteilentwicklung Cracau/Prester sollten in enger Zusammenarbeit mit den von der Planung betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, Vereinen, Interessensgruppen und öffentlichen Behörden herausgearbeitet und definiert werden. Aus diesem Grund wurde ein Gesamt-Arbeitskreis mit 40 Mitgliedern gebildet, der sich aus dem Arbeitskreis Cracau (24 Pers.) und dem Arbeitskreis Prester (16 Pers.) zusammensetzte. Diese Unterteilung erschien aufgrund der Größe des Plangebietes und der z. I unterschiedlichen Planungsanforderungen erforderlich und sinnvoll. Aufgrund des besonders problematischen Themenschwerpunktes Verkehr mit seinen Auswirkungen sowohl auf den Nordteil, als auch den Südteil des Planungsraumes erfolgten die Arbeitskreissitzungen jedoch überwiegend gemeinsam.

Die Termine während des Planungsprozesses:

- | | |
|---|---|
| <p>01.07.93 Ortsbegehung mit Verwaltung, Presse und Planern</p> <p>05.07.93 1. Bürgerversammlung</p> <p>06.09.93 2. Bürgerversammlung Themen: Geschichtlicher Abriß, stadtbildpflegerisch bedeutsame Bereiche, aktuelle Stände und Inhalte formeller und informeller Planungen sowie Ausbauplanungen</p> <p>11.10.93 Bildung der Arbeitskreise „Cracau“ und „Prester“, 1. Arbeitskreissitzung Themen: Bestandsanalysen und Problembereiche Verkehr, Baustruktur, Grünbereiche / Grünverbindungen</p> <p>06.11.93 2. Arbeitskreissitzung Ortsbegehungen mit den beiden Arbeitskreisen, Überprüfen von Problembereichen</p> <p>30.11.93 3. Arbeitskreissitzung Thema: Kiesabbau in Prester</p> <p>17.01.94 4. Arbeitskreissitzung Thema: Verkehrskonzeption</p> <p>26.04.94 5. Arbeitskreissitzung Thema: Verkehrskonzeption</p> <p>14.06.94 6. Arbeitskreissitzung Thema: Verkehrskonzeption</p> <p>20.09.94 Abstimmungstermin Planer / Verwaltung</p> | <p>04.10.94 7. Arbeitskreissitzung Themen: Erneuerung des Schienennetzes der Straßenbahn, Generalverkehrsplan, Tempo-30-Zonen, Einzelentwürfe zu Teilbereichen</p> <p>05.12.94 Abstimmungstermin Planer / Verwaltung</p> <p>13.12.94 8. Arbeitskreissitzung Themen: Verkehrskonzeption - Trassenverschiebungen, Grün- und Freiflächenkonzept, Nutzungskonzept</p> <p>28.02.95 9. Arbeitskreissitzung Thema: Technische Infrastruktur</p> <p>26.04.95 Abstimmungstermin Planer / Verwaltung</p> <p>23.05.95 10. Arbeitskreissitzung Thema: Maßnahmenkonzept</p> <p>10.08.95 Vorstellung der Planungsergebnisse im Ausschuß für Stadtentwicklung, Bau- und Wohnungswirtschaft</p> |
|---|---|

Grußworte der Planer

An dieser Stelle möchten wir uns als Planer für die fast 2 Jahre andauernde Zusammenarbeit und Mitwirkung an den Planungsprozessen bei allen Beteiligten bedanken. Unser besonderer Dank gilt dabei

- den Mitgliedern der beiden Arbeitskreise und hier speziell den Damen und Herren, die bis zur letzten Veranstaltung bei den intensiven Diskussionen mitgewirkt haben und
- bei den Mitarbeitern der Stadtverwaltung, insbesondere bei Frau Radike (Flächennutzungsplanung) und Herrn Schulze (Verkehrsplanung).
- der St.-Brictius-Gemeinde insbesondere Herrn Pfarrer Scholz

Als Arbeitskreismitglieder wirkten mit:

ARBEITSKREIS CRACAU

Andruscheck, Klaus
 Cramer, Brigitte
 Denzin, Irmfried
 Eckstein, Uwe
 Eisemann, Achim
 Enge, Harald
 Enge, Anita
 Fenzelberg, Manfred
 Fricke, Dieter
 Heinisch, Helmut
 Hesse, Willy
 Hoffmann, Inge
 Kleinschmidt
 Kröning, Hendrik
 Medem, Helga
 Menz, Christa
 Schaffarczyk, Georg
 Scholz, Helmut
 Stern, Reinhard
 Suhl, Ulla
 Waltner, Hildegard
 Waltner, Hans-Joachim
 Werner, Christian
 Zboradki, Elke

ARBEITSKREIS PRESTER

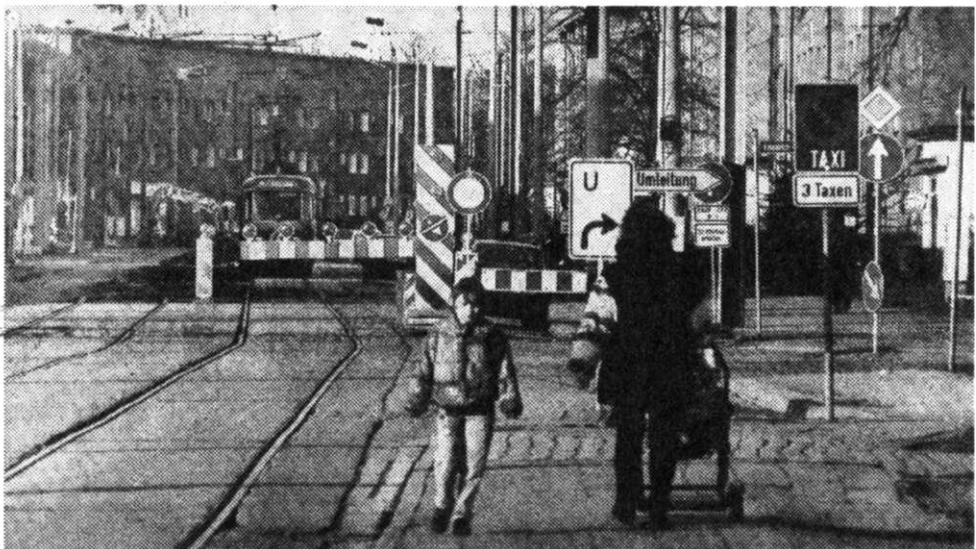
Benecke, Horst
 Boese
 Demuth, Willy
 Diederich
 Fricke, Bernd
 Gocks, Margrit
 John, Brunhild
 John, Werner
 Künne
 Kroek
 Lutze, Thomas
 Rasche, M.
 Reich, Klaus
 Reich, Erika
 Sebhardt
 Wille

Cracauer und Presteraner fordern Umgehungsstraße

Kritik an ersten Ideen für neues Verkehrskonzept/Raumordnungsverfahren für Kiesabbau

(FRB). Bei einer turnusmäßigen Beratung des „Arbeitskreises Stadtentwicklung“ Cracau/Prester gab es am gestrigen Abend eine bemerkenswerte Neuigkeit – Bauminister Daehre soll wegen des Vorhabens, nahe der Kreuzhorst Kies abzubauen, ein Raumordnungsverfahren angeordnet haben.

Kurz bevor der Stadtverordnete Reinhard Stern (CDU) diese Information aus dem Rathaus mitbrachte, hatten sich Mitglieder der Bürgerinitiative gegen den geplanten Kiesabbau zum Stand der Dinge geäußert. Bis zum 18. Februar will die Bürgerinitiative ihre Einwände einschließlich einer Unterschriftensammlung schriftlich bei der Bezirksregierung geltend machen.



ALLGEMEINES

Lage des Plangebietes

Lage im Raum

Die Stadt Magdeburg ist die Hauptstadt des Bundeslandes Sachsen-Anhalt. Sie nimmt als Oberzentrum mit ca. 260.000 Einwohnern eine Gebietsfläche von ca. 172 km² ein.

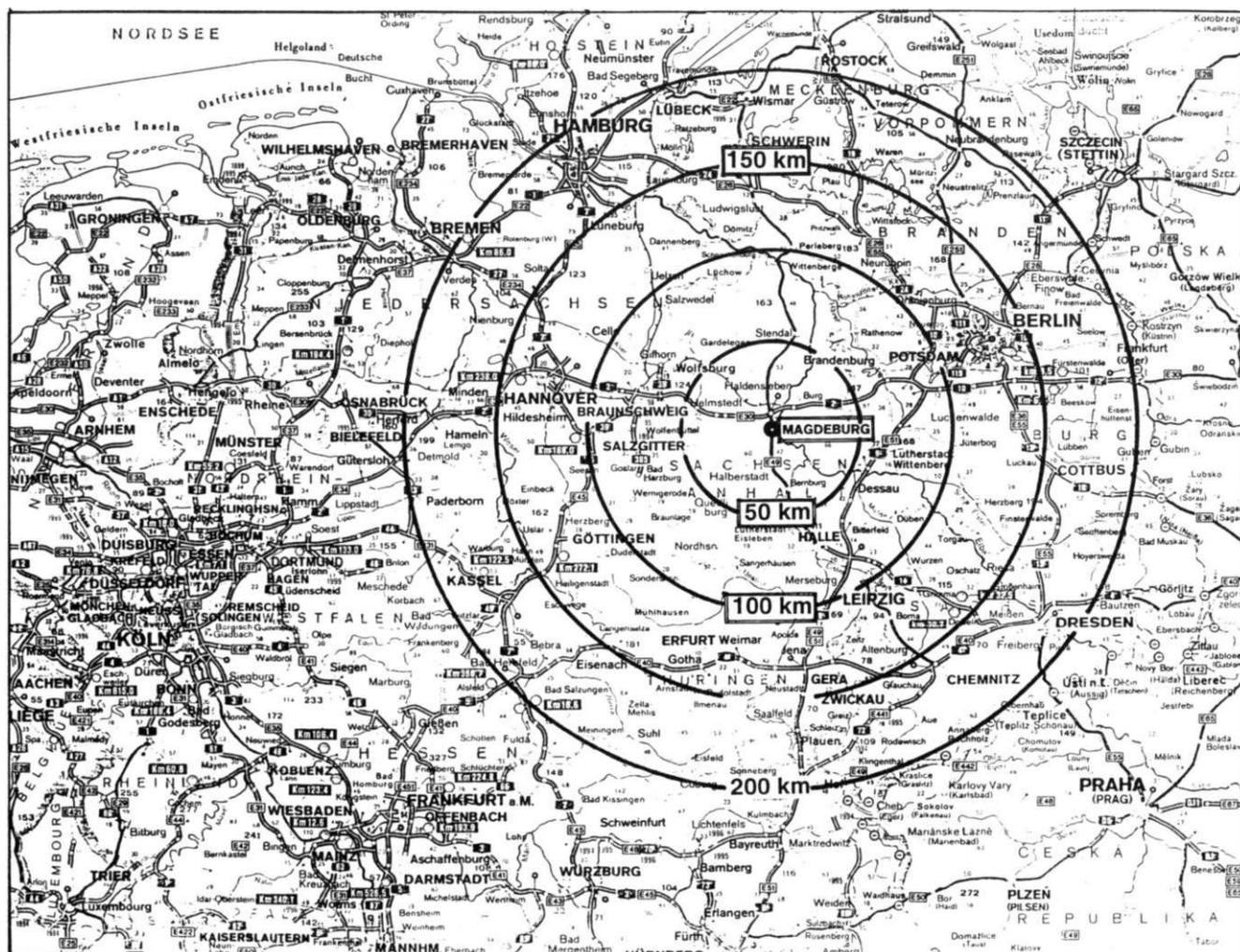
Die Stadt liegt in geringer Entfernung zu wichtigen Ballungsräumen und Wirtschaftsstandorten, wie

- Berlin - ca. 130km,
- Hamburg - ca. 190km,
- Hannover - ca. 135 km,
- Braunschweig - ca. 80 km,
- Leipzig - ca. 110 km.

Magdeburg ist integriert in die großräumige Entwicklungsachse Hannover-Berlin und bietet dadurch günstige Voraussetzungen für Industrieansiedlungen, Kommunikations- und Logistik-Netzen. Die Stadt partizipiert in starkem Maße an Verkehrsprojekten „Deutsche Einheit“ (VDE) und ist bereits heute verkehrlich gut erschlossen durch

- die Bundesautobahn A 2 (Hannover-Berlin-Warschau), die auf 6 Spuren erweitert wird,
- das Hauptstreckennetz der Deutschen Bahn AG mit IC / ICE-Anbindung zu den wichtigsten Wirtschaftsregionen Deutschlands,
- dem Güterverkehrszentrum (GVZ) Magdeburg-Rothensee, das weiter ausgebaut wird,
- und die Magdeburger Häfen, die an das im Ausbau befindliche Wasserstraßen-Kanalnetz angebunden sind.

Lage im Raum (Übersichtskarte, M. 1:2.600.000)



Lage im Stadtgebiet

Der Untersuchungsraum liegt auf der Ostseite der Elbe. Er umfaßt die Siedlungsbereiche südlich der Bahntrasse, insbesondere Brückfeld (Südteil), Cracau, Neugrüneberg, Puppendorf (teilweise), Prester und Neuprester, die zu den Stadtbezirken Brückfeld, Cracau und Prester zusammengefaßt sind. Dieser besiedelte Raum liegt zwar in geringer Entfernung zum Stadtzentrum auf der westlichen Elbseite, weist aber nur eine eingeschränkte Anbindung an das gesamtstädtische Verkehrsnetz auf. Er ist im wesentlichen nur über den Elbübergang im Norden des Untersuchungsraumes in Verlängerung der Berliner Chaussee mit der Innenstadt verbunden. Der zweite Übergang über die Elbe befindet sich noch weiter nördlich im Verlauf der Bundesstraße B 1.

Im Untersuchungsraum leben derzeit ca. 8.000 Einwohner (mit Hauptwohnsitz), das sind etwa 3% der Gesamtbevölkerung der Stadt.

Die Stadtbezirke sind von hochwertigen Landschafts- und Erholungsräumen umgeben, die bereits weitgehend unter Schutz gestellt bzw. für eine Unterschutzstellung vorgesehen sind. Dazu gehören einerseits die Elbniederungen im Westen und Süden mit zahlreichen Altwässern, verlandeten Flußschlingen und Auwaldrestbeständen (Naturschutzgebiet Kreuzhorst) und andererseits das Umflutgelände im Osten, wo der ursprüngliche autotypische Landschaftscharakter durch intensive Flächennutzungen (Ackerbau, Obstplantagen) erheblich verändert wurde. Überschwemmungsgebiete und hohe Grundwasserstände engten die Siedlungstätigkeit ein. Der Siedlungsraum weist insgesamt nur geringe Höhenunterschiede auf (43-50 m ÜNN), wobei die ursprünglichen Siedlungsansätze von Brückfeld, Cracau und Prester und das daraus entstandene Siedlungsband auf den höher gelegenen Gebieten (45-50 m ÜNN) entstanden sind.

Grundlagen für die Stadtteilentwicklung

Regionale Entwicklung

Die Region Magdeburg ist aufgrund ihrer politischen und wirtschaftlichen Bedeutung, ihrer Lage im Raum, ihrer Größe und Ausstattung mit infrastrukturellen Einrichtungen Mittelpunkt des nördlichen Landesteiles von Sachsen-Anhalt. Entsprechend dieser Ausgangssituation erfolgten für Magdeburg Landesentwicklungsprogramme besondere Aufgaben und Funktionszuweisungen:

- 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.

Außerdem führt die Funktion als Landes- und Bezirkshauptstadt und den hiermit verbundenen Aufgaben zu einer verstärkten Ansiedlung von Verwaltungen und Dienstleistungseinrichtungen, was sowohl die Entwicklung in den einzelnen Stadtbezirken als auch im Umland beeinflussen wird (Ansiedlungsdruck, Ausweisung von Wohnstandorten, Pendler- und Verkehrsbeziehungen).

Ergänzend zum Oberzentrum Magdeburg und diesem unmittelbar zugeordnet fungieren in dieser Region

- Schönebeck als Mittelzentrum mit Teilfunktion eines Oberzentrums,
- Burg und Haldensleben als Mittelzentren,
- Oschersleben und Staßfurt als Grundzentren mit Teilfunktionen als Mittelzentren.

Für die Stadt Magdeburg bedeutet dies im besonderen den weiteren Ausbau ihrer öffentlichen Einrichtungen in den Bereichen Bildung und Kultur sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen durch großflächige Industrieansiedlungen. In diesem Zusammenhang sind auch einzelne, herausragende Ausbaumaßnahmen wie z.B. das Güterverkehrszentrum, der Regionalflughafen, der Binnenhafen und dem Wasserstraßenkreuz von großer Bedeutung.

Eine weitere Konkretisierung der Leitlinien des Landesentwicklungsprogrammes durch ein regionales Entwicklungsprogramm des Regierungsbezirkes Magdeburg ist erforderlich.

Flächennutzungsplanung

Der Flächennutzungsplan der Stadt Magdeburg befindet sich derzeit im Aufstellungsverfahren, daß aufgrund der Komplexität des Verfahrens noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird. Um jedoch die Probleme und Tendenzen der Stadtentwicklung bereits frühzeitig beeinflussen zu können, wurden in einem Strukturplan, der seit 1993 vorliegt und auf den übergeordneten Planungen des Landes und der Region aufbaut, im Vorfeld der Bauleitplanung die wesentlichen Aspekte für die künftige Entwicklung des Stadtgebietes vorformuliert. Dieses sind insbesondere die Leitbilder

- zum Profil der Stadt,
- zur Innenentwicklung,
- zur Region Magdeburg,
- zur Bevölkerungsentwicklung,
- zum Wohnen,
- zum Umweltschutz,
- zu Grün- und Freiflächen,
- zum Natur- und Landschaftsschutz,
- zur Wirtschaft,
- zu Dienstleistungen und Einzelhandel,
- zum Verkehr und
- zur technischen Infrastruktur.

Für den Untersuchungsbereich lassen sich daraus folgende Entwicklungsansätze ableiten:

Innenentwicklung:

Es sind vorrangig die Entwicklungspotentiale innerhalb des Siedlungsgefüges zu nutzen, um den Siedlungsdruck auf den Außenraum möglichst gering zu halten. Industrielle und ehemals militärisch genutzte Stadtbrachen sollen neuen Nutzungen zugeführt werden. Dabei ist eine Nutzungsvielfalt mit Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Kultur und Verwaltung anzustreben.

Wohnen:

Für den Wohnungsbestand ist eine umfangreiche Qualitätsverbesserung sowie eine Erhöhung der Wohnungsanzahl anzustreben. Dies trifft insbesondere auf die Mietshausbebauung des 19. Jahrhunderts und die Siedlungen vor und nach dem 2. Weltkrieg (wie z.B. die „Cracauer Siedlung“) zu. Hier wurden z.T. bereits entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Weiterhin soll dem innerstädtischen verdichteten Wohnungsneubau Vorrang vor dem Einfamilienhausbau eingeräumt werden.

Umweltschutz:

Im Zuge der Umstrukturierung von Industrie- und Gewerbegebieten und der Neuordnung von Gemengelagen ist die Verminderung der Emissionen möglich. Zum Grundwasserschutz sind neben der Erneuerung des

vorhandenen Kanalnetzes die bisher nicht erschlossenen Wohngebiete an die Kanalisation mit anzuschließen. Die Altlastenproblematik auf traditionellen Industriestandorten und ehemals militärisch genutztem Gelände ist zu lösen.

Die Gewässer sind als ökologisch wertvoller Lebensräume zu erhalten und die Wasserqualität ist zu verbessern.

Grün- und Freiflächen:

Die Grün- und Freiflächen sollen in ein Freiflächensystem miteinbezogen werden. Dies gilt insbesondere für die Kleingarten- und Fortanlagen, aber auch für die Erholungsflächen entlang der Elbe.

Natur- und Landschaftsschutz:

Im Innenbereich ist ein Netz von stadtspezifischen Lebensräumen zu entwickeln, in die die vorhandenen Grün- und Freiflächen mit eingebunden werden müssen (z.B. Friedhöfe, Gärten, Kleingärten, Grünplätze).

Dienstleistungen:

Wegen der „Wohnverträglichkeit“ von Dienstleistungen ist deren Ansiedlung in innenstadtnahen Mischgebieten anzustreben.

Einzelhandel:

Ziel ist die wohnungsnaher Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Die Stadtteilzentren sollen gestärkt und aufgewertet werden, wodurch zugleich das Verkehrsaufkommen reduziert wird.

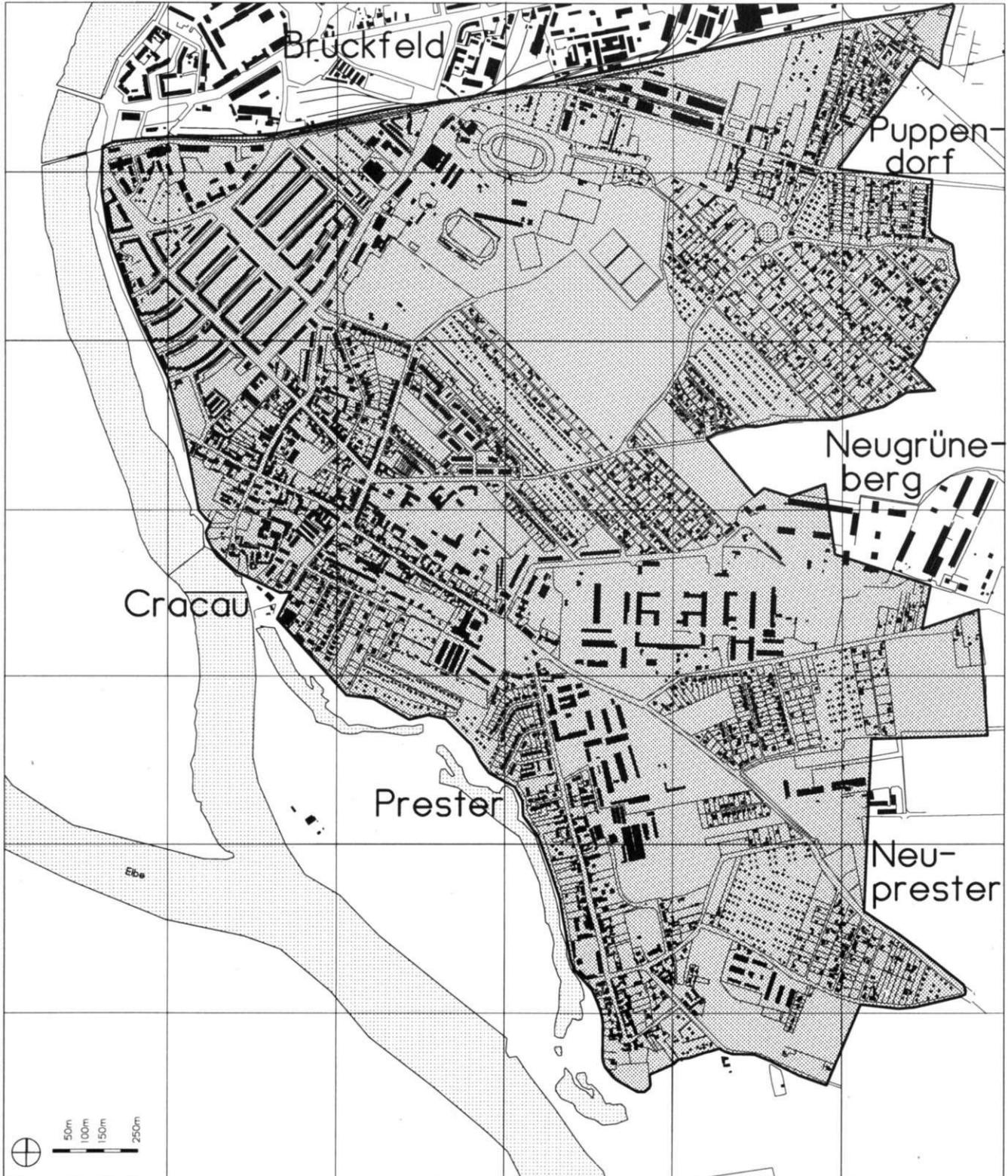
Verkehr:

Magdeburg soll eine Stadt der kurzen Wege werden. Dem öffentlichen Verkehr, den Fußgängern und den Radfahrern ist dabei höchste Priorität einzuräumen. Die Straßen sollen sicher und attraktiv gestaltet werden, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Technische Infrastruktur:

Die technische Infrastruktur, insbesondere die Abwassereinrichtungen müssen saniert und die bisher nicht angeschlossenen Innenstadtbereiche mit ver- bzw. entsorgt werden, insbesondere dann, wenn dies für den Grundwasserschutz von Bedeutung ist.

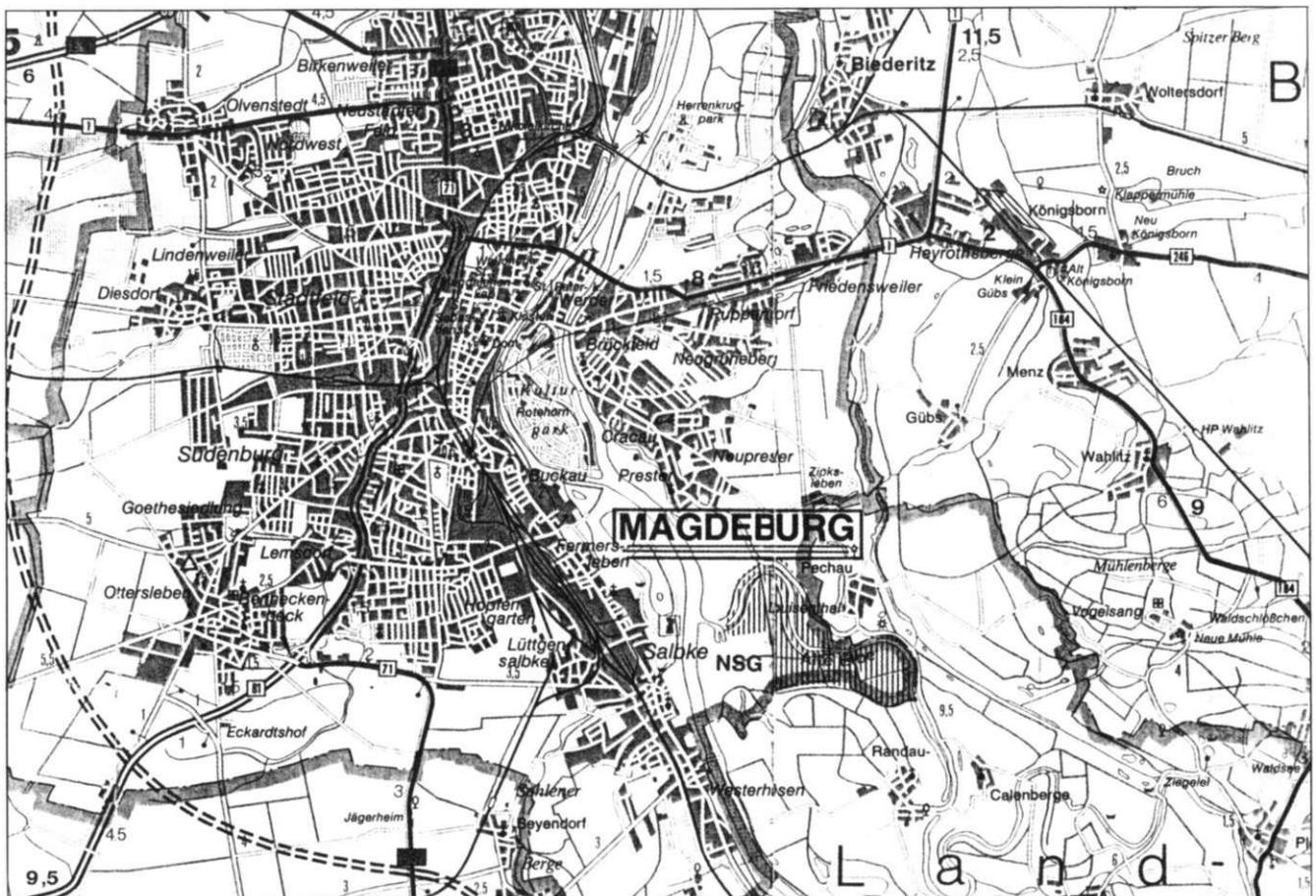
ABGRENZUNG DES PLANGEBIETES





Ausschnitt aus dem Strukturplan, Stand 2/93, (aus: Strukturplan, Landeshauptstadt Magdeburg, Heft 1/1993) ▲

Lage im Stadtgebiet (Übersichtskarte, M. ca. 1: 100.000) ▼



Bebauungspläne

Für die Umsetzung dieser Zielvorgaben und aufgrund besonderer Bestandssituationen und Investitionsvorhaben wurden in einzelnen Teilbereichen der Stadtteile Cracau und Prester bereits Bebauungspläne aufgestellt, die unterschiedliche Verfahrenstände aufweisen, bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne genehmigt.

Die Bebauungspläne entlang der Bahn sollen die Umstrukturierung und Neunutzung bisheriger Militär- und gewerblich genutzter Gelände sowie die neue verkehrliche Anbindung der östlichen Stadtbezirke über die Elbe

regeln. Die weiter südlich liegenden Plangebiete dienen vorrangig der Schaffung von verdichtetem Wohnraum, der Verbesserung der örtlichen Infrastruktur (Kreuzungsbereich Friedrich-Ebert-Str. / Cracauer Str. und Pechauer Platz) und der verkehrlichen Entlastung von Teilbereichen der heutigen Hauptachse, insbesondere der Genthiner Str. / Pfeiffer Str. / Pechauer Str.

Im Norden grenzt an den Untersuchungsraum das Sanierungsgebiet Friedrichstadt an.

URBAN-Programm

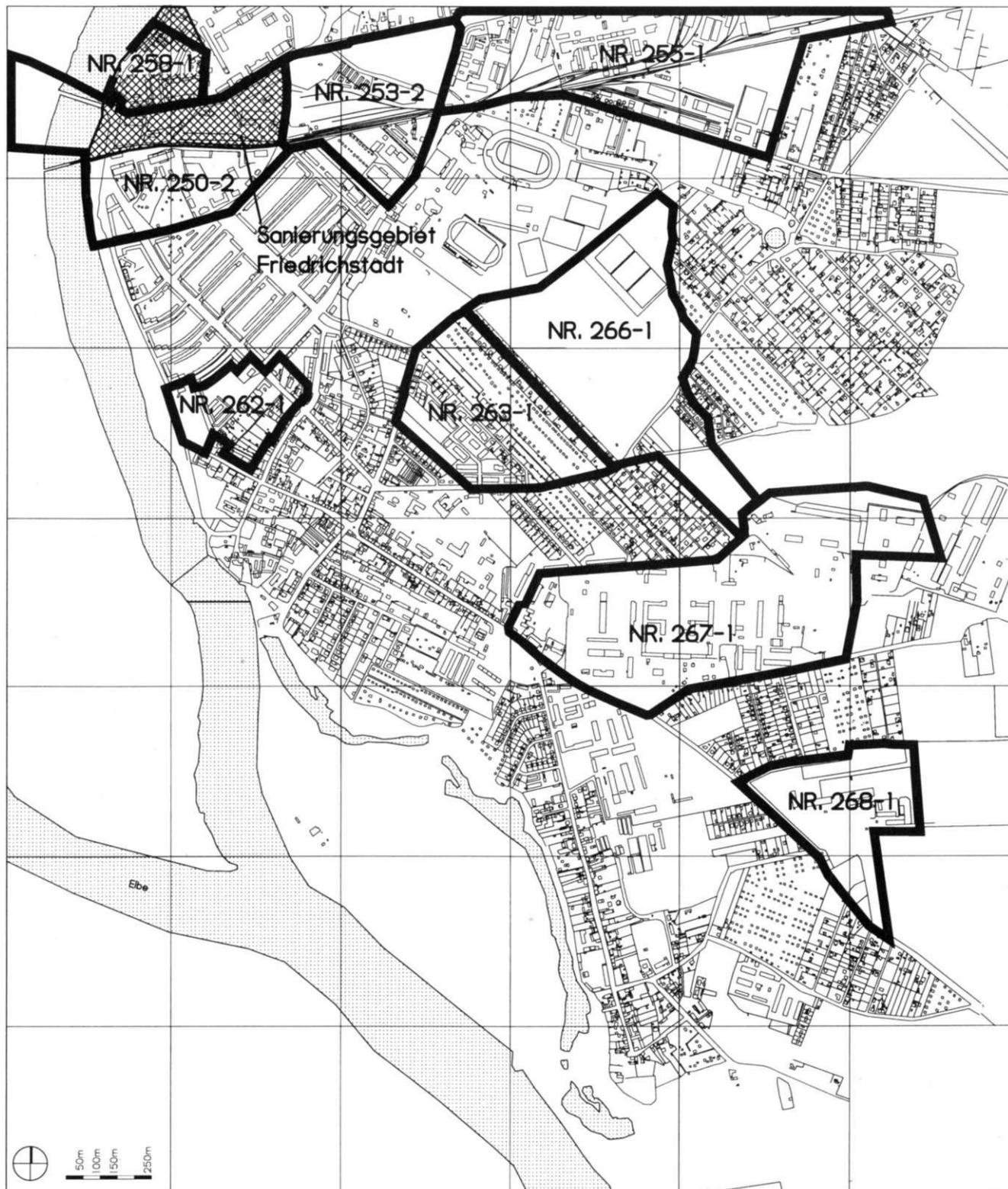
Für den Stadtbezirk Cracau gibt es im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative für städtische Gebiete (URBAN) ein Operationelles Programm, welches eine Laufzeit vom 02.01.1994 bis zum 31.12.1999 hat. Mit diesem Programm wurde die Beteiligung der Europäischen Union beantragt. Aus Brüssel wurden Mittel von 24 Mio. DM bewilligt, das Land beteiligt sich mit 1,5 Mio. DM, 9,3 Mio. DM sind Komplementärmittel der Stadt und 1 Mio. DM werden voraussichtlich von privaten Sponsoren beigetragen. Insgesamt ergibt sich ein Finanzvolumen von 35,8 Mio. DM. Durch die URBAN-Förderung soll ein Durchbruch geschaffen werden, der den Beginn einer positiven Entwicklung des Stadtteils erwarten läßt. Die für das URBAN-Programm Magdeburg vorgeschlagenen Maßnahmen sind so ausgerichtet, daß mit ihnen eine deutliche Verbesserung der wirtschaftlichen, sozialen und umweltbezogenen Verhältnisse erreicht wird. Die Maßnahmen gliedern sich in folgende Schwerpunkte:

1. Einleitung neuer wirtschaftlicher Tätigkeiten / produktive Investitionen, ergänzende Infrastruktur:
 - Nachnutzung vorhandener Industriebrachen für die Neuansiedlung von Unternehmen mit geringer Emissionsbelastung und für Auslagerung heimischer Unternehmen aus Cracau.
 - Schaffung von Arbeitsplätzen im Handwerk, in kleineren und mittleren Unternehmen durch aktive, gezielte Bestandsentwicklung und Förderung von Existenzgründern (Mittelstandsservice).

2. Menschliche Ressourcen / Förderung der Beschäftigung / Aus- und Fortbildung:
 - Qualifizierungsmaßnahmen für Arbeitslose (Umschulung) und Beschäftigte, die nur über eine unzureichende berufliche Qualifikation verfügen.
3. Schaffung von Einrichtungen im Sozialwesen:
 - Jugendzentrum Zuckerbusch
 - Errichtung eines Bürgerzentrums.
 - Sanierung und Neuschaffung von Freizeit- und Sportanlagen.
4. Umweltverbessernde Infrastrukturmaßnahmen:
 - Neugestaltung des Pechauer Platzes als Stadtteilzentrum.
 - Ufergestaltung Alte Elbe / Deichsanierung.
5. Lokale Entwicklung / Entwicklung des endogenen Potentials:
 - Stadtteilmarketing
 - Workshops / Ideenwettbewerbe
6. Verbreitung der Ergebnisse / Netzwerkarbeit
7. Technische Hilfe

Mehrere allgemeine Workshops sowie einer zum Thema „Errichtung eines Bürgerzentrums“ haben bereits stattgefunden.

ABGRENZUNGEN DER BEBAUUNGSPLÄNE



Geschichtlicher Abriss

Der ostelbische Siedlungsraum ist im wesentlichen aus 4 Siedlungsansätzen entstanden, von denen 2 vollständig innerhalb des Planungsraumes liegen und 2 daran angrenzen bzw. hineinragen:

BRÜCKFELD

Brückfeld ist der älteste Stadtteil östlich der Elbe. Er ging aus der Brückenkopfbefestigung des Elbüberganges hervor. Als erster näher bekannter Vorläufer war die Zollschanze schon 1550/51 bei der Stadtbelagerung wichtig, wurde jedoch 1631 zerstört. Ein Neubau erfolgte 1666, da die Sicherung des Brückenzuges für die Militärpolitik große Bedeutung hatte. Inmitten der neuen Schanze wurde ein Steinturm errichtet, weshalb sie „Turmschanze“ genannt wurde. 1718-21 erfolgte der Ausbau zu einem Teil der Festung nach Plänen von G. C. Walrave.

Nachdem der Bau der Umwallungen 1731 abgeschlossen war, kam es zur Besiedelung der Schanze. Die Siedlung erhielt den Namen „Friedrichstadt“ und wurde unter militärischen Gesichtspunkten angelegt. Noch heute ist der Mittelpunkt mit dem Heumarkt erkennbar, von dem strahlenförmig die Straßen abgehen.

Die Begrenzung des Stadtteils durch die einstigen Mauern und Wälle ist noch immer durch den Straßenzug „Am Charlottentor“ gekennzeichnet. Die Baumbepflanzung des Walles wurde im Volksmund „Zuckerbusch“ genannt. Die Straße „Am Zuckerbusch“ zeugt hierüber.

Der Brückenkopf konnte nur über das Cracauer Tor verlassen werden. Erst 1818 entstand das Charlottentor im Zusammenhang mit dem Bau der Berliner Chaussee. 1846 erhielt Friedrichstadt einen Bahnanschluß an die Linie Magdeburg-Potsdam-Berlin. Seit 1884 konnte dann die Altstadt mit einer Pferdebahn erreicht werden.

Im 19. Jh. wurden die Fachwerkhäuser durch massive Gebäude ersetzt.

Als die Baubeschränkung aufgehoben und die Befestigungsanlagen 1926/27 nach dem Erwerb des Zitadellengeländes abgetragen waren, dehnte sich der Ort im Bereich des „Brückfeldes“ aus. Auf dem ehemaligen Festungsgelände entstanden nach 1945 Kasernengelände für die ehemals sowjetischen Streitkräfte, für die jetzt neue Planungen bezüglich der künftigen Nutzungen durchgeführt werden. Nördlich der Berliner Chaussee wurde eine Wohnsiedlung errichtet, südlich ließen sich Industriebetriebe nieder. Im Osten Brück-

felds wurde 1955 das Ernst-Grube-Stadion gebaut. Der Gübser Damm, an dem es liegt, gehörte früher zum Deichzug um Cracau und Prester. Der Gübser Weg zeigt den Verlauf der alten Straße nach Königsborn - Möckern.

Erst nach 1945 erhielt Brückfeld seinen heutigen Namen.

CRACAU

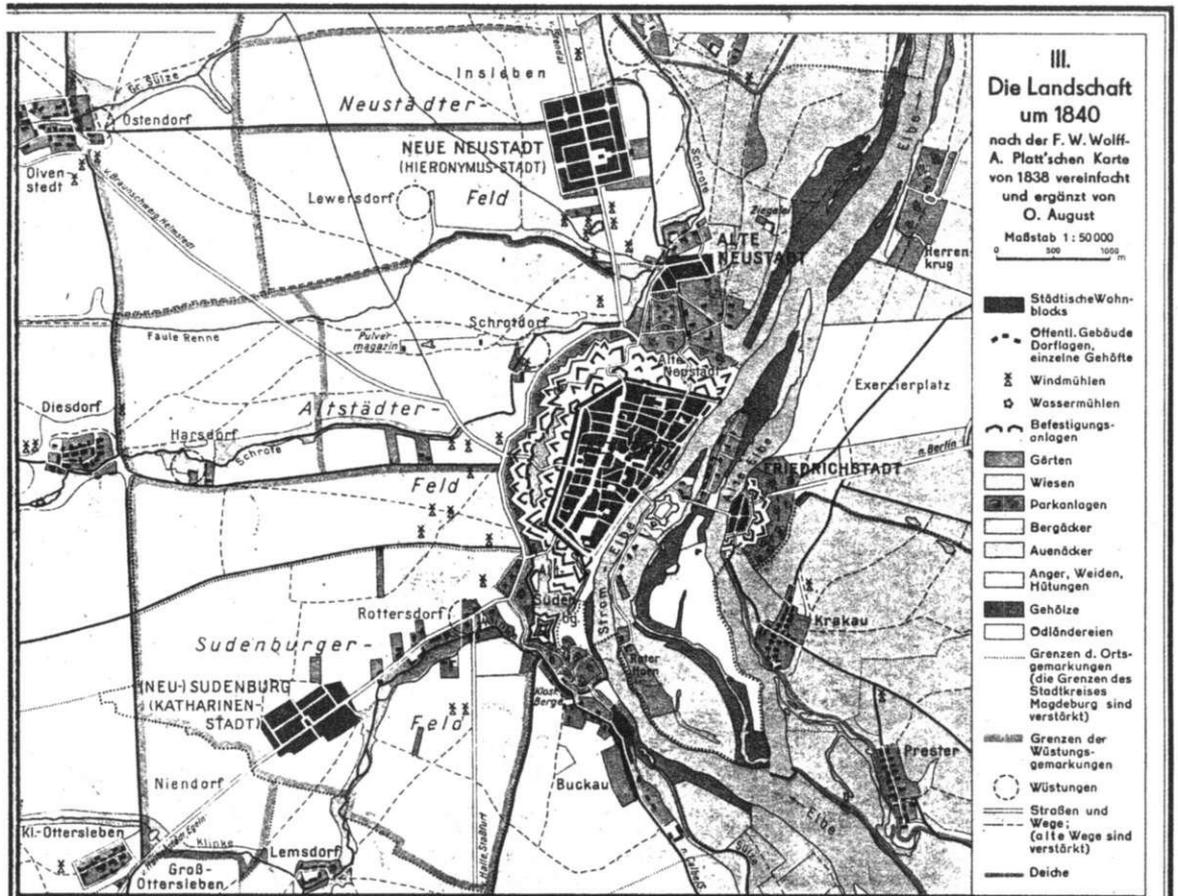
Dieser Siedlungsbereich ist auf zwei hochwasserfreien Sandinseln entstanden. Am nördlich gelegenen Mühlenberg wurden Funde aus der römischen Kaiserzeit und aus der Slawenzeit geborgen. Von dort führte ein alter Weg zum Gübser Damm. Die zweite Erhöhung ist der im Süden der Burchardstraße gelegene Petersilienberg. Ihn umgaben Teiche, Kolke und Sumpfwiesen, die z.T. in der Niederung eines alten Elblaufes lagen.

Um 1160 wird Cracowe erstmalig urkundlich erwähnt, als Siedler mit holländischem Recht durch den Domprobst angesetzt wurden. Slawisch lautete der Name Krakow, was wohl Ort des Krak bedeutet. Die Besiedlung erfolgte wahrscheinlich an dem alten Handelsweg Potsdamer Str. / Babelsberger Str. Rechtwinklig dazu wurde die Bebauung durch die Anlage weiterer Straßen ergänzt (Burchardstr. und Simonstr.). Dieses Straßenkreuz ist bis heute gut erkennbar.

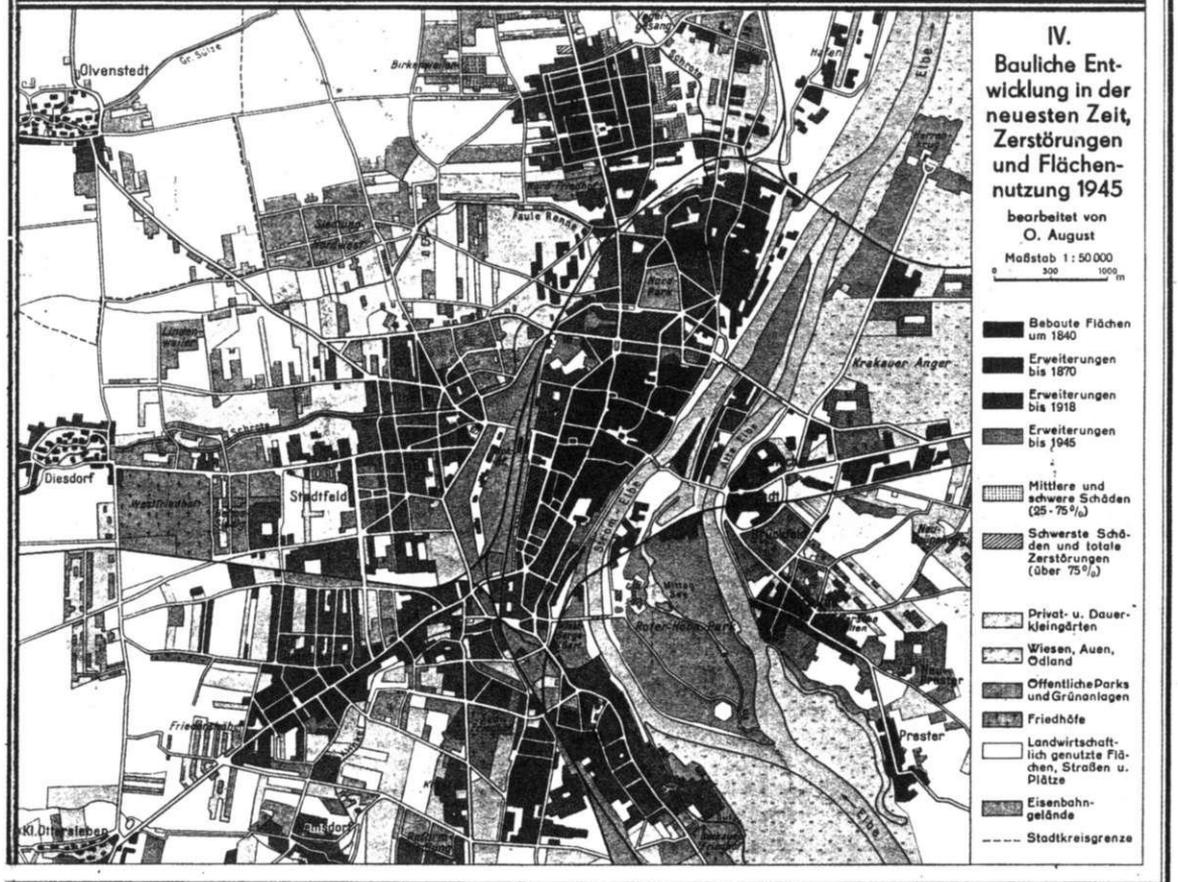
Im 12. Jh. wurde eine Kirche auf dem Petersilienberg gebaut. Als sie im 30-jährigen Krieg zerstört wurde, errichtete man 1661 an der Burchardstraße das heutige Kirchengebäude der St.-Briccius-Gemeinde. Als Kirchturm wurde der alte Wartturm genutzt. Sein Wehrcharakter ist z.B. an den Einstiegsluken der oberen Geschosse noch gut zu erkennen. In die mittelalterliche Ummauerung des Kirchhofes sind an der West- und Nordseite 16 spätmittelalterliche, steinerne Grabkreuze (Bauernkreuze) mit eingelassen.

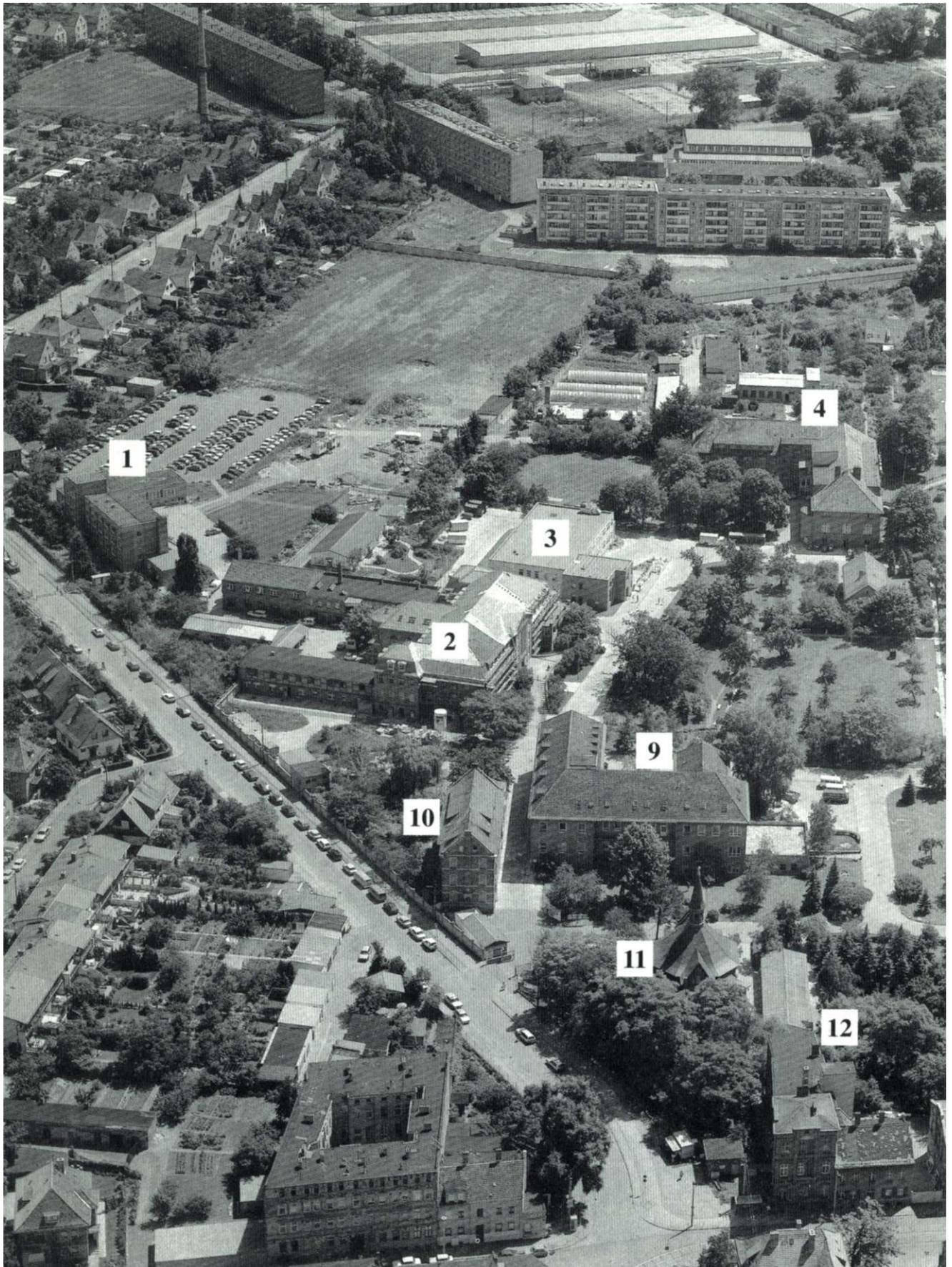
Seit dem 19. Jahrhundert wandelte sich Cracau von einer Bauerngemeinde in eine Arbeiterwohngemeinde. Zwischen 1860 und 1890 fand eine Ausdehnung der Bebauung entlang der heutigen Straßen Am Brellin / Pfeifferstr. / Pechauer Str. statt.

Historische Karte um 1840:2, (aus Mittel-deutscher Heimatatlas, 1958)

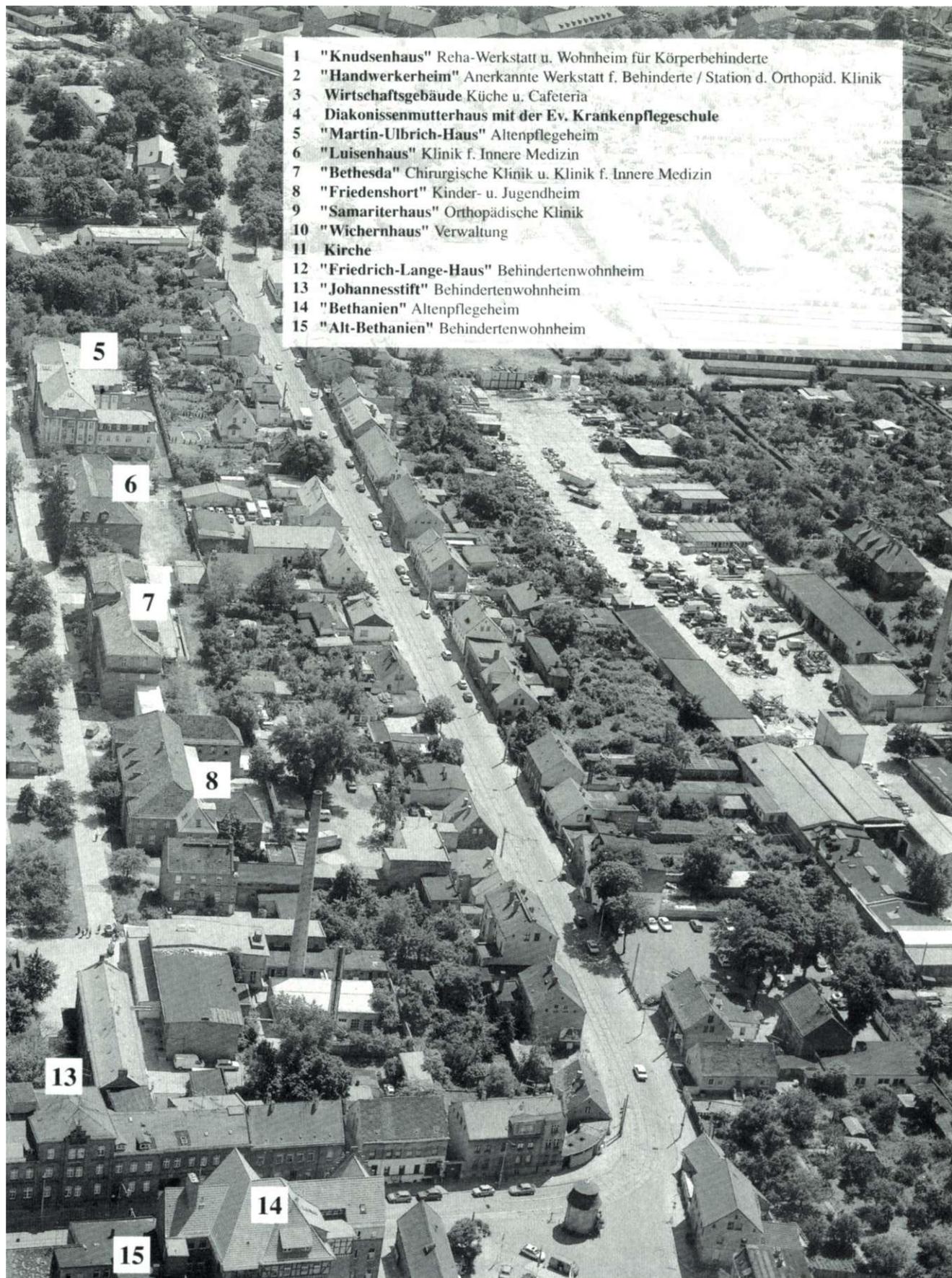


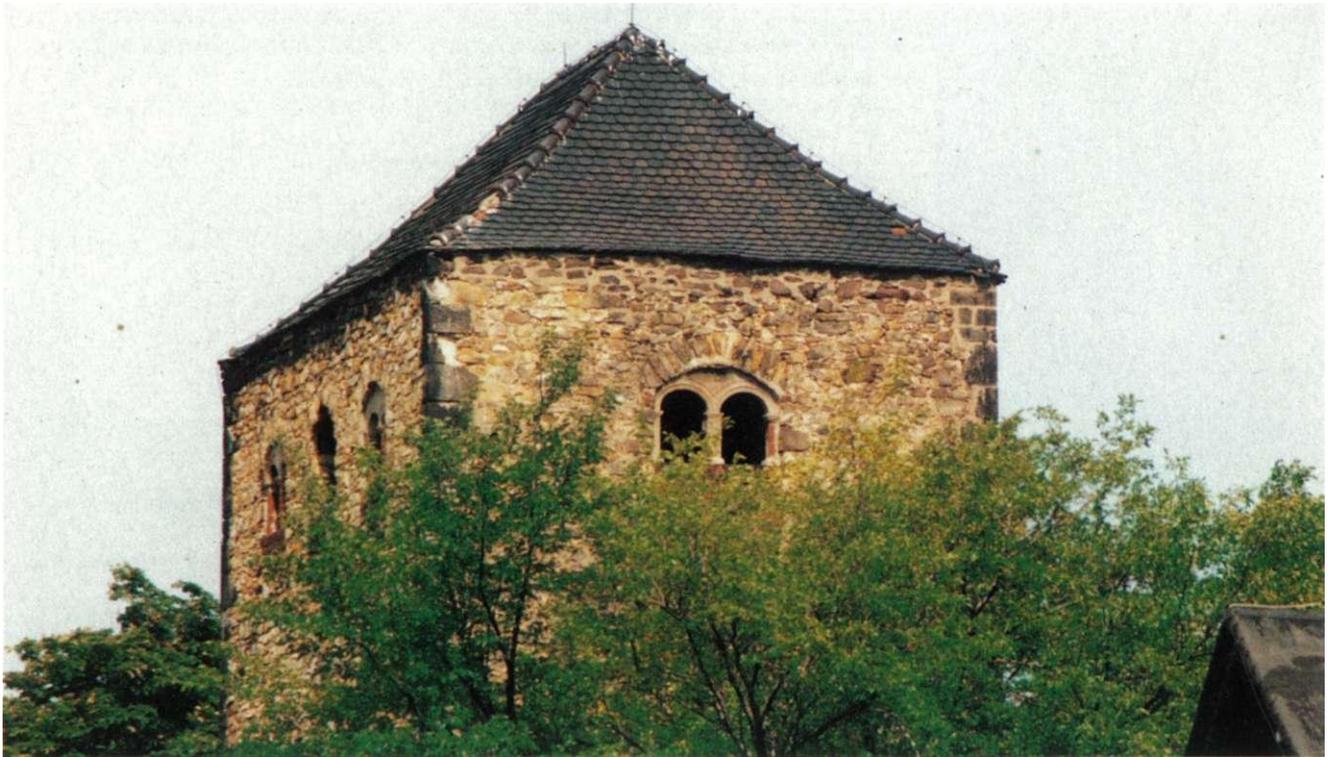
Historische Karte um 1945:2, (aus Mittel-deutscher Heimatatlas, 1958)





Luftaufnahme vom Gelände der Pfeifferschen Stiftung





Der zum Kirchturm umgebaute ehemalige Warturm der St.-Briccius-Gemeinde läßt auch heute noch seine ursprüngliche Nutzung erkennen ▲

Die Babelsberger Straße war Handelsweg und Siedlungsansatz für das Dorf „Cracowe“. Sie ist heute noch überwiegend geprägt durch alte charakteristische Bausubstanz, die teilweise jedoch vom Verfall bedroht ist. ▼



1866 wurde die Cracauer Brauerei gegründet, die ihre Produktion nach dem 1. Weltkrieg einstellte. Seit 1926 wurde in den Gebäuden Fisch verarbeitet.

Bekannt geworden ist Cracau durch die Pfeifferschen Stiftungen. 1889 eröffnete Superintendent Gustav Adolf Pfeiffer das Pflegehaus Johannesstift für gebrechliche Menschen. Damit war der Grundstock für die Versorgung von Kindern, Kranken, Alten und Behinderten gelegt. Viele Häuser, eine Pflegeanstalt und eine Schule kamen in den folgenden Jahren dazu. Es folgten eine Haushalts- und eine Kinderpflegerinnenschule. Noch heute dient der Komplex Kranken und Behinderten.

Nach der Eingemeindung von Cracau im Jahr 1910 nach Magdeburg sahen die städtischen Planungen eine intensive Siedlungsentwicklung im ostelbischen Bereich vor. Zwischen 1921-23 entstanden nach Ideen von Bruno Taut und Konrad Rühl auf Grundlage der Flächennutzungspläne für die Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburgs auf der großen Freifläche zwischen Brückfeld und Cracau die Planungen für die Cracauer Siedlung. Sie wurden von 1929 bis 1954 in mehreren Baustufen umgesetzt. Der Bereich setzt sich von der übrigen Bebauung durch seine städtebauliche Dichte, Gestaltung und Geschlossenheit deutlich ab.

1928 erhielt Cracau Anschluß an das Straßenbahnnetz.

PRESTER

Prester ist ein ehemaliges Straßendorf, daß sich am Elbealtarm, dem Prester See, entwickelt hat und auch heute noch in seiner ursprünglichen Siedlungsform nachvollziehbar ist. Wegen der ständigen Hochfluten ist frühzeitig eine Eindeichung erfolgt. Der heutige Deichverlauf (Presterscher Vordeich) wurde bereits im 16. Jahrhundert erwähnt. Das Dorf Prester wurde im 10. Jahrhundert durch Otto I. an das Moritzkloster verschenkt. Das spätere Kloster Berge legte einen großen Meierhof an, der später als Klostergut verpachtet wurde. Südlich der Kirche liegt ein zweiter Klosterhof, „Kleiner Klosterhof“, „Kapitelshof“ oder „Vorwerk“ genannt.

Die auffällige, alte Kirche neben dem Gut wurde 1832 durch das heutige neugotische Kirchengebäude ersetzt. Kirche und Grundstück wurden in den vergangenen Jahren als Lagerflächen für Baumaterialien zweckentfremdet.

Südlich der Dorflage, im „Turmgarten“, steht ein quadratischer Wohnturm mit einer Wappentafel von 1520. Das Sockelgeschoß hat Kellercharakter, das Obergeschoß mit Wohnräumen ist durch eine Holztreppe erreichbar, die früher bei Gefahr hochgezogen werden konnte.

1910 wird Prester vom Kreis Jerichow I mit 944 Einwohnern als kleinstes Dorf in die Stadt Magdeburg eingemeindet.

Seit 1928 verbindet eine Straßenbahnlinie den Pechauer Platz mit der Stadtmitte Magdeburgs.

Da sich in Prester keine Industriebetriebe niederließen, wurde der dörfliche Charakter erhalten. Die Agrarproduktion überwog. 1953 ging aus dem Klostergut das Volksgut Prester hervor, dessen Nutzfläche sich über die Fluren von Prester, Cracau und Zipkeleben ausdehnte.

Nach 1945 wurden nordöstlich und südöstlich des Pechauer Platzes Flächen als Kasernengelände für die ehemals sowjetischen Streitkräfte in Anspruch genommen, die einerseits z.T. mit dem Schwerpunkt Wohnnutzung überplant und andererseits durch die Landespolizei genutzt werden.

PUPPENDORF

Im Mittelalter bildete das Gebiet zwischen einem Anger, der der Stadt Magdeburg gehörte und der Ehle die alte Feldmark Puppendorf.

Das Land wurde 1164 von Erzbischof Wichmann an einen Werner von Paderborn und einen Gottfried unter dem Namen Poppendorpstide zur Neubesiedlung übertragen. Es wird schon früher eine deutsche Siedlung an dieser Stelle gegeben haben, die jedoch wüst geworden ist.

Poppendorf (1197) lag an einem alten Elbarm, dessen weiterer Verlauf noch durch die Bachläufe „Schwanengraben“ und „Furtslake“ gekennzeichnet ist.

Im 12. Jh. sollten die Siedler das Land der feuchten Elbniederung verbessern und eindeichen. Wegen der ungünstigen Lage ist das Dorf aber wohl bereits im 14. Jh. wieder aufgelassen worden.

1922 nahm die Siedlung Puppendorf den Namen der Wüstung an.

Gebäude der ehemaligen Brauerei und späteren fischverarbeitenden Fabrik in Cracau



BESTANDSANALYSE

Verkehr

Verkehrssituation

Der Siedlungsraum östlich der Elbe spielte in der Stadtentwicklung bisher stets eine untergeordnete Rolle. Dementsprechend war auch die verkehrliche Anbindung von nachrangiger Bedeutung, weshalb die heute vorhandene, verkehrliche Situation der Stadtteile Cracau / Prester und deren Verbindung zu dem übrigen Stadtgebiet als unzureichend bezeichnet werden muß. Als räumliche und funktionale Barrieren im Osten und Norden des Untersuchungsraumes wirken dabei einerseits die Elbe mit insgesamt nur zwei Überquerungen nördlich von Cracau (verlängerter Strombrückenzug im Verlauf der Brückstr. als südlicher Elbübergang; Nordbrückenzug im Verlauf der Jerichoer Str. / B 1 als nördlicher Elbübergang - ohne Darstellung) und andererseits die Güterbahntrasse mit ihren niveaugleichen Kreuzungen.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind keine Verkehrsstraßen mit überörtlicher Bedeutung, wie Bundes- oder Landesstraßen, zu verzeichnen. Die unterschiedliche Verkehrsbedeutung des Straßennetzes gliedert sich vielmehr in 3 Stufen:

1. Verkehrsstraßen mit örtlicher Bedeutung

Dazu gehört einerseits der aufgrund der historischen, bandartigen Siedlungsentwicklung entstandene Hauptstraßenzug Cracauer Str. / Genthiner Str. / Pfeiffer Str. / Pechauer Str. / Alt Prester / Menzer Str. / Luisenthaler Str. mit abknickender Vorfahrt Richtung Innenstadt, der parallel zur Elbe verläuft und als gemeindliche Verbindungsstraße weiter bis nach Randau-Calenberge und Schönebeck führt, und andererseits die Friedrich-Ebert-Str., die im Zuge der Siedlungsplanungen der 20-er Jahre und der Realisierung der „Cracauer Siedlung“ entstanden ist und auch den Stadionbereich sowie das Landesleistungszentrum mit erschließt.

Dabei ist als besonders problematisch der verkehrliche Engpaß im Bereich des Strombrückenzuges / nördliche Cracauer Str. einzustufen, der durch den schlechten baulichen Zustand der Zollbrücke und der Anna-Ebert-Brücke sowie des schlechten Straßenausbaustandards und der vorhandenen Straßenbahnverbindungen zu erheblichen Problemen führt. Um hier Abhilfe zu schaffen, werden derzeit die Planungen für den Neubau der Elbübergang und die anschließenden Straßenführungen konkretisiert und deren Realisierung vorbereitet.

Weiterhin ist der Bereich Pechauer Str. / Pfeiffer Str. / Genthiner Str. als Problembereich zu benennen, der aufgrund der beengten Straßenquerschnitte in Verbindung mit der Trassenführung der Straßenbahn und der Funktion als Stadtteilzentrum funktional stark beeinträchtigt ist.

Um diese Engpässe zu umfahren, verteilt sich der Verkehr über Parallel- und Schleichwege auf die meist beengten Straßen in den angrenzenden Wohngebieten, was hier zu erheblichen Belästigungen und Beeinträchtigungen führt. Dabei handelt es sich bei dem Verkehrsaufkommen etwa zu 1/3 um Durchgangsverkehr aus den südlich gelegenen Ortschaften und zu 2/3 um Verkehr aus dem Stadtteil selber in Richtung Innenstadt und angrenzende Stadtteile.

2. Verkehrsstraßen

Die Verkehrsstraßen übernehmen Entlastungs- und Sammelfunktionen ergänzend zu den vorab genannten Straßen. Sie sind jedoch, wie z.B. der Schwarzkopfweg oder der Gübser Weg, in vielen Teilbereichen hinsichtlich der Ausbaubreiten und des Zustandes unzureichend, so daß hier aufgrund von fehlenden Fuß- und Radwegen sowie der hohen Fahrgeschwindigkeiten der Autos die Verkehrssicherheit unzureichend ist.

Die Büchnerstr. diente bis 1994 als „schnelle“ Entlastungsstraße für die Cracauer Str. Dies führte zu Beeinträchtigungen für die angrenzende Wohnnutzung sowie den Erholungs- und Landschaftsraum entlang der Elbe. Um hier Abhilfe zu schaffen und eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erwirken, wurden im Arbeitskreis Planungsansätze entwickelt und aufbauend darauf zunächst versuchsweise und zeitlich begrenzt Fahrbahnverengungen und -verschwenkungen eingebaut. Nach Ablauf und Auswertung dieser „Probezeit“ soll dann der endgültige Umbau vorbereitet werden.

3. Anliegerstraßen

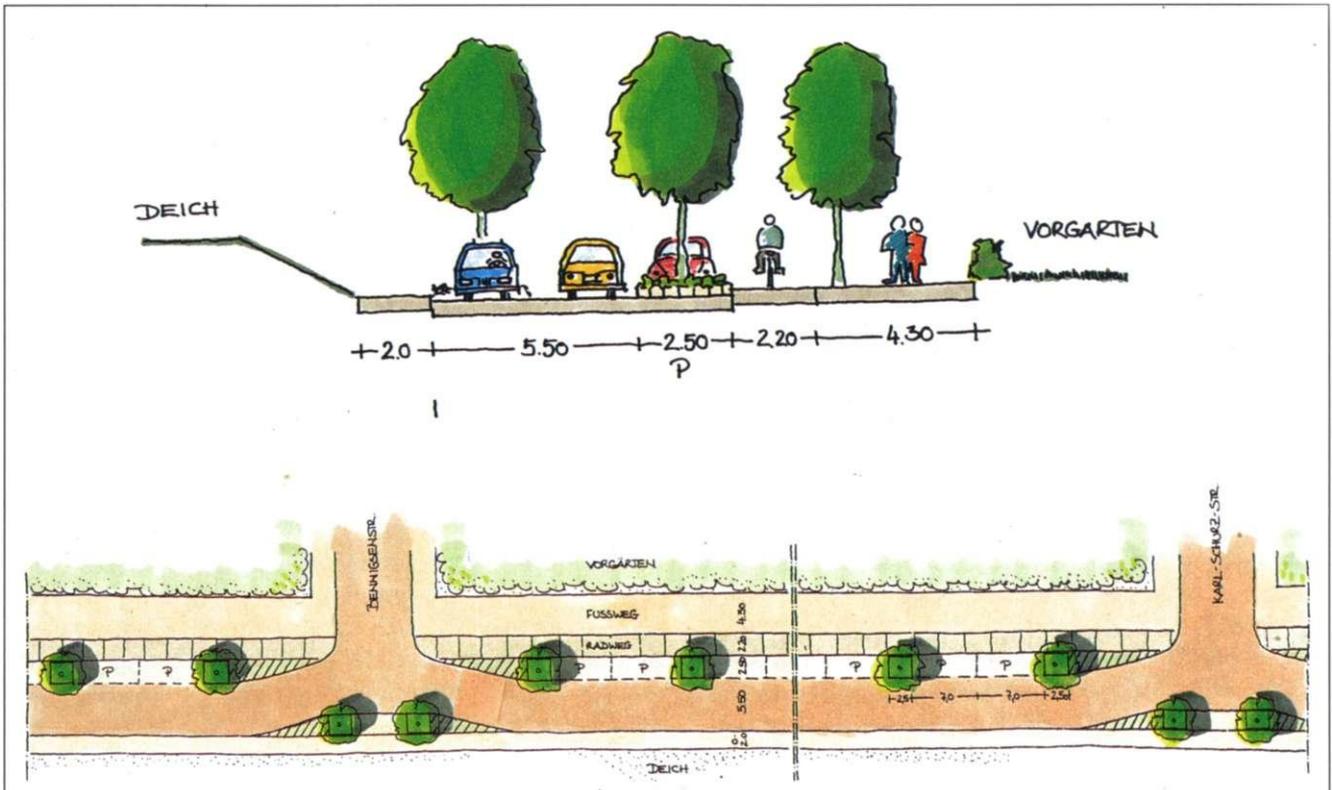
Die Anliegerstraßen dienen zum größten Teil der Erschließung von Wohngrundstücken.

Hier weisen insbesondere die im Umbruch befindlichen Wohnbereiche und ehemaligen Kleingartengebiete wie z.B. in Puppendorf und Neugrüneberg aufgrund der sehr schmalen und unzureichenden Straßenparzellen sowie des unzureichenden Unterbaues für die weitere bauliche Entwicklung und Verdichtung der Gebiete erhebliche Probleme auf.



Rückstau mit zeitweisem Verkehrsstillstand in der Cracauer Str. ▲ durch den Verkehrsengpaß beim Strombrückenzug mit der Kreuzung Brückstr. / Cracauer Str. Auch die Straßenbahnen stehen im Stau, wodurch die Effektivität und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs erheblich beeinträchtigt wird.

Möglicher Umbau der Bücherstraße ▼



In anderen Baugebieten, z.B. im Bereich der Cracauer Siedlung, reduzieren sich aufgrund der starken Zunahme des Individualverkehrs und der fehlenden Parkplätze die eigentlich ausreichenden Fahrbahnbreiten auf nur eine Fahrspur oder die Gehwege und begrünten Vorbereiche werden mit Autos zugeparkt. Zusätzlich treten hier die Belastungen durch den bereits erwähnten „Schleichverkehr“ auf.

4. Fuß- und Radwegenetz

Ergänzend zum Straßennetz und unabhängig von dessen Verbindungen sind in Ansätzen bereits Fußwege bzw. Fuß- und Radwege sowie dafür nutzbare Feldwege vorhanden, die es ermöglichen, attraktive Wegeführungen auszubauen bzw. Verknüpfungen herzustellen. Außerdem stellt dieses Netz eine wesentliche Komponente zur Erschließung des Erholungsraumes an der Elbe dar und macht die heutigen Natur- und Landschaftsräume bzw. die Siedlungsbereiche an deren Rändern erlebbar. Dabei wird insbesondere auch die Wiederherstellung der ehemals durchgängig vorhandenen Begehbarkeit und auch die mit Rädern mögliche Befahrbarkeit der Deichkrone entlang der Elbe in Verbindung mit dem Europa-Wanderweg sowie der Verbesserung des Ausbauszustandes angestrebt.

Hinsichtlich der allgemeinen Beurteilung der verkehrlichen Situation sind insbesondere zu benennen:

- Der Ausbau und Zustand des Straßennetzes muß in vielen Abschnitten als schlecht bezeichnet werden (wie z.B. Friedrich-Ebert-Str., Schwarzkopfweg, Klusdamm).
- Es ist ein großes Defizit an Fuß- und Radwegen entlang der vielbefahrenen Straßen (z.B. Teilstück Friedrich-Ebert-Str., Teilstück Schwarzkopfweg) sowie der unzureichende Ausbauszustand der vorhandenen Fuß- und Radwege festzustellen.
- In den bestehenden verdichteten Baugebieten ist ein erhebliches Parkplatzdefizit vorhanden.
- An Nutzungschwerpunkten fehlen Parkplätze. Dieses betrifft vorrangig öffentliche Einrichtungen wie Sportgelände - Stadion, Friedhof, Schulen und Endhaltepunkt Straßenbahn.



Der Wanderweg auf der Deichkrone wird trotz des schlechten Zustandes und der stellenweise angebrachten Verbotsschilder wegen des attraktiven Landschaftsraumes entlang der Elbe genutzt.



Die Johannes-Münze-Str. in der Siedlung Cracau. Die parkenden Autos verdrängen die Fußgänger auf die Fahrbahn.

Die Friedrich-Ebert-Str. nordöstlich der Siedlung Cracau vor dem Eingang zur Grundschule „Am Brückfeld“ und der Sekundarstufe 1 „Hans Schellheimer“.



Öffentlicher Personen-Nahverkehr (ÖPNV)

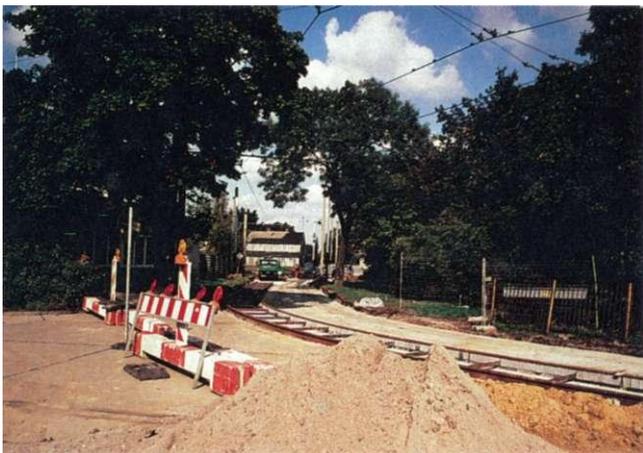
Das Untersuchungsgebiet ist zum großen Teil an das Liniennetz des ÖPNV durch Straßenbahn und Bus angebunden.

Die Straßenbahnlinie fährt innerhalb der Hauptverkehrsachse Cracauer Str. / Genthiner Str. / Pfeifferstr. / Pechauer Str. bis zum Pechauer Platz. Sie verkehrt zu den Hauptverkehrszeiten im 10-Minuten-Takt, verfügt jedoch über kein eigenes Gleisbett, was zu erheblichen gegenseitigen Behinderungen mit dem Individualverkehr (IV) führt und die Attraktivität des ÖPNV mindert. Diese Einschränkungen können nur durch bauliche Veränderungen im Straßenraum oder / und verkehrslenkende Maßnahmen (z.B. Veränderung der Hauptverkehrsführung) gemindert werden. Kleinräumige Verbesserungen durch geringfügige Gleisbettverschiebungen z.B. in der Pfeifferstr. oder Pechauerstraße zugunsten breiterer Gehsteige sind jedoch voraussichtlich in absehbarer Zeit nicht mehr möglich, da die Gleise erst kürzlich ausgetauscht und in ihren alten Gleisbetten neu verlegt worden sind.

Umsteigepunkt und gemeinsamer Endpunkt von Straßenbahn und Buslinie Richtung Süden nach Pechau ist der Pechauer Platz als zentraler Bereich zwischen Cracau und Prester. Hier fehlen jedoch geeignete Parkplatzstandorte, um das Umsteigen vom Privatauto auf den ÖPNV zu fördern.

Als engerer Einzugsbereich für Straßenbahn und Bus wird ein Radius von 300 m gemessen vom Haltepunkt zugrundegelegt, bei Straßenbahnen erhöht sich dieser Radius wegen der höheren Beförderungskapazitäten und Zugfolgen auf max. 600 m. Die Mehrzahl der heutigen Bevölkerung von Cracau und Prester wohnt innerhalb dieser Einzugsbereiche, so daß eine gute Ausgangssituation vorliegt. Eine weitere bauliche Verdichtung innerhalb der Einzugsbereiche des ÖPNV erscheint für das bestehende Liniennetz grundsätzlich unproblematisch. Unterversorgt sind dagegen die östlichen Siedlungsbereiche von Puppendorf, Neugrüneberg und Neuprester mit den Einfamilienhaus- und Kleingartengebieten, die eine geringe Bevölkerungsdichte aufweisen. Eine weitere Ausdehnung des Siedlungsraumes wird das Versorgungsdefizit erhöhen.

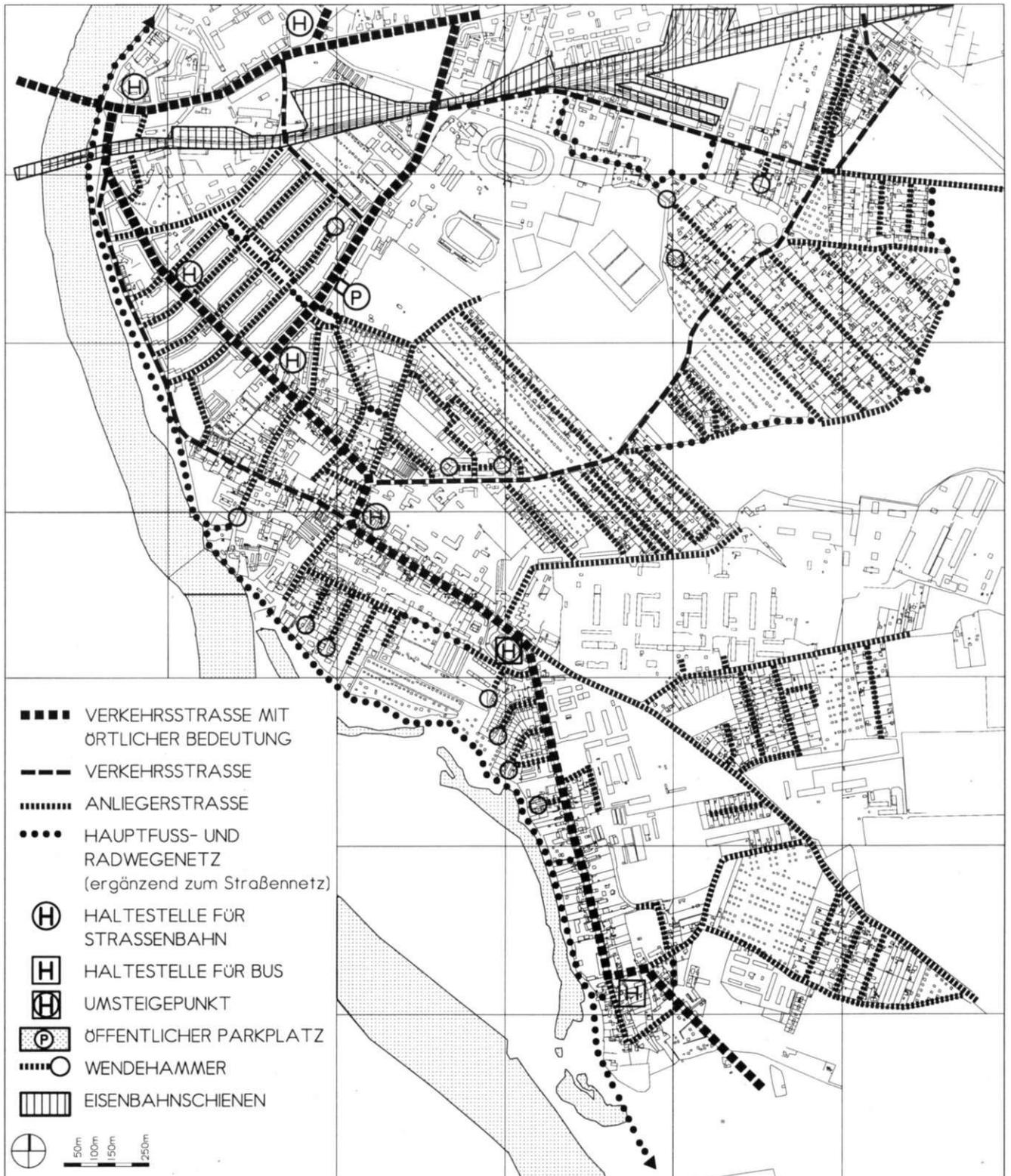
Die Erneuerung der Gleise und des Unterbaues im Gleisbett wurden am Pechauer Platz im Sommer 1995 durchgeführt.



ÖPNV - Situation



VERKEHRSSITUATION



Ruhender Verkehr

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs erlangt aufgrund des erheblichen Anstieges der Motorisierung immer mehr an Bedeutung, nicht nur in den Innenstädten, sondern auch in den Stadtteilzentren und verdichteten Wohngebieten.

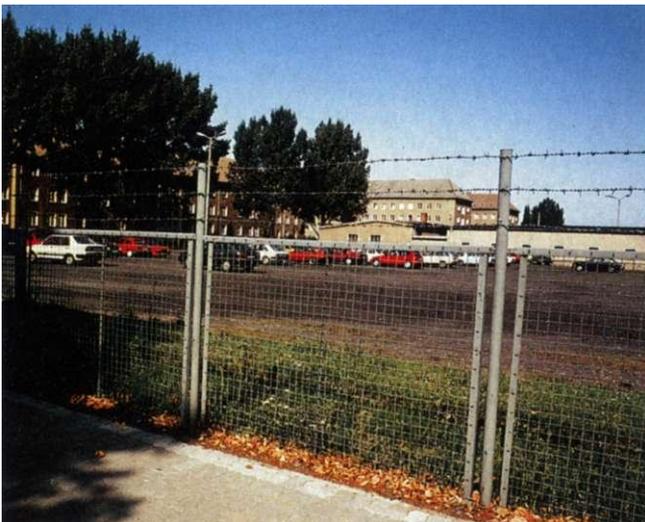
Nach den Prognosen der Deutschen Shell AG von 1990 wird für das Land Sachsen-Anhalt ausgehend vom Pkw-Bestand 1990 bis zum Jahr 2005 ein Zuwachs der Pkw's /1.000 Einwohner um ca. 68 % bis 95 % angenommen (1990 - 281 Pkw /1.000 E; 2005 - 472 bis 545 Pkw /1.000 E). Für die Stadt Magdeburg wurde bereits 1993 ein Wert von 443 Pkw /1.000 E ermittelt (stat. Monatsblätter, 3/1993).

Die Auswirkungen dieser Entwicklung führen zu starken Veränderungen in den städtischen Strukturen und im Stadtbild. Besonders deutlich wird dies z.B. in den Straßen des Cracauer Stadtteilzentrums (Simonstr. / Babelsberger Str. / Genthiner Str. / Pfeifferstr. / Pechauer Str.) und im Bereich der Siedlung Cracau, wodurch sich die Aufenthaltsqualität in den Straßen erheblich reduziert. Die Schaffung von neuem Parkraum ist insbesondere auch unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes in den angesprochenen Bereichen problematisch.

Verschärft wird die schlechte Parkplatz-Situation noch bei Veranstaltungen im Magdeburger Ernst-Grube-Stadion oder auf dem Gelände des Landesleistungszentrums, die beide von der Friedrich-Ebert-Str. aus erschlossen sind und über keine ausreichenden Parkplatzflächen verfügen. Zudem haben sich diese durch die Baustelle für die Mehrzweckhalle an der Berliner Chaussee, die bisher für Autos zur Verfügung stand, z.Zt. noch weiter reduziert. Der Parksuchverkehr weicht auf die angrenzenden Baugebiete aus und belastet diese zusätzlich. Die Situation in diesem Bereich soll jedoch durch die Anlage einer Parkpalette und öffentlicher, begrünter Parkplätze in Zusammenhang mit dem Hallenneubau wesentlich verbessert werden.

Auffällig sind die Garagenanlagen, die zumeist in größerer Anzahl am Rand der verdichteten Baugebiete und der Geschößwohnungen angeordnet sind. Der bauliche Zustand ist häufig unzureichend. Ihre Lage muß teilweise in Zusammenhang mit Neubau- und Umstrukturierungsmaßnahmen überprüft werden, wobei dann auch Ersatz geschaffen werden muß.

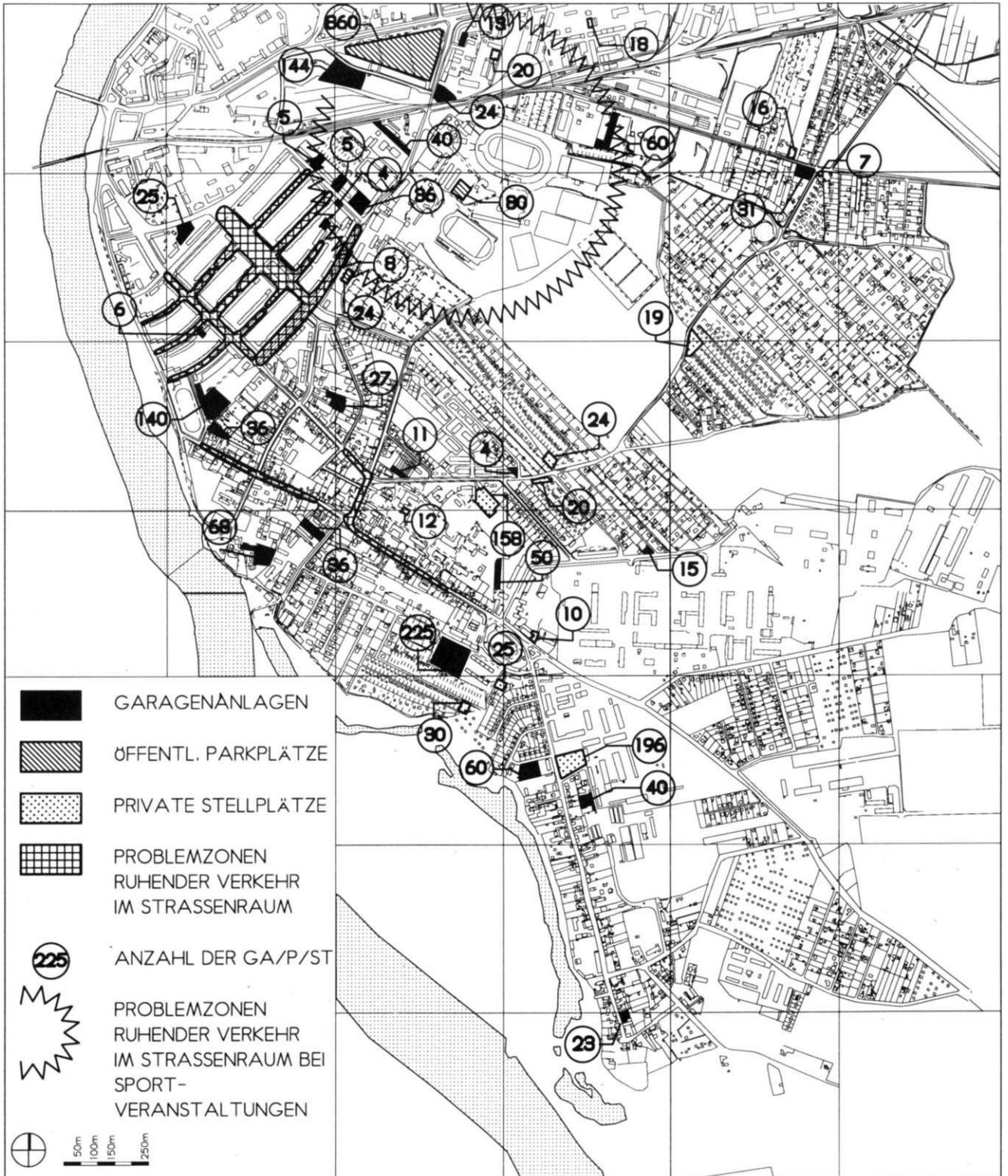
Private Stellplatzanlage der Bereitschaftspolizei. Hier sind im Normalfall noch freie Kapazitäten vorhanden.



Eine Garagenhofanlage an der Straße „Am Mühlenfeld“



RUHENDER VERKEHR



Wie hoch das Parkplatzdefizit in einzelnen Teilbereichen ist, soll beispielhaft an mehreren Baublöcken verdeutlicht werden, wobei eigentlich der private Stellplatzbedarf auf den Grundstücken zu regeln ist, dies jedoch in bereits bebauten Bereichen kaum umsetzbar oder sehr kostenintensiv ist bzw. oft nur zu Lasten von bisherigen Freiflächen und Grünbereichen realisierbar ist.

Block A

| | |
|--|-----|
| Anzahl der Wohneinheiten | 144 |
| Stellplatzbedarf 144x1,0 (1 ST pro WE) | 144 |
| öffentl. Parkplätze 144x0,25 (0,25 ST pro WE) | 36 |
| Bedarf | 180 |
| Bestand (Längsparken im öffentlichen Straßenraum, einseitig) | 85 |
| Defizit Bestand | -95 |

Bei Umgestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Straßenraum (wie z.B. kein beidseitiges Parken, Fahrbahnverswenkungen etc.) sowie durch weitere bauliche Verdichtungen oder Ausbaumaßnahmen im Bestand (z.B. Schaffung von Wohnraum im Dachgeschoß o.a.) erhöht sich das Defizit noch.

Block B

| | |
|--|-----|
| Anzahl der Wohneinheiten | 138 |
| Stellplatzbedarf 138x1,0 (1 ST pro WE) | 138 |
| öffentl. Parkplätze 138x0,25 (0,25 ST pro WE) | 34 |
| Bedarf | 172 |
| Bestand (Längsparken im öffentlichen Straßenraum, einseitig) | 92 |
| Defizit Bestand | -80 |

