

Nördlich der Hans-Grade-Straße, inmitten einer Brachfläche, liegt ein ungenutzter und ungestalteter Hartplatz des Sportamtes, der Potentiale für eine Jugendfreizeitfläche bietet. Hier ist zur Zeit der Bau eines Freizeit- und Funsportparkes in der Diskussion. Durch Geländemodellierungen können differenzierte Räume entstehen für verschiedene Alters- und Nutzergruppen. Dazu gehören eine Skateboardanlage, eine Ballspielanlage, die im Winter als Eisbahn nutzbar ist, sowie ein Spielplatz. Angedacht ist die Errichtung eines Vereinshauses, das als Stützpunkt für Sportvereine des Gebietes fungiert.

Da der Sportplatz in seinem jetzigen Zustand nicht nutzbar ist, ist eine Gestaltung des Geländes zu befürworten. Positiv ist auch, daß ein multifunktionales Angebot für verschiedene Alters- und Nutzergruppen entstehen soll.

Im Bereich Roggengrund beginnt zum Oktober 1997 das Modellprojekt „Brücken Bauen“. In einer Zusammenarbeit der Schulen, Kindereinrichtungen, Eltern, Vereine und Träger der Jugendarbeit sollen Möglichkeiten der institutionenübergreifenden Kooperation erprobt werden und gemeinsame Projekte für Kinder und Jugendliche in Schule und Freizeit gestartet werden, um eine sozialräumliche Vernetzung der Maßnahmeträger innerhalb und außerhalb des Jugendhilfebereichs zu erreichen. Dazu gehören Projektwochen an den Schulen, Videos und Vorträge sowie ein kontinuierlicher Erfahrungsaustausch zwischen den Trägern der Jugendarbeit. Ziel ist die Vermittlung sozialer Kompetenz an die Kinder, Jugendlichen und Eltern sowie die Fortbildung der Mitarbeiter in den Einrichtungen der Jugendarbeit.

Um eine Verflechtung der Jugendeinrichtungen mit dem Wohngebiet zu erreichen, ist eine ansprechende Gestaltung der Außenflächen wichtig. Vorgeschlagen wird deshalb eine Gestaltung der Außenfläche der neuen Mädchenbegegnungsstätte am Bruno-Beyer-Ring. Hier bedingt die veränderte Nutzung der ehemaligen KiTa-Spielfläche neue Ansprüche an die Freifläche. Ebenso wird der Bau einer Werkstatt auf dem Bauspielplatz eine gemeinwesenorientierte Nutzung der Einrichtung unterstützen.

Der Rodelhügel an der Johann-Göderitz-Straße läßt sich durch einfache Aufschüttungen zu einer interessanten BMX-Bahn umgestalten. Sinnvoll ist deshalb die Einrichtung einer Fahrradwerkstatt im nahegelegenen Jugendclub „Camillo“.

Fazit

Mit der Eröffnung der Jugendfreizeitstätte „Weizengrund“ und des Kinder- und Familienhauses in der KiTa „Schnitterhof“ wird eine kleinräumige Verteilung der Freizeiteinrichtungen für Jugendliche in Neu Olvenstedt erreicht. Jedes Wohnquartier liegt im Einzugsbereich einer der vier Kinder- und Jugendfreizeitstätten. Die Öffnung der Schulhöfe und die Stärkung der Schulsozialarbeit wird das quartiersbezogene Angebot für Jugendliche weiter verbessern.

Aus städtebaulicher Sicht besteht kein weiterer Bedarf an Jugendfreizeiteinrichtungen. Schwerpunkt der weiteren baulichen Maßnahmen sollte die jugendgerechte Gestaltung des Wohnumfeldes sein: Verbesserung der Sportflächen, Anlage von Jugendtreffpunkten im Freien, Aufwertung der Außenanlagen der Jugendeinrichtungen.

5.4 Angebote für Senioren

Neu Olvenstedt ist ein junger Stadtteil. Während in der Gesamtstadt Magdeburg zum 31.12.1996 jeder fünfte Bewohner 60 Jahre und älter ist, sind es in Neu Olvenstedt 10 % der Bewohner (2.995 Bewohner, davon 1.600 über 70-Jährige). Gleiches betrifft die Jahrgänge 1936 bis 1950. In der Gesamtstadt Magdeburg waren zu diesem Stichtag 22 % der Bewohner zwischen 45 und 59 Jahre alt, im Stadtteil Neu Olvenstedt hingegen nur 12 % der Einwohner (3.376)⁹⁶.

Infolge des Altersunterschieds, der bis zu den 45-Jährigen zurückreicht, bleibt der Anteil der älteren Bürger in Neu Olvenstedt auch in Zukunft niedriger als in der Gesamtstadt. Aufgrund der anhaltend niedrigen Geburtenrate wird es jedoch auch hier zu einer schrittweisen Alterung der Bevölkerung kommen.

Altersgerechtes Wohnen

Von den 807 altersgerechten Wohnungen der Stadt Magdeburg liegen 483 Wohnungen, das sind mehr als die Hälfte aller altersgerechten Wohnungen, in Neu Olvenstedt.

Sämtliche altersgerechte Wohnungen in Neu Olvenstedt befinden sich im Eigentum der WoBau. Sie sind in 7 altersgerechten Wohnblocks zu je 69 Wohnungen zusammengefaßt. Es handelt sich dabei zu 84 % um 1-Raum-Wohnungen in zwei Grundrißvarianten mit einer Wohnfläche von rund 35 qm.

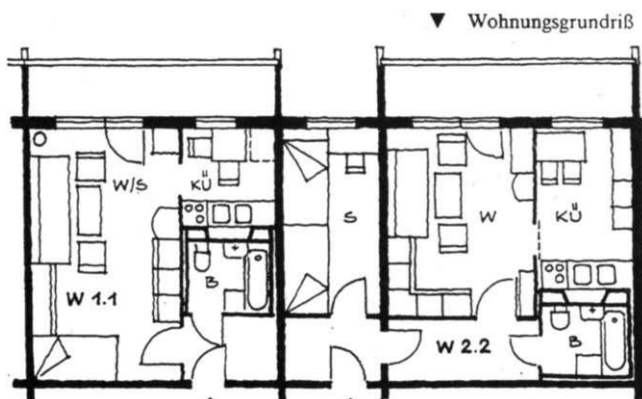
⁹⁶ Angaben des Amtes für Statistik; die Angaben beziehen sich auf den Stichtag 31.12. 1996.

Tab. 5.17: Altersgerechte Wohnungen in Neu Olvenstedt und in der Gesamtstadt³⁷

	1-RWE	2-RWE	3-RWE	WE gesamt
Neu Olvenstedt	406	70	7	483
andere Stadtteile	157	162	5	324
Gesamtstadt	563	232	12	807
neu geplant in Magdeburg für 1997:				64
davon in Neu Olvenstedt:				48

Größe und Ausstattung dieser Wohnungen entsprechen nicht mehr dem heutigen Stand für altersgerechtes Wohnen. Vor allem die Bewegungsflächen in Bad und Küche sind zu klein bemessen; Ausstattungsteile und Bedienungselemente sind deshalb für Gebrechliche zum Teil schwer handhabbar.

Abb. 5.6: Grundriß von zwei Typen altersgerechter 1-Raum-Wohnungen³⁸



Um so mehr ist es zu begrüßen, daß die WoBau mit der Sanierung aller altersgerechten Wohnungen in ihrem Bestand begonnen hat und voraussichtlich im Jahr 1998 abschließen wird. Das Angebot wird sich zusätzlich erweitern mit dem alters- und behindertengerechten Umbau von 48 „normalen“ Wohnungen in der St.-Josef-Straße 50/51, der von der Wohnungsbaugenossenschaft „Stadt Magdeburg von 1954“ bis zum Jahr 1998 realisiert wird. Die Wohnungsbaugenossenschaft „Post und Energie“ wird voraussichtlich ab 1998 an den 6-geschossigen Würfelhäusern im Quartier „Am Sternbogen“ Fahrstühle anbringen. Damit sind Planungen verbunden, einen Teil der Wohnungen altersgerecht zu modernisieren.

Infolge der geförderten Sanierungstätigkeit wird es in Neu Olvenstedt zum Ende des Jahres 1997 531 modernisierte altersgerechte Wohnungen geben, das sind rund 4 % des Gesamtwohnungsbestandes im Gebiet. Legt man den Berliner Richtwert zugrunde (8 altersgerechte Wohnungen bzw. Plätze in altersgerechten Wohnhäusern für 100 Einwohner über 65 Jahre)³⁹, besteht für die in Neu Olvenstedt lebenden Senioren kein weiterer Bedarf. In der Gesamtstadt Magdeburg besteht jedoch nach wie vor ein großes Defizit. Einem gesamtstädtischen Bestand von demnächst 871 altersgerechten Wohnungen steht nach dem Berliner Richtwert ein Bedarf von 3.069 Wohnungen gegenüber.

Altersgerechter Wohnraum sollte im gesamten Stadtbereich verstreut sein, um älteren Bürgern das Wohnen im Quartier zu ermöglichen. Für das weitere Vorgehen in Neu Olvenstedt wird deshalb empfohlen, Modernisierungsvorhaben im „normalen“ Wohnungsbestand mit der Aufgabenstellung einer altersgerechten Wohnungsanpassung zu kombinieren (Stichworte: barrierefreies Wohnen, schwellenloser Wohnungs- und Balkonzugang, leicht erreich- und bedienbare Fenstergriffe, Bad- und Küchenarmaturen, Haltegriffe im Sanitärbereich).

Für diese einfachen seniorenfreundlichen Umbauten sollten speziell Wohnungen in den unteren Geschossen ausgewählt werden. Es entsteht Wohnraum, der bei Bedarf an Senioren vergeben wird, ansonsten jedoch von „durchschnittlichen“ Mietern bewohnt werden kann.

Stationäre Pflege und ambulante Betreuung

Ein städtisches Altenpflegeheim in Neu Olvenstedt versorgt pflegebedürftige Senioren. Im Zuge des Prinzips, „ambulante Pflege geht vor stationärer Unterbringung“ ist geplant, seine Bettenkapazität von derzeit 180 Betten inklusive Kurzzeitpflege langfristig auf 84 zu reduzieren⁴⁰.

Im Oktober des Jahres 1996 wurde der Grundstein für ein neues Altenpflegeheim mit betreutem Seniorenwohnen für 180 Plätze gelegt, das noch zum Ende dieses Jahres fertiggestellt wird. Standort ist die Olvenstedter Chaussee am Stadtteilzentrum „Olven 1“. Das zukünftige Altenpflegeheim wird von der schwedischen Firma „Curatus Senior“ betrieben⁴¹.

³⁷ Zu Neu Olvenstedt: Angaben des Sozialamtes, Stand Oktober 1996, zur Gesamtstadt: Wohnungsbericht 1996 des Amtes für Wohnungswesen, S. 22 f.

³⁸ Quelle: Magdeburg Olvenstedt - ein neues Wohngebiet, Autorenkollektiv, o.J., S. 50

³⁹ Stadtentwicklungsplanung Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, 1995, S. 17 ff.

⁴⁰ Informationen des Sozialamtes, Abteilung Altenhilfe, Stand Oktober 1996
⁴¹ Siehe dazu den Artikel „Altenpflegeheim mit preiswerten Zimmern soll am Stern entstehen“ im Magdeburger Lokalanzeiger vom 9.10.1996.

Der Standort ist günstig gewählt, da öffentliche Verkehrsmittel, Einkaufsmöglichkeiten und Ärzte fußläufig erreichbar sind. Dies bedeutet kurze Wege für die Heimbewohner und günstige Anfahrten für die Besucher.

Infolge des neuen Altenpflegeheims ist die Versorgung des Gebietes mit Altenheimplätzen langfristig gesichert. Positiv zu bewerten sind die gewachsenen Wahlmöglichkeiten für pflegebedürftige Senioren.

Die ambulante Betreuung in Neu Olvenstedt wird von dem Deutschen Roten Kreuz übernommen. Die Sozialstation liegt jedoch außerhalb des Gebiets im Stadtteil Alt Olvenstedt. Die Arbeit des Wohlfahrtsverbandes wird von den privaten Diensten der häuslichen Krankenpflege unterstützt, von denen sich eine in Neu Olvenstedt am Bruno-Taut-Ring niedergelassen hat. Zusätzlich bietet die Johanniter-Unfall-Hilfe in den altersgerechten Wohnhäusern der St.-Josef-Straße 94-96 einen Betreuungsservice für die Bewohner des Hauses.

Freizeitangebote für ältere Bürger

In Neu Olvenstedt bietet bislang als einzige die DRK-Begegnungsstätte in der St.-Josef-Straße älteren Bürgern einen festen Ort für die Freizeitgestaltung⁴². Zu den Aktivitäten der Begegnungsstätte gehören ein offener Cafebetrieb am Nachmittag, die Ausrichtung von Festen und Feiern sowie Ausflüge in die nähere Umgebung. Die Einrichtung ist aufgrund des Standortes im Einzugsbereich der altersgerechten Wohnungen am Bruno-Taut-Ring und an der Sankt-Josef-Straße eine wichtige Anlaufstelle für die älteren Bewohner des Gebietes. Ihre Arbeit sollte deshalb weiter unterstützt werden.

Zwei Selbsthilfegruppen haben sich in Neu Olvenstedt gebildet, die sich regelmäßig im altersgerechten Wohnhaus Olvenstedter Grund 17 und in der Kontaktberatungsstelle des Caritas-Verbandes in der Katholischen Kirchengemeinde treffen.

Eine Verbesserung wird das Angebot für ältere Bürger durch die Neueröffnung eines Seniorentreffs im Rennebogen erfahren. Geplant ist ein offener Freizeit-Treff und ein Alten-Service-Zentrum (Fachberatung, Vermittlung von medizinischen und sozialen Diensten, Treff der regionalen Arbeitsgruppe).

Weitere positive Effekte sind von der regionalen Arbeitsgruppe „Sozialarbeit“ in Neu Olvenstedt zu erwarten, die seit Beginn 1997 in Neu Olvenstedt tätig ist. Schwerpunkt dieser Arbeitsgruppe von freien Trägern, Selbsthilfegruppen, Ärzten und Mitarbeitern der Kommunalverwaltung ist der verstärkte Aufbau der Altenhilfe und Altenarbeit auf Stadtteilebene (Leistungsübersicht der sozialen Infrastruktur, fachübergreifende Zusammenarbeit auf regionaler und überregionaler Ebene, Herstellung einer Stadtteil bezogenen Öffentlichkeit).

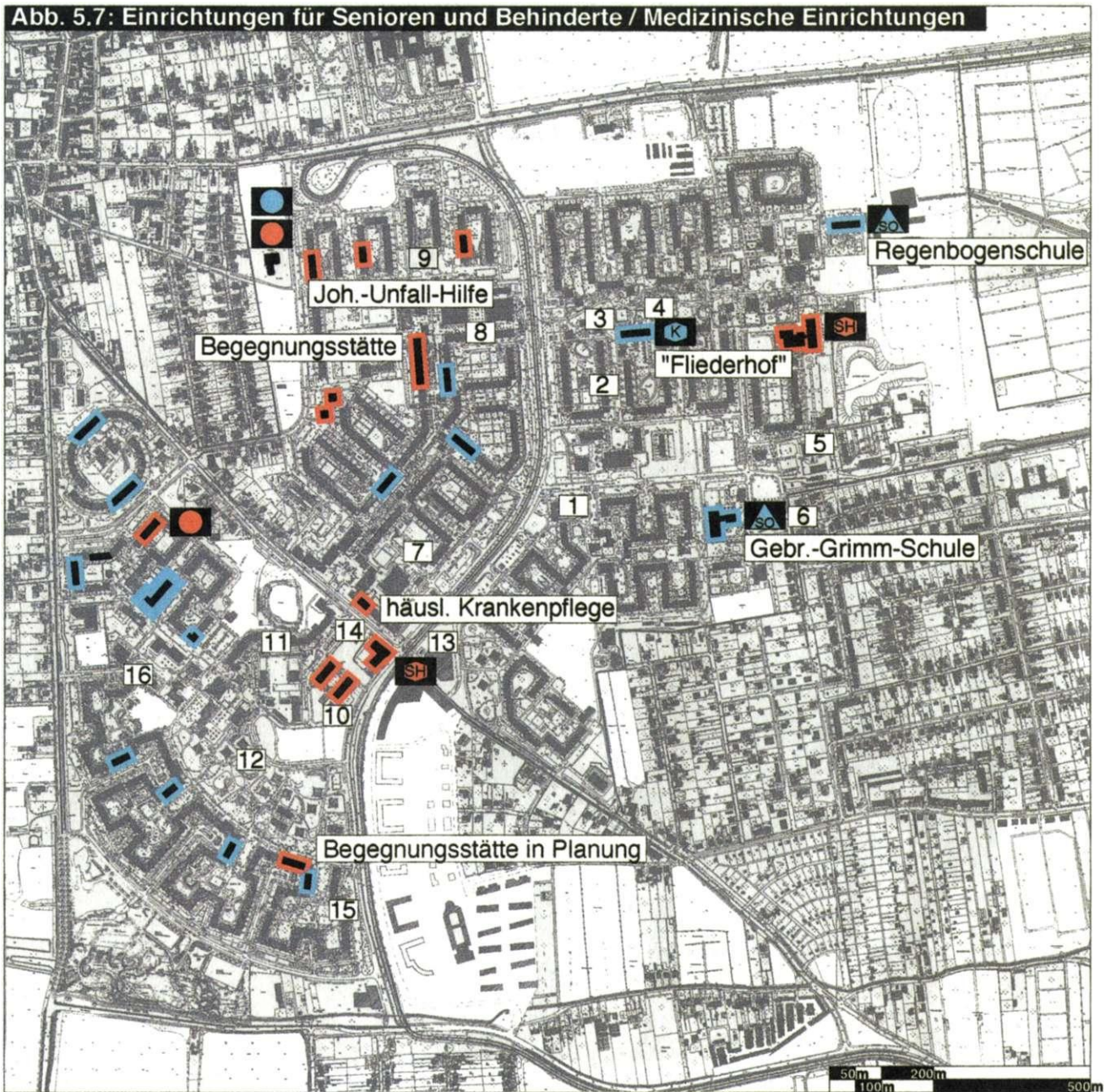
Insgesamt ergibt sich aufgrund der relativ guten Situation der Seniorenbetreuung kein städtebaulicher Handlungsbedarf.

Tab. 5.18: Angebote für Senioren

Einrichtung siehe Abb. 5.7	Standort	Bemerkung
DRK-Begegnungsstätte	St.-Josef-Str. 76	Freizeit- und Beratungsangebote
Johanniter-Unfall-Hilfe	St.-Josef-Str. 94-96	Betreuung für die Bewohner des Hauses
Selbsthilfegruppe	kath. Gemeinde St.-Josef-Str.	Treff und Förderung von Selbsthilfegruppen
Selbsthilfegruppe	Olvenstedter Grund 17	Gruppe des Seniorenwohnhauses
Seniorentreff, Alten-Service-Zentrum	Rennebogen 44/46	in Planung, Eröffnung voraussichtlich 1997




⁴² Die nächsten Begegnungsstätten liegen außerhalb des Stadtteils in der Helmstedter Chaussee 25 (Sozialstation des DRK) und in der Hugo-Junkers-Allee 54a (VoSo).

Abb. 5.7: Einrichtungen für Senioren und Behinderte / Medizinische Einrichtungen



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512616 im Auftrag der Stadt Magdeburg

Angebote für Senioren

-  Senioren- / Altenpflegeheim
-  altersgerechte Wohnung
-  Selbsthilfegruppe

Angebote für Behinderte

-  Bildungseinrichtung
-  integrative Kindertagesstätte
-  behindertengerechte Wohnung
-  Selbsthilfegruppe

Medizinische Einrichtungen

1-16 (Nr. s. Tabelle im Text)

5.5 Einrichtungen für Behinderte

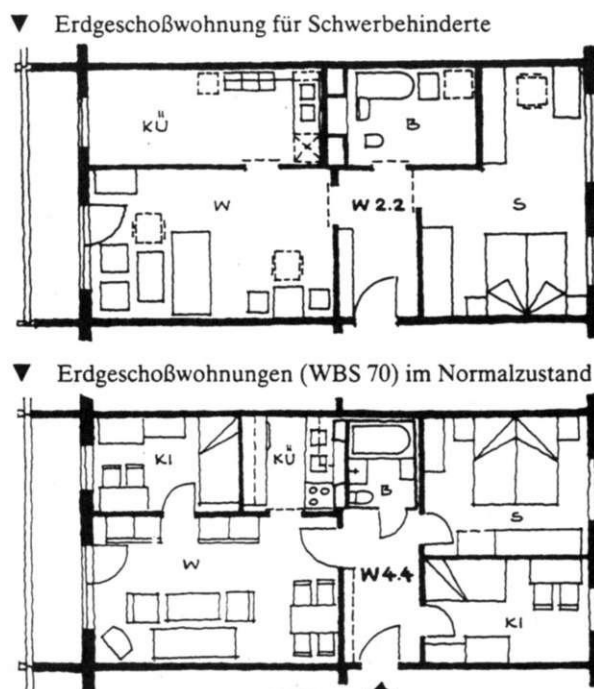
Neu Olvenstedt ist ein gut gebauter Stadtteil für Behinderte und Rollstuhlfahrer. Hier gibt es 58 behindertengerechte Wohnungen, die für Rollstuhlfahrer geeignet sind. Dies sind rund ein Drittel aller behindertengerechten Wohnungen der Stadt. Damit wurde bereits bei der Planung von Neu Olvenstedt ein differenziertes Angebot an Wohnungen für Behinderte und Rollstuhlfahrer geschaffen. Gleichzeitig ist der gesamte Fußgängerbereich „An der Marktbreite“ mit rollstuhlfahrerfreundlichen Rampen und Auffahrten versehen.

Die behindertengerechten Wohnungen befinden sich ausschließlich im Erdgeschoßbereich. Liegt die Wohnung im Hochparterre, verfügt der Zugang über eine rollstuhlgerechte Rampe. Wichtigste Veränderungen gegenüber den normalen Wohnungen sind die Verbreiterung der Türen, die Vergrößerung des Badbereichs sowie behindertengerechte Veränderungen in der Küche. Im Roggengrund 27-28 (Barleber Hof) werden zur Zeit zwei Erdgeschoßwohnungen behindertengerecht ausgebaut.

Zu den Wohnungen gehören für Behinderte reservierte Parkplätze, die stark gehbehinderte Bewohner beim Tiefbauamt beantragen können. Zur Zeit sind 42 Stellflächen als personengebundene Behinderten-Parkplätze ausgewiesen. Eine weitere Ausweisung von Behinderten-Parkplätzen ist bei Bedarf auf Antrag beim Tiefbauamt möglich. Dazu kommen 10 öffentliche, für

Behinderte reservierte Stellplätze auf 4 Parkieranlagen in Neu Olvenstedt⁴⁴.

Abb. 5.8: Rollstuhlgerechte 2-Raum-Wohnung im Vergleich zu einer Wohnung im Normalzustand⁴⁵



Neu Olvenstedt weist mit der „Regenbogenschule“ für Geistigbehinderte und der „Gebrüder-Grimm-Schule“ für Lernbehinderte zwei Bildungseinrichtungen für Behinderte auf. Darüber hinaus wird die kommunale

Tab. 5.19: Behindertengerechte Wohnungen⁴⁶

Standort (Siehe Abb. 5.7)	Vermieter	2 RWE	3 RWE	4 RWE	WE ges.
B.-Taut-Ring 113-115	WoBau	3	3		6
Olvenst. Chaussee 157-161	WoBau	3	3		6
Olvenst. Grund 26-30	WoBau	3	3		6
Rennebogen 41/42	WoBau		2	2	4
Rennebogen 91/92	WoBau	1	2	1	4
Rennebogen 141/142	WoBau	2	2		4
Rennebogen 160/161	WoBau	2	2		4
Roggengrund 2-4	WoBau	3	3		6
Roggengrund 18-20	WoBau	3	3		6
St.-Josef-Str. 35-37	WoBau	3	3		6
B.-Taut-Ring 40-42	OVG	3	3		6
Neu Olvenstedt gesamt		26	29	3	58
Gesamtstadt Magdeburg		90	78	17	164

⁴⁵ Angaben der WoBau, Stand Oktober 1996, Wohnungsbericht 1996, S. 22 ff. WoBau: Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg mbH; OVG: WBG „Otto von Guericke“.

⁴⁴ Stadtführer für Behinderte in Magdeburg 1995, S. 8.

⁴⁵ Quelle: Magdeburg Olvenstedt - ein neues Wohngebiet, Autorenkollektiv, o.J., S. 52.

Kindereinrichtung „Fliederhof“ in der Johannes-Göderitz-Straße als integrativer Kindergarten unter heilpädagogischer Betreuung von behinderten und nicht-behinderten Kindern besucht.

Mit „Olven 1“ und „Olven 2“ sind zwei Rollstuhlfahrer-Selbsthilfegruppen des Behindertenverbandes e.V. in Neu Olvenstedt aktiv. In monatlichen Treffen in den Räumen der St.-Josefs-Kirche organisieren die beiden Selbsthilfegruppen Hilfen bei Umzügen, bieten Beratung an und schaffen mit offenen Cafenachmittagen, Ausflügen und Vorträgen Freizeitangebote für Behinderte.

Positiv zu bewerten ist das Angebot barrierefreier Wohnungen in Neu Olvenstedt. Defizite bestehen jedoch im Wohnumfeld des Stadtteils⁴⁶:

- Infolge des Parkplatzmangels sind die Auffahrten zu den behindertengerechten Wohnungen nicht selten durch rücksichtslose Falschparker verstellt. Die Einrichtung verschließbarer Zugänge an den Rampen würde die Blockade rollstuhlgerechter Zugänge verhindern.
- Das Wechseln der Straßenseite wird durch die zum Teil 20 cm hohen Bordstein kanten für Rollstuhlfahrer sehr erschwert. Durch eine gute Kooperation des Tiefbauamtes und des Behindertenverbandes konnte die Situation im Straßenraum bereits schrittweise verbessert werden - Barrieren vor öffentlichen Einrichtungen werden durch Bordsteinabsenkungen beseitigt. So wurden in diesem Jahr 7 Bordsteinabsenkungen vorgenommen, vorwiegend in den Zugangsbereichen der Straßenbahnhaltestellen. Probleme gibt es jedoch noch im privaten Straßenraum, wo die Kosten barrierefreier Straßenraumgestaltung nicht von der öffentlichen Hand getragen werden. Hier wäre ein stärkeres Engagement der Wohnungsunternehmen wünschenswert.
- Eine erhebliche Verbesserung für Rollstuhlfahrer stellen die neuen behindertenfreundlichen Straßenbahnen des MVB dar. Mit der Einführung der neuen Verkehrsmittel wurden die Straßenbahnhaltestellen nach der DIN-Norm für Rollstuhlfahrer neu gestaltet. Trotzdem bleibt eine erhebliche Gefahrenquelle für Rollstuhlfahrer bestehen: Durch die Abmessung der Bahnsteigkante bestehen in der Höhe und in der Breite Abstände zum Einstieg der Straßenbahn, in

denen sich die kleinen Räder des Rollstuhls beim Einstieg verklemmen können. Eine Nachbesserung würde Rollstuhlfahrern eine problemlosere Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglichen.

- Recherchen ergaben, daß die Behinderten-Selbsthilfegruppen dringend einen festen Treffpunkt benötigen, der auch den Nicht-Behinderten offenstehen soll. Gewünscht wird hier neben einem festen Raumangebot die Möglichkeit eines regelmäßigen Mittagstisches. Vorgeschlagen wird, in der leerstehenden KiTa „Rosenhof“ nach seiner Umnutzung als Vereinshaus (siehe 5.1 Kindertagesstätten) Räumlichkeiten zur Verfügung zu stellen.
- Mit dem Bürgerladen der Bürgerinitiative ist ein neues Zentrum in Neu Olvenstedt entstanden. Es gibt jedoch keinen behindertengerechten Zugang. Um auch den Rollstuhlfahrern die Nutzung des Bürgerladens zu ermöglichen, soll mit Mitteln aus dem Städtebauförderprogramm noch im Jahr 1998 ein Fahrstuhl für das Hochparterre eingebaut werden.
- Vorgeschlagen wird die Herausgabe eines Stadtführers für Behinderte in Neu Olvenstedt. Damit können das bestehende Angebot für Behinderte in Neu Olvenstedt wie auch Defizite in der Öffentlichkeit bekannt gemacht werden. Die Erstellung und Herausgabe dieses Stadtführers könnte durch den Behindertenverband in Magdeburg erfolgen.

5.6 Einrichtungen des Gesundheitswesens

Im Untersuchungsgebiet haben sich 39 Ärzte der verschiedensten Fachrichtungen, darunter, 16 Zahnärzte niedergelassen. Dazu kommen 14 niedergelassene Ärzte und 4 Zahnärzte in den angrenzenden Stadtteilen Nordwest und Alt-Olvenstedt⁴⁷ und das Walter-Friedrich-Krankenhaus, das im benachbarten Alt Olvenstedt liegt.

Nach Angaben der Kassenärztlichen Vereinigung ist die Versorgung Magdeburgs mit niedergelassenen Ärzten sehr gut. Zur Zeit besteht nach der ärztlichen Bedarfsplanung für die Gesamtstadt Magdeburg nur für die Fachgruppen Gynäkologie, Psychiatrie und Urologie die Möglichkeit, sich niederzulassen. Für die übrigen Fachärzte besteht eine Niederlassungssperre⁴⁸.

⁴⁶ Folgende Punkte stützen sich auf Ausführungen des Behindertenverbandes e.V., Stand Dezember 1996.

⁴⁷ Angaben des Gesundheitsamtes, Stand November 1996. Siehe auch den Gesundheitsführer Magdeburg 1995/1996.

⁴⁸ Angaben des Gesundheitsamtes, Stand November 1996

⁴⁹ Angaben der Kassenärztlichen Vereinigung in Magdeburg, Stand Dezember 1996. Die Bedarfsplanung wird monatlich aktualisiert.

Tab. 5.20: Niedergelassene Ärzte und Krankengymnastik⁸⁰

	Fachrichtung	Standort
Nr. siehe Abb. 5.7		
BA 1 und 3		
1	Zahnmedizin (2 Ärzte)	J.-Göderitz-Str. 16a
2	Gynäkologie	J.-Göderitz-Str. 22
3	HNO Zahnmedizin	J.-Göderitz-Str. 29
4	Gynäkologie/Krebsvorsorge innere Medizin	J.-Göderitz-Str. 54
5	Venerologie Innere Medizin Allgemeinmedizin (3 Ärzte) Augenarzt Krankengymnastik Innere Medizin/Lungenheilk. Orthopädie/Chiroth.	J.-Göderitz-Str. 124 J.-Göderitz-Str. 125
6	Zahnmedizin	Ovenstedter Scheid 41
BA 2		
7	Zahnmedizin (2 Ärzte) Zahnmedizin (4 Ärzte)	Br.-Taut-Ring 15/16 Br.-Taut-Ring 17
8	Allgemeinmedizin Kinderheilkunde Kinderheilkunde/Sportmed. Krankengymnastik Kinderheilkunde	Br.-Taut-Ring 104 Br.-Taut-Ring 105 Br.-Taut-Ring 103-106
9	Zahnmedizin	Br.-Taut-Ring 156
BA 4 und 5.1		
10	Zahnmedizin Allgemeinmedizin	Br.-Beye-Ring 1a Br.-Beye-Ring 3
11	Allgemeinmedizin HNO	Br.-Beye-Ring 15/16
12	Zahnmedizin	Br.-Beye-Ring 36
13	Krankengymnastik	Olvenstedter Chaussee 104
14	Zahnmedizin Zahnmedizin Innere Medizin Kinderheilkunde Zahnmedizin	Olvenstedter Chaussee 115 Olvenstedter Chaussee 116 Olvenstedter Chaussee 123
15	Allgemeinmedizin (2 Ärzte) Krankengymnastik Allgemeinmedizin	Rennebogen 7 Rennebogen 9
16	Krankengymnastik Praktischer Arzt (2 Ärzte)	Gerstengrund 23 Gerstengrund 24

Vergleicht man die Zahl der niedergelassenen Ärzte mit den Richtlinien des Bundesausschusses der Ärzte und Krankenkassen aus dem Jahr 1993, ergeben sich für die Fachrichtungen Gynäkologie und innere Medizin deutliche Defizite. Ausgesprochen gut ist die Versorgung des Gebietes mit Kinderärzten.

Durch den Neubau von Ärztehäusern (so am Olvenstedter Scheid, in der neuen Post und an der Olvenstedter Chaussee) hat sich die medizinische Verbesserung in Neu Olvenstedt in den letzten Jahren deutlich verbessert. Die Niederlassung weiterer Ärzte in Neu Olvenstedt kann durch das Angebot preiswerter Räume (teilgewerbliche Nutzung von KiTas) unterstützt werden, falls Bedarf vorhanden ist.

Tab. 5.21: Ausgewählte Einwohner-/Arzt-Relation Neu Olvenstedt und Richtwerte im Vergleich⁸⁰

	Allgemeinmedizin	Gynäkologie	Innere Medizin	Kinderheil-kunde	Zahnmedizin
Richtwert: EW je Arzt	2.269	6.916	3.679	14.188	1.288
Neu Olvenstedt: EW je Arzt	2.799	13.997	9.331	6.998	1.750
Versorgungsgrad	81%	50%	53%	150%	74%

⁸⁰ Quelle: Richtlinien des Bundesausschusses der Ärzte und Krankenkassen 1993. Für Neu Olvenstedt wurden 27.994 Einwohner zugrunde gelegt, Stand 31.12.1996.

5.7 Gemeinwesenarbeit in Neu Olvenstedt

Die Verbesserung der Gemeinbedarfsangebote ist in Neu Olvenstedt nicht allein eine städtebauliche, sondern vor allem auch eine soziale Aufgabe. Gefragt ist eine Angebotsvielfalt, die nicht allein Aufgabe der öffentlichen Hand sein kann. In dem Maße, wie sich vermehrt Bürger und freie Träger mit Kultur- und Freizeitangeboten engagieren, wird eine Stadtteilöffentlichkeit entstehen, deren Fehlen derzeit beklagt wird. Seit dem Beginn des Jahres 1997 ist eine ganze Reihe von wichtigen Initiativen in Neu Olvenstedt entstanden:

Mit der Eröffnung des Bürgerbüros am Bruno-Beyer-Ring wurde Neu Olvenstedt für die Erprobung einer neuen, bürgernahen Form der Kommunalverwaltung in Magdeburg ausgewählt. Ab Oktober 1997 können die Bewohner ihre Ämtergänge von der Personalausweisbeantragung bis zur Rentenbescheinigung in Neu Olvenstedt erledigen.

Weitere wichtige Anlaufstellen sind mit dem evangelischen Sozialzentrum und dem Kontaktbüro des Fördervereins Posikon e.V. entstanden. Hier geht es vor allem um die Schaffung zusätzlicher Kontakt- und Beratungsmöglichkeiten im Wohngebiet.

Auch die Wohnungsunternehmen engagieren sich für die Gemeinwesenarbeit. So führte die Wohnungsbau-genossenschaft Stadtfeld e.G. mit der Beschäftigungsgesellschaft SGM (Sanierungsgesellschaft Magdeburg) in den Jahren 1996 bis 1997 sechs Projekte der Wohnumfeldverbesserung durch, mit denen Langzeitarbeitslose wenigstens vorübergehend eine Beschäftigung finden konnten. Gleichzeitig konnte im Waldhof eine ehemalige Wohngemeinschaftseinrichtung reaktiviert werden, während die WoBau eine zu DDR-Zeiten nicht mehr realisierte Wohngemeinschaftseinrichtung am Barleber Hof als Mietertreff ausbaute.

Die wichtigste Initiative, die in jüngster Zeit im Stadtteil entstanden ist, ist die Bürgerinitiative Neu Olvenstedt, die sich im Mai 1997 als Verein gegründet hat. Die Bürgerinitiative zählt mittlerweile 23 Mitglieder und ist zu einem wichtigen Akteur für das Erneuerungsgeschehen in Neu Olvenstedt geworden.

Zu den ersten Aktivitäten der Bürgerinitiative zählten Quartiersrundgänge durch Neu Olvenstedt zusammen mit Bewohnern und den Vertretern der Wohnungsunternehmen. Im Juli 1997 hat der Verein in Eigeninitiative, mit finanzieller Unterstützung der Wohnungsunternehmen, die leerstehende ehemalige Stadtteilbiblio-

Tab. 5.22: Gemeinwesenarbeit in Neu Olvenstedt

Projekt	Bemerkung	Start
<i>Angebote in Einrichtungen</i>		
Bürgerladen	Treffpunkt der Bürgerinitiative, Bruno-Taut-Ring 58	seit 09/1997
Aktivierung der Wohngemeinschaftseinrichtung	Nutzung der ehemaligen Wohngemeinschaftseinrichtung als Mietertreff: Olvenstedter Grund 57a (WoBau), Waldhof (MD Stadtfeld)	seit 04/1997 seit 08/1997
Bürgerbüro	dezentraler Bürgerservice der Stadtverwaltung, Bruno-Beyer-Ring 49	10/1997
evangelisches Sozialzentrum	Beratung von Mietern (Mietschulden, drohender Wohnungsverlust) Hilfe bei Sucht- und sozialen Problemen, Familienbildung, Rennebogen 95	06/1997
Förderverein Posikon e.V.	Kontaktbüro für arbeitssuchende Frauen, Annahme und Verkauf von Kinderbekleidung und Kinderspielzeug, Bruno-Taut-Ring 118	wiedereröffnet 02/1997
<i>Initiativen</i>		
Bürgerinitiative Neu Olvenstedt	Verein, der für die Förderung der für die sozialen und kulturellen Interessen in Neu Olvenstedt eintritt	seit 05/1997
Kriminalpräventiver Beirat	gesamtstädtische Arbeitsgruppe der städtischen Ämter und der Polizei, Entwicklung von kriminalpräventiven Konzepten auf Stadtteilebene	seit 03/97
„Brücken Bauen“	institutionsübergreifende Zusammenarbeit zur Stärkung der Jugendarbeit in Neu Olvenstedt, Schwerpunkt im Bereich Roggenrund	10/1998
„ökosoziale Ansätze in der Sozialarbeit“	EU-Projekt in Kooperation der Fachhochschule und des Jugendamtes zur Förderung gemeinwesenbezogener Sozialarbeit Neu Olvenstedt, Kooperation mit Städten in Finnland und in England	ab 1998
Beschäftigungsförderung	rund 25 Projekte mit AB-Maßnahmen: Wohnumfeldpflege, Sanierung von Sport- und Spielflächen, Jugendhilfe, Kinderbetreuung, Seniorenfreizeit	jeweils 1 Jahr Laufzeit

thek im Bruno-Taut-Ring 58 renoviert und als Bürgerladen für Neu Olvenstedt nutzbar gemacht. Seitdem finden hier regelmäßig Bürgersprechstunden statt unter dem Motto „Bürger sind für Bürger da“. Jeden Dienstag treffen sich interessierte Neu Olvenstedter im Bürgerladen zu einem Bürgerstammtisch. In Zukunft sollen hier auch Diskussionsrunden, Buchlesungen und andere kulturelle Veranstaltungen stattfinden.

Zusammen mit der Bürgerinitiative entstand auch die Idee, die alte Mühle an der Döppler Mühlenstraße zu einer Druckwerkstatt mit einem Tagescafé auszubauen. Die Vorplanung zur Realisierung dieser Projektidee soll 1998 über Städtebaufördermittel des Landes und der Kommune finanziert werden.

Tab. 5.23: Gemeinwesenarbeit in Neu Olvenstedt - neue Projektideen

Projekt	Bemerkung	Start
„Döppler Mühle“	Rekonstruktion des Gebäudes, Einrichtung einer Druck- und Graphikwerkstatt	ab 10/1997
Oka	Umnutzung der ehemaligen Gaststätte als Freizeitzentrum	noch offen
Vereinshaus KiTa „Rosenhof“	Räume für Vereine im Stadtteil, Standort einer Freiwilligenagentur ehrenamtlicher Nachbarschaftshilfe ggf. Treff der Behinderten-Selbsthilfe-Gruppe	1998

Die Wohnungsbaugenossenschaft „Stadt Magdeburg von 1954“ startete eine Initiative zur Nutzung der ehemaligen Gaststätte Oka als Freizeitzentrum. Im Juni 1997 fand eine erste Ideenkonferenz statt. Anvisiert wird eine gemischte Nutzung mit wohngebietsbezogenen Dienstleistungen, kommerziellen und gemeinnützigen Einrichtungen. Vorgeschlagen wurde, eine Kegel- oder Bowling-Bahn in dem Gebäude unterzubringen. Das Angebot soll durch kleine Geschäfte und ein Café ergänzt werden. Die bautechnischen Voraussetzungen für einen Umbau werden derzeit geprüft. Die Wohnungsbaugenossenschaft bemüht sich um einen Erwerb des Grundstückes von der TLG.

In der Konzeptionsphase ist das Projekt „Vereinshaus“ in der ehemaligen KiTa „Rosenhof“. Hier sollen Vereine Räume für ihre Arbeit erhalten. Geplant ist die Einrichtung einer Freiwilligenagentur für ehrenamtliche Nachbarschaftshilfe.

Resümee

Neu Olvenstedt verfügt über ein enges, quartiersbezogenes Netz sozialer Infrastruktur, das neuen Bedürfnissen gut angepaßt werden kann. Nicht Abriß und Neubau, sondern Modernisierung und Nutzungswandel werden vorgeschlagen, wobei die wichtiger gewordene verkehrliche Anbindung einiger Einrichtungstypen zu verbessern ist.

Kindertagesstätten

In Folge zurückgehender Kinderzahlen wurden bisher 12 Kindereinrichtungen in Neu Olvenstedt geschlossen. Aus städtebaulicher Sicht positiv zu bewerten ist, daß die Standorte der 15 weiterbetriebenen KiTas so gewählt sind, daß ein quartiersbezogenes Netz der Kinderbetreuung erhalten bleibt.

Zwei ehemalige Kindereinrichtungen stehen leer. Dazu kommen zwei Gebäude, die je nur zur Hälfte genutzt werden. Für die freiwerdenden Raumkapazitäten wurden folgende Nachnutzungsvorschläge erarbeitet:

- In der KiTa „Schnitterhof“ am Bruno-Taut-Ring wird voraussichtlich zum August 1998 ein Kinder- und Familienhaus eröffnet.
- In der Konzeptionsphase ist das Projekt Vereinshaus mit Freiwilligenagentur und ehrenamtlicher Nachbarschaftshilfe für die KiTa „Rosenhof“ in der Johannes-Göderitz-Straße.
- Aufgrund ihrer unmittelbaren Nähe zu den angrenzenden Wohngebäuden gibt es für die KiTas an der Olvenstedter Chaussee und im Olvenstedter Hof nur eingeschränkte Nachnutzungsmöglichkeiten. Für das Gebäude an der Olvenstedter Chaussee wird die Möglichkeit eines Umbaus zu einer altersgerechten Wohnanlage geprüft. Aus Sicht der Rahmenplanung wird für die KiTa im Olvenstedter Hof eine kombinierte Nutzung als Kinderbetreuungs- und Gemeinbedarfseinrichtung vorgeschlagen.

Die Nachfrage nach Kindergartenplätzen kann wieder anziehen, wenn junge Familien mit Kindern verstärkt nach Neu Olvenstedt ziehen. Ein derartiger Trend ist für die Jahre 1995 und 1996 erkennbar. Bei Standortentscheidungen über zu schließende Kindereinrichtungen sollten deshalb folgende Kriterien gelten:

- „Verdünnung“ vor Umnutzung.
- Teilweise Umnutzung für soziale Zwecke (Kinder- oder Jugendtreff, Beratungsangebote) vor vollständiger Umnutzung.
- Rückbaubarkeit von Umnutzungen.
- Abriß nur als extreme Not-Variante.

Insgesamt gilt:

Die bedarfsgerechte Versorgung der Bewohner mit Kindertagesstätten ist ein tragendes und unbedingt zu erhaltendes Qualitätsmerkmal Neu Olvenstedts. Es trägt zum Image eines kinder- und familienfreundlichen Wohnumfeldes wesentlich bei.

Angebote für Kinder und Jugendliche

Eines ist klar: Neu Olvenstedt bleibt für die nächsten 10 Jahre in erster Linie ein Wohngebiet der Jugend. Daraus resultieren Dynamik und Konfliktpotential. Die derzeit 5.700 jungen Jugendlichen zwischen 10 und 19 Jahren brauchen Treffpunkte und Freiräume.

Einer Gesellschaft, in der Kindheit und Jugend immer mehr die Ausnahme sind, erscheint das als Makel - und muß doch als Chance begriffen werden. Immerhin wächst in Neu Olvenstedt die Zukunft von Magdeburg heran.

Die Stadt versucht, auf diese Besonderheit zu reagieren. Die vorhandenen drei Jugendeinrichtungen wurden durch das neue Jugendzentrum „Weizengrund“ und die Mädchenbegegnungsstätte am Bruno-Beyer-Ring ergänzt. Mit dem Sozialzentrum hat das Jugendamt seit September 1996 eine Außenstelle in Neu Olvenstedt. In letzter Zeit entstanden fünf neue Bolzplätze, drei Sportplätze wurden angelegt. Weitere Verbesserungen sind machbar:

Treffpunkte im Freien

- Vorgeschlagen werden acht Standorte für Jugend-Treffpunkte im Freien und drei Spielplätze für ältere Kinder.
- Die Umgestaltung von KiTa-Außenflächen zu Schaltflächen erschließt neue Spielflächen für die Kinder der Anwohner. Vorgeschlagen wird die KiTa-Freifläche der Kindereinrichtung „Roggengrund“.
- Mit der Öffnung von Schulhöfen an den Nachmittagen entstehen zusätzliche Spiel- und Sportflächen. Eine Öffnung der Räume an den Nachmittagen und Abenden schafft Räumlichkeiten für die Freizeitgestaltung in Schulclubs oder Vereinen. Für fünf Schulstandorte werden einfache Schulhofgestaltungen und eine Öffnung des Schulhofes vorgeschlagen. An der Sekundarschule „Wilhelm-Weitling/Grundschulen „Brunnenstiege“/„Zur Marktbreite“ werden Ausführungsplanungen zur Schulhofgestaltung noch im Jahr 1997 beginnen.

- Mit der BMX-Bahn am Bördegarten und der Gestaltung des Rodelhügels am Weizengrund werden zwei neue Attraktionspunkte für Kinder und Jugendliche in Neu Olvenstedt entstehen. In der Diskussion ist darüber hinaus die Gestaltung eines Fun- und Freizeitsportparks am Olvenstedter Grasweg.

Senioren

Neu Olvenstedt ist mit fast 500 altersgerechten Wohnungen ein wichtiger Wohnstandort für ältere Menschen. 50 neue altersgerechte Wohnungen entstehen in zwei Würfelhäusern in der St.-Josef-Straße. Hier können die Mieter bei Bedarf mit der Wohnung ein Betreuungspaket in Anspruch nehmen (Hausnotruf, Sozial- und Gesundheitsbetreuung). Die Modernisierung sämtlicher altersgerechten Wohnungen, die voraussichtlich im Jahr 1998 abgeschlossen ist, wird eine nachhaltige Aufwertung für den Wohnstandort Neu Olvenstedt bringen.

Die stationäre Betreuung ist mit der Eröffnung des neuen Altenpflegeheimes am Stadtteilzentrum „Olven 1“ langfristig gesichert, während die offene Altenhilfe durch das geplante Alten-Service-Zentrum am Rennebogen gestärkt wird. Eine kontinuierliche Sozialplanung im Bereich der Altenhilfe wird durch die regionale Arbeitsgruppe „Sozialarbeit“ gesichert, die seit Beginn 1997 als Stadtteil bezogenes Gremium in Neu Olvenstedt entstanden ist.

Behinderte

Neu Olvenstedt wurde bereits in der Realisierung als behinderten- und rollstuhlfahrerfreundlicher Stadtteil geplant. Heute gibt es ein Angebot von 58 rollstuhlgerechten Wohnungen; der gesamte Fußgängerbereich in der Marktbreite ist barrierefrei gestaltet.

Zwei Rollstuhlfahrer-Selbsthilfegruppen sind im Stadtteil aktiv. Aus ihrer Sicht ergeben sich in Neu Olvenstedt vor allem zwei Defizite:

- Der Bürgerladen der Bürgerinitiative Neu Olvenstedt in der Marktbreite braucht einen behindertengerechten Zugang.
- Die Selbsthilfegruppen benötigen Räumlichkeiten für einen Treffpunkt. Vorgeschlagen wird, Räume in der KiTa „Rosenhof“ (Johannes-Göderitz-Straße), die als Vereinshaus nachgenutzt werden soll, zur Verfügung zu stellen.

6. WIRTSCHAFT

Aus wirtschaftlicher Sicht ist Neu Olvenstedt von mehrfachem Interesse:

- zum einem ist Magdeburgs größte Großsiedlung ein relevanter Markt für den Konsum- und Dienstleistungsbereich,
- zum anderen ist Neu Olvenstedt selbst Standort von Arbeitsplätzen und Arbeitskräften
- und nicht zuletzt werden durch das Erneuerungs-geschehen erhebliche Bausummen im Wohnumfeld und der Gebäudesanierung umgesetzt.

6.1 Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur

Die Arbeitslosenquote in der Landeshauptstadt betrug im Jahresdurchschnitt 1996 18 % der erwerbsfähigen Einwohner. Für den Bezugsrahmen der Großsiedlung liegt die Quote nicht vor. Eine Annäherung an die Zahl der Arbeitslosen ist aber über den Postleitzahlbezirk für Neu Olvenstedt möglich. Demnach liegt die Arbeitslosigkeit leicht über dem städtischen Durchschnitt.¹

Die hohe Arbeitslosigkeit hat für Neu Olvenstedt zur Konsequenz, daß die Wohnung und das Wohnumfeld den Lebensmittelpunkt für zunehmend mehr Menschen bildet. Neben Kindern und alten Menschen verbringen über 2.500 Bewohner² im erwerbsfähigen Alter den Tag in Neu-Olvenstedt.

Ein den Wirtschaftsstandort Olvenstedt potentiell stärkerer Aspekt ist die grundlegende Umstrukturierung des Arbeitsmarktes vom verarbeitenden Gewerbe hin zur Dienstleistung. Der Anteil der Beschäftigten im verarbeitenden Gewerbe ist von 60 % auf 16 % geschrumpft.³ Der wachsende Dienstleistungssektor als

wohnverträgliche Gewerbeart birgt für die Großsiedlung die Chance einer stärkeren Mischung von Wohnen und Arbeiten.

Aufgrund der demographischen Struktur verfügt Olvenstedt über einen hohen Anteil junger Erwerbsfähiger. Dem steht ein sehr geringer Gewerbebesatz im Stadtteil gegenüber. Pro 1.000 Einwohner sind bei der IHK 16 Unternehmen registriert⁴, während der Durchschnitt aller Magdeburger Stadtteile bei 26 Unternehmen pro 1000 Einwohner liegt. Auf die gleiche Bezugsgröße waren 1996 zwei Handwerksbetriebe registriert, im städtischen Durchschnitt waren es sieben⁵.

Bei den Gewerbeanmeldungen weist Neu Olvenstedt eine positive Bilanz auf, allerdings hat sich die Dynamik von 1996 zum ersten Halbjahr 1997 deutlich abgeschwächt. Die Tabelle 6.1 stellt die Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen des ersten Halbjahres 1996 den Meldungen des ersten Halbjahres 1997 gegenüber.

Insbesondere der Rückgang der Handelseinrichtungen, der sich im Gebiet durch Leerstand in der Marktbreite und am Sternbogen augenfällig offenbart, ist ein negatives Signal für den Stadtteil.

Für Neu Olvenstedt als Wohnstandort positiv wird sich die Ausweitung der Gewerbegebiete im näheren Umfeld auswirken, auf denen nach den ursprünglichen Konzeptionen bis zu 5.700 neue Arbeitsplätze entstehen könnten. (Vgl. Kapitel 1.) Relevanter Arbeitgeber ist das direkt an der Großsiedlung gelegene Walter-Friedrich-Krankenhaus an der Birkenallee.

Im Planungsraum bieten lediglich die Brachflächen am Olvenstedter Graseweg Ansiedlungsmöglichkeiten gewerblicher Nutzungen mit räumlichem Abstand zur Wohnbebauung.⁶ Konkrete Ansiedlungspläne auf dem Areal bestehen derzeit bei zwei Autohäusern.

Tab. 6.1: Gewerbean- und abmeldungen 1. Halbjahr 1996 im Vergleich zum 1. Halbjahr 1997 (1996/1997)

	Handwerk	Industrie	Handel	Gaststätten	Sonstiges	Gesamt
Anmeldungen	13/7	1/0	37/20	12/7	60/32	123/66
Abmeldungen	9/3	-/-	35/24	8/8	49/23	101/58
Saldo	+4/+4	+1/0	+2/-A	+4/-1	+11/+9	+22/+8
Bestand	57	8 ⁷	180	19	276 ⁸	540

¹ Im PLZ-Bezirk 39130 lebten am 31.12.1996 21.883 Menschen zwischen 15 und unter 65 Jahren. Bei 2.926 gemeldeten Arbeitslosen liegt die Quote bei 13 %, gesamtstädtisch sind es 12 %. Die „offizielle“ Quote bezieht sich auf Arbeitslose in % der abhängig beschäftigten zivilen Erwerbspersonen.

² 19.913 Bewohner zwischen 15 und unter 65 Jahren.

³ „Wirtschaftsbericht 96“; Dezernat für Umwelt, Wirtschaft und Allgemeine Verwaltung der Stadt Magdeburg; S. 8-9.

⁴ Zum 3. 11. 1997 waren in Neu Olvenstedt 438 Unternehmen bei der IHK registriert. Information der IHK Magdeburg.

⁵ Im Vergleich zu 1993 haben sowohl der Stadtteil wie auch die Gesamtstadt bei der Zahl der registrierten Handwerksbetriebe um einen Betrieb pro 1000 EW zugelegt. Stadt Magdeburg, Amt für Statistik.

⁶ „Magdeburger Statistische Monatsberichte“; Landeshauptstadt Magdeburg, Amt für Statistik; Magdeburg, August 1996/Okttober 1997.

⁷ Verarbeitendes Gewerbe

⁸ Kredit- und Versicherungswesen, Baugewerbe etc.

⁹ Im Vorentwurf des Flächennutzungsplanes der Stadt Magdeburg vom Juli 1996 ist die Fläche entlang des Olvenstedter Grasewegs zwischen Scharnhorstring und Hans-Grade-Straße als Gewerbegebiet ausgezeichnet.

Arbeiten im Wohngebiet?

Die vorhandenen Arbeitsplätze in Neu Olvenstedt sind nicht erhoben. Repräsentative Umfragen in anderen Großsiedlungen wie Hellersdorf (Berlin)¹⁰ und dem Fritz-Heckert-Gebiet (Chemnitz)¹¹ ergaben, daß immerhin rund jeder 5. Berufstätige der in der Großsiedlung wohnt, auch dort arbeitet.

Bereits in der Konzeption zu Neu Olvenstedt ging man davon aus, daß 15 % der Erwerbsfähigen im Gebiet in wohnfunktionsbedienenden Arbeitsplätzen beschäftigt werden. Das wären immerhin 4.500 beschäftigte Lehrer und Betreuer, Verkaufspersonal, Hausmeister etc. Die Integration von Arbeitsplätzen darüber hinaus gehörte nicht zum städtebaulichen Leitbild für Neu Olvenstedt. Sie waren „räumlich entfernt“¹² vorgesehen.

Der ehemalige Straßenbaubetrieb zwischen Sternbogen und Olven 1 ist neben den Handels- und Dienstleistungseinrichtungen der einzige gewerbliche Bereich im Siedlungszusammenhang. Dort haben sich nach der Wende ein Reifenhändler, ein Baustoffhändler, ein Asphaltmischwerk sowie Ampelbauer angesiedelt. Das die Wohnfunktion nicht störende Gewerbe sollte im Sinne der Arbeitsplatzestreueung in den Stadtteil erhalten bleiben.

Bemühungen, zukünftig im Stadtteil eine stärkere Funktionsmischung über wohngebietsbedienende Funktionen hinaus zu erreichen, müssen zurückhaltend beurteilt werden. Neu Olvenstedt wird vorwiegend ein Wohnstandort bleiben. Potentielles wie bestehendes Gewerbe muß sich dieser Funktion unterordnen. Ansiedlungen sind nur wünschenswert, solange sie die Wohnqualitäten nicht beeinträchtigen.

Perspektivische Chancen einer engeren Vernetzung von Arbeiten und Wohnen im Wohngebiet werden vor allem darin liegen, die Potentiale des Stadtteils selbst zu nutzen.

- In Neu Olvenstedt ist wahrscheinlich ein hoher Anteil junger und hoch qualifizierter Bewohner ansässig. Hilfen zur Existenzgründung, zum Schritt in die Selbstständigkeit, könnten hier auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Raumpotentiale sind durch wenig attraktive Erdgeschosswohnungen oder leerstehende Wohngemeinschaftseinrichtungen ausreichend vorhanden.
- Sinnvoll sind vor allem Gewerbeansiedlungen, die auf die lokale Versorgung des größten Magdeburger Stadtteils orientiert sind bzw. keine besuchende Kundschaft haben. In Kooperation der städtischen Wirtschaftsverbände, des Wirtschaftsamtes und der

Olvenstedter Wohnungsunternehmen könnte eine Marktstudie diesen Wirtschaftsbereich (bestehender und potentiell lohnender Branchenmix) und ihre Raumannsprüche ermitteln.

- Die 5 Wohnungsunternehmen des Stadtteils sind wesentliche Arbeit- und Auftraggeber, insbesondere bei der Sanierung der Häuser und des Wohnumfeldes. Gegebenenfalls könnten Modelle der finanzierten Mieterarbeit (Wohnumfeld, einfache Sanierungsarbeiten im Haus) aktiviert werden. Unproblematisch zu organisieren wären Jобаushänge in den Verwaltungssitzen vor Ort.
- Eine wachsende Bedeutung als Arbeitgeber kommt den Trägern von Sozial- und Kulturarbeit zu. Auch hier können die Wohnungsunternehmen durch günstige Raummieten das Ansiedlungsgeschehen beeinflussen.

Für die Stabilisierung bzw. Ausweitung des Arbeitsplatzangebotes hat die „Neunutzung“ leerstehender Gewerbeobjekte oberste Priorität. An zweiter Stelle steht die Nachnutzung leerstehender Infrastruktureinrichtungen. Bei spezifischen Raum- und Lageansprüchen bzw. wenn im günstigsten Fall keine freien Gewerbeobjekte mehr zur Verfügung stehen, steht auch die Umnutzung von Wohnraum zur Diskussion. Die Fülle der Möglichkeiten in Olvenstedt macht eins klar: mangelnde Durchmischung von Wohnen und Arbeiten im Stadtteil ist keine Frage mangelnder Raumangebote.

¹⁰ „Belastungsstudie Hellersdorf“; IFS, Berlin 1993.

¹¹ „Sozialstudie Fritz-Heckert-Gebiet, Chemnitz“; StadtBüro Hunger, Berlin, August 1996.

¹² „Magdeburg-Olvenstedt - Ein neues Wohngebiet“; a.a.O.

Leerstehende Objekte

Leerstand nicht wohngenutzter Gebäude Hegt bisher überwiegend bei ehemaligen Gaststätten bzw. Wohngemeinschaftseinrichtungen vor. Abgesehen von der Gaststätte „Zur Oka“ handelt es sich um kleine Einheiten, im Falle der (ehemaligen) Wohngemeinschaftseinrichtungen oftmals in einer für Gewerbe ungünstigen Hoflage.

Tab. 6.2: leerstehende Objekte

Nr. s. Plan	Art des Objektes	Ort des Objektes
A	Gaststätte „Zur Oka“	Parkweg
B	Rohbau Gaststätte „Kugel“	Sportplatz Bruno-Beye-Ring
C	Gaststätte	Parkweg/ Scharnhorststring
D	Gaststätte	Marktbreite/ Brunnenstieg
E	Wohngemeinschafts- einrichtung	Gartenhof
F	Wohngemeinschafts- einrichtung	Magdeburger Hof
G	Kita	Elbehof
H	Kaufhalle	Olvenstedter Scheid
1	Kita	Rosenhof

Neben soziokulturellen Nutzungen sind für diese Objekte mit einer Grundfläche von rund 140 qm gewerbliche Nutzungen z. B. für Freiberufler denkbar.¹³

Beispielprojekt „Oka“: Die leerstehende Gaststätte belastet das Image des Quartiers „Am Parkweg“ und führt zu Unzufriedenheiten bei den Anwohnern. Eine der ansässigen Wohnungsbaugenossenschaften ist bereit, das Objekt durch Ankauf und Sanierung zu reaktivieren.

Funktionskonzept: die Oka soll ein gemischtes Angebot wohnungsnaher Dienstleistungen beeinhalten. Ein denkbarer Angebotsmix könnte

- auf die Anwohner orientieren: am Parkweg wohnen vor allem Familien mit älteren Kindern, gerade für die mittlere Generation zwischen 30 und 50 Jahren fehlen überzeugende kulturelle Angebote.
- auf die Schüler des benachbarten Gymnasiums orientieren: hier wären Kopiermöglichkeiten, kleiner Schulbedarf, Schüler-Cafe und -Imbiß etc. denkbar.

c) auf das geplante Freibad am Parkweg hin ausgerichtet sein und funktionale Ergänzung durch freizeitorientierte und gastronomische Einrichtungen bieten.

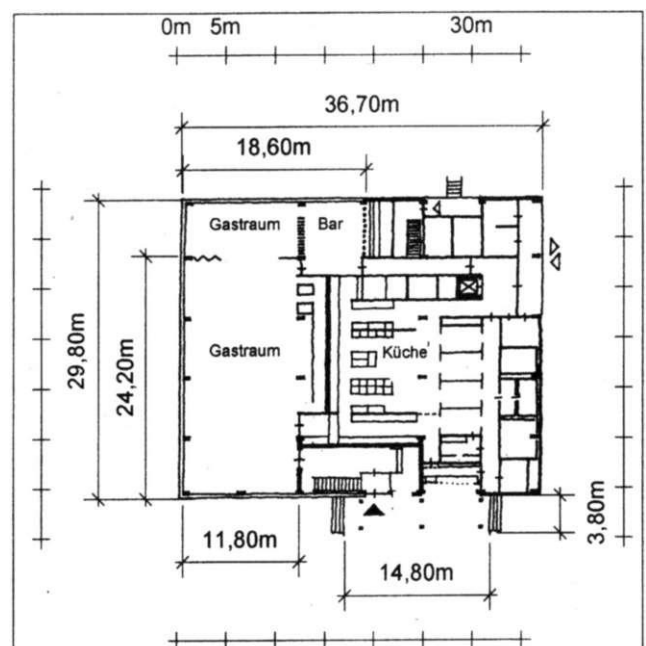
Eine erste grobe Ideensammlung ergab folgendes Nutzungsmosaik:

- Kegel- oder Bowlingbahn
- Literatur-Cafe in Zusammenarbeit mit der Bibliothek
- größere gastronomische Einrichtung der mittleren Preisgruppe
- kleiner Laden mit Klub-Charakter: Copy-Ecke, Schulbedarf, Imbiß
- Schülercafe
- Fahrradwerkstatt

Weiterer Klärungsbedarf besteht noch hinsichtlich der:

- Bautechnik:** Die Wohnungsbaugenossenschaft entwickelt in Zusammenarbeit mit der Fachhochschule das technische Konzept zur Instandsetzung und Modernisierung des Baus einschließlich Kostenvoranschlag
- Finanzierung:** Die Genossenschaft klärt mit der TLG den Kaufpreis und den notwendigen Investitionsbedarf. Die Wirtschaftsförderung prüft, aus welchen Fördertöpfen ein „Modellvorhaben Oka“ des Landes

Abb. 6.1: Grundriß der ehemaligen Gaststätte „Oka“



¹³ Ärzte, Rechtsanwälte, Architekten etc.

finanzierbar wäre, das verallgemeinerbar für diesen Bautyp in vielen Großsiedlungen Sachsen-Anhalts wäre.

Die Realisierung des Projektes könnte als Modell für die zahlreichen anderen Gebäude in den Großsiedlungen fungieren bezüglich der Tradition des Genossenschaftswesens in Magdeburg, des Engagements einer Wohnungsbaugenossenschaft über den Bestand hinaus, der Finanzierung mit gemeinnützigem Ansatz, der Mischung von Sozial- und Kommerzprojekt etc.

Gewerbliche Nachnutzung von Infrastruktureinrichtungen

Aufgrund der zurückgehenden Kinderzahlen werden bis Ende 1998 4 Kindereinrichtungen und eine Schule geschlossen. Für die folgenden beiden Objekte ist eine gewerbliche Nutzung denkbar.

Tab. 6.3: Absehbare Leerstände von Infrastruktureinrichtungen bis 2004⁴

Nr. s. Plan	Art des Objektes	Ort des Objektes
a	Sekundarschule	Hans-Grade-Straße
6	Grundschule	Roggengrund

Die **Sekundarschule Hans-Grade-Straße** soll langfristig, ab dem Jahr 2004 geschlossen werden. Das Gebäude mit einer Grundfläche von 468 qm liegt in einem Infrastrukturbereich am Ende des Parkweges. Das Gelände kann über die Hans-Grade-Straße angefahren werden. Eine frühzeitige Umnutzungskonzeption kann auch eine gewerbliche Nutzung berücksichtigen - der Standort bietet zwar keine große „Öffentlichkeit“, eine Beeinträchtigung der Wohnqualität für die benachbarten Gebäude ist aber nicht zu erwarten.

Die **Grundschule „Am Roggengrund“** soll nach 2000 geschlossen werden. Das flexibel als Mehrzweckgebäude geplante Objekt könnte als Kindereinrichtung oder Schule genutzt werden. Das Gebäude mit einer Grundfläche von knapp 470 qm liegt in einem Infrastrukturbereich und direkt an der Hauptfußgängerachse Sternbogen, gegenüber der Kaufhalle. Eine Zufahrt des Geländes ist über den Roggengrund möglich.

Projektbeispiel: „IGZ-Light“

Für beide Objekte ist eine derzeit in Berlin-Hellersdorf in Vorbereitung befindliche Umnutzung einer Kita zu einem „Innovativen Gründerzentrum - Light“ von Inter-

esse. Ein Exposé¹⁵ definiert dabei folgende Eckbedingungen und Anregungen:

- „Projektfreundliche“ Bauaufsicht bei Frage des wegfallenden Bestandsschutzes, Deckenbelastbarkeit, Brandschutz etc.
- Gemeinnütziger Trägerverein bzw. nicht ausschließlich kommerzorientierte (Landes-)Gesellschaft für Fertigstellung und Betrieb. Bestellung eines Erbbauvertrages.
- Unternehmensneugründungen mit vergleichbaren Arbeitsschwerpunkten bilden ein „Themenzentrum“ (z. B. Graphik, Design, Photographie...) im Erdgeschoß, dazugehöriges Wohnen im 1. OG. Entwicklung des Themas und Interessentenwerbung über die Hochschulen.
- GA-Förderung für den gewerblichen Teil zur Einhaltung einer Nettokaltmiete von 12 DM/qm.

Schwierig ist die Suche nach einer neuen Nutzung für die seit August 1995 teilweise, und seit 1996 komplett leerstehende **Kita am Elbehof**. Aufgrund der Hoflage ist eine gewerbliche Nutzung ausgeschlossen. Wenn sich das derzeit in Prüfung befindliche Projekt zum Umbau für altersgerechte Wohnungen als nicht realisierbar erweist, scheint ein Rückbau unumgänglich.

Umnutzung von Wohnraum als Zukunftsoption

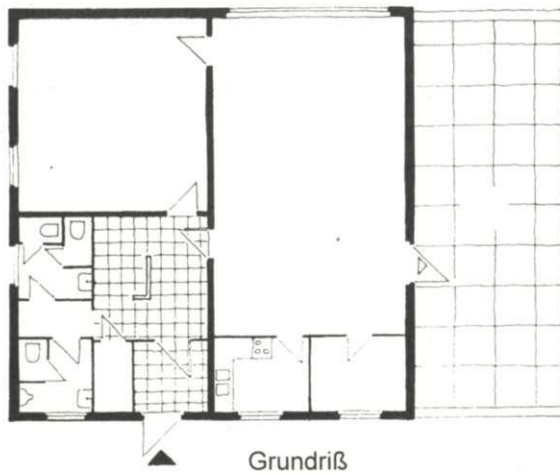
Als Hilfe zum Start in die Selbstständigkeit ist die Duldung einer teilgewerblichen Nutzung der eigenen Wohnung der erste Schritt. Bei erweitertem Raumbedarf bietet sich die Umnutzung wenig attraktiver Wohnungen als das größte Potential für die „Stadtwerdung“ der Großsiedlung an. Als Hindernis steht das Zweckentfremdungsverbot für „schützenswerten“ Wohnraum entgegen, von dem nur nach einer Einzelfallprüfung Abstand genommen werden kann. Der ansonsten erforderliche Nachweis neugeschaffenen Wohnraums bzw. eine Abschlagszahlung an die Kommune ist kein gangbarer Weg der gewollten Funktionsmischung. Stimulierend bzw. oftmals Voraussetzung für den Prozeß der Selbstständigkeit sind kostengünstige Mieten für die umgenutzten Wohnungen¹⁶.

¹⁴ Die Schließungsplanungen sind dem Schulentwicklungsplan der Stadt entnommen. Nach Auskunft des Schulverwaltungsamtes sind die Objekte wie die Schließungsdaten aber noch in der Diskussion.

¹⁵ „IGZ-light“ - Projektvorschlag zur Kita-Umnutzung in Berlin Hellersdorf, Kaulsdorf-Nord“, SC Standort-Consult, 9/97.

¹⁶ In Berlin-Marzahn verlangt innerhalb eines Pilotprojektes der Vermieter im ersten Jahr nur 25 % der üblichen Miete von Existenzgründern. Dies steigert sich bis zum 4. Jahr der Miete auf den vollen Preis. Die Differenz der ersten drei Jahre wird zur Hälfte von der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe getragen.

Abb. 6.2: Wohngemeinschaftseinrichtung



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadtverwaltung Magdeburg

Die z. T. in den Wohnhöfen platzierten Bauten sind als kleinräumige Begegnungsstätten konzipiert. Das Raumprogramm mit Sanitärtrakt, Küche und 2 Räumen ermöglicht unterschiedlichste kommerzielle oder soziale Nutzungen: Vom kleinen Beratungsbüro für Rechtsanwälte, Steuerberater oder Planer über den Friseur bis hin zum Kindertreff. Problematisch bei nicht kommerziellen Nutzungen ist nicht das Raumangebot,

sondern die kontinuierliche Betreuung und Pflege. Vorgeschlagen wird eine „Angebots-Offensive“ der Wirtschaftsförderung zur Vermarktung dieses interessanten Gebäudetyps.

Bevorzugt sollte aber die Reaktivierung als Wohngemeinschaftseinrichtungen durch die Wohnungseigentümer erfolgen, wie dies beispielhaft im Waldhof umgesetzt wurde.

Aufgrund der entspannten Wohnraumsituation wäre es denkbar, das Zweckentfremdungsverbot für Wohnraum per Satzung für Neu Olvenstedt aufzuheben.¹⁷ Dies birgt allerdings die Gefahr einer unkoordinierten und vereinzelter gewerblicher Nutzung inmitten von Wohnquartieren, evt. sogar in guten und damit schützenswerten Wohnlagen. Solange originär gewerbliche Objekte leerstehen, ist die Umnutzung guter Wohnlagen nicht wünschenswert.

Vorgeschlagen wird die Aufhebung des Verbots für nach städtebaulichen Kriterien definierte Teilräume der Siedlung (vgl. Abb. 6.3):

- a) Für Gewerbe mit Publikumsverkehr sind die Erdgeschoßzonen entlang der Marktbreite ideal. Mehr Gewerbe in der Marktbreite würde die Zentrenfunktion der Straße stärken und zu einer gegenseitigen Belebung der Gewerbebetriebe beitragen. Die Erdgeschoßzonen der Marktbreite sollten bei Ansiedlungsinteresse den Gewerbetreibenden mit Priorität angeboten werden. In dieser Lage ständen 49 Wohnungen zur Verfügung.
- b) Darüber hinaus werden Erdgeschoßzonen zur Umnutzung vorgeschlagen, die gegenüber der Marktbreite den Vorteil der direkten Erreichbarkeit mit dem Kfz haben, eher einfache Wohnlagen betreffen und sich in räumlicher Nähe bestehender Einzelhandelseinrichtungen befinden. Die Wohnungen am Olvenstedter Scheid, der Johannes-Göderitz-Straße, am Bruno-Beye-Ring sowie am Weizengrund sind in ihrer Umnutzungspriorität der Marktbreite aber untergeordnet. Die benannten Standorten summieren sich auf 36 Wohnungen.
- c) Eine dritte Kategorie potentiell umnutzbarer Erdgeschoßzonen betrifft die Wohnungen entlang der Hauptverkehrsachsen des Bruno-Taut-Rings und des Scharnhorstrings. Um keine Konkurrenzachse zur Marktbreite aufzubauen, sollten hier nur solche Gewerbeansiedlungen zugelassen werden, die kein Laufpublikum (wie Cafes, Geschäfte etc.) als Zielgruppe anpeilen. Entlang der Hauptverkehrsachse liegen 39 Wohnungen in den Erdgeschoßzonen.

Diese Vorschläge betreffen ein Potential von 124 umzunutzenden Wohnungen. Dies dürfte kleinräumige Bedarfe langfristig abdecken, gefährdet bei 1 % des gesamten Wohnungsfonds in Neu Olvenstedt aber nicht den Wohnraum als schützenswertes Gut. Gewerbliche Umnutzung von Wohnraum fand in Neu Olvenstedt bisher noch nicht statt.

6.2 Handel und Zentrenkonzept

Von 1991 hat sich die Verkaufsfläche in Magdeburg bis Ende 1995 mehr als vervierfacht. Mit 393.000 qm Verkaufsfläche erreicht Magdeburg bei 1,5 Verkaufsfläche pro Einwohner knapp die Relation von Städten wie Augsburg, Karlsruhe oder Freiburg. Die Zahl der Betriebsstätten blieb dagegen seit 1993 nahezu gleich. Der Grund für diese Entwicklung liegt in der zunehmenden Großflächigkeit der einzelnen Anbieter wie z. B. des nahe bei Olvenstedt gelegenen Floraparks mit rund 70.000 qm Verkaufsfläche¹⁸.

Zentrenkonzept mit drei Standorten

Neu Olvenstedt verfügt über drei Nahversorgungszentren (vgl. Abb. „Gestaltkonzeption“).

1. Das Wohngebietszentrum an der Olvenstedter Chaussee (Olven 1) stellt aus gesamtstädtischer Sicht ein Zentrum dritter Ordnung¹⁹ dar. Der Markt und die urban gestaltete Fußgängerzone sind die städtebaulichen Merkmale des Zentrums.
2. Ein nachgeordneter Zentrenbereich besteht am Brunnenstieg. Er ist Bestandteil der durchlaufenden Fußgängerachse des Stadtteils.
3. Am Olvenstedter Scheid befindet sich ein Nahversorgungsbereich, der sich städtebaulich als Solitär zwischen den Wohnquartieren darstellt. Im Gegensatz zu den anderen beiden Bereichen ist der Olvenstedter Scheid weder an das zentrale Fußgängernetz angebunden, noch verfügt er über einen bedienenden Straßenbahnanschluß.

Zusätzlich sind in der Gebietskonzeption Einzelstandorte der Nahversorgung am Parkweg („Fliederhof“) sowie am Sternbogen entstanden.

Die Neuansiedlung von Verkaufseinrichtungen erfolgte in Neu Olvenstedt sowohl innerhalb der gegebenen Zentrenstruktur als auch an peripheren Neustandorten. (Weizengrund, Rennebogen). 1997 standen pro Einwohner 0,63 qm Verkaufsfläche zur Verfügung, fast zu gleichen Teilen im Lebensmittel- und Nicht-Lebensmittelbereich.

¹⁸ „City-Report Region Magdeburg Nr. V“; Aengevelt-Research; Magdeburg 1996.

¹⁹ „Das Magdeburger Märktekonzept als Planungsgrundlage zur Steuerung der dezentralen Einzelhandelsentwicklung“; Landeshauptstadt Magdeburg, Büro für Öffentlichkeitsarbeit und Protokoll; Magdeburg 1995.

¹⁷ Berlin hat solch eine „Großsiedlungsklausel“ bereits erlassen, um die Funktionsmischung in den Großsiedlungen zu stimulieren.

Tab. 6.4: Verkaufsflächen 1995²⁰

	Verkaufsflächen	Kennziffer pro EW ²¹
Lebensmittel	9.615 qm	0,34 qm
anderes	8.080 qm	0,29 qm
Gesamt	17.695 qm	0,63 qm

Im Vergleich zu anderen Großsiedlungen liegt Neu Olvenstedt im Schnitt der Versorgungskennziffer²². Die Beurteilung der Verträglichkeit weiterer Ansiedlungen von Handelseinrichtungen muß allerdings die Nähe der Siedlung zum großflächigen Einkaufszentrum „Flora-park“ berücksichtigen, die wahrscheinlich hohe Zahl von Auspendlern, die ihre Besorgungen unter Umständen in Arbeitsplatznähe erledigen, sowie den weiterhin zu erwartenden Rückgang der Bevölkerung (Vgl. Kapitel „Wohnen“). Trotzdem scheint in bestimmten Branchen ein Ausbau der Kapazität noch verträglich. So finden sich im Bezirk Olvenstedt (Stadtteile Neu und Alt Olvenstedt sowie Nordwest) verhältnismäßig wenig Angebote in den Bereichen Hausrat, Möbel und Elektro.²³

An der Marktbreite sowie am Sternbogen zeichnet sich zunehmender Leerstand kleinerer Ladenlokale ab, am Olvenstedter Scheid steht bereits seit längerem eine der beiden Kaufhallen leer. Die Händler klagen über stark zurückgehende Umsätze von bis zu 50 %.

Die Gründe hierfür sind vielfältig:

- die generelle wirtschaftliche Entwicklung führt bundesweit zu Umsatzrückgang,

Tab. 6.5: Rahmenbedingungen für den Handel

positiv	negativ
Bedeutender Stadtteil mit knapp 28.0000 EW und 12.700 WE (knapp 10 % der städt. EW und WE), junge Einwohner	beginnende soziale Ausdifferenzierung, Bevölkerungsrückgang
Familienfreundliches Wohngebiet (Anteil der WE mit mehr als 3 Räumen höher als in der Gesamtstadt, Netz der sozialen Infrastruktur, verkehrsfreie Räume)	außer Handel und soz. Infrastruktur wenig Arbeitsplätze (Pendlerverkehr in andere Stadtteile, Abfluß von Kaufkraft)
Guter Städtebau (Fußgängerachse, kaum Hochhäuser, identifizierbare Quartiere)	schlechtes Image
Klare Zentrenstruktur	z. T. schlechte Anfahrbarkeit
Über 2.000 neue Wohnungen im Umfeld der Siedlungen bringt neue Kunden	Florapark mit mehr als 70.000 qm Verkaufsfläche

²⁰ Zuarbeit des Amtes für Wirtschaft und Fremdenverkehr, September 1996, Oktober 1997

²¹ Bei 29.000 Einwohnern Ende 1996.

- der Bevölkerungsrückgang dezimiert naturgemäß die Zahl der Kunden des primär auf den Stadtteil ausgerichteten Zentrums,
- die neuen Verkaufseinrichtungen seit 1993 sind Konkurrenten des Handels am Marktplatz,
- mit rund 35 - DM/qm sind die Mieten des Generalvermieters im Zentrum Olven 1 unverhältnismäßig hoch.

Neuer Handel ist zur Zeit nur noch am Olvenstedter Graseweg bzw. am Bruno-Beye-Ring geplant.

Tab. 6.6: Geplante Handels- und Dienstleistungsobjekte

Nr. s. Plan	Art des Objektes	Ort des Objektes
1	Verbrauchermarkt	an der Straßenbahndendhaltestelle
2	Autohaus	Olvenstedter Graseweg im Einmündungsbereich Scharnhorstring
3	Autohaus	Olvenstedter Graseweg in Höhe des Garagenkomplexes
4	Verbrauchermarkt	Reaktivierung der leerstehenden Kaufhalle am Olvenstedter Scheid, dafür absehbarer Leerstand in der Nachbarkaufhalle

Das Investoreninteresse, einen neuen Verbrauchermarkt auf der Brache südöstlich der Straßenbahndendhaltestelle anzusiedeln, ist aus Sicht der Rahmenplanung abzulehnen. Die bestehende Lebensmittelkaufhalle am Brunnenstieg liegt lediglich 300 m Luftlinie vom neuen Standort entfernt. Bei einem ähnlichem Sortimentangebot stehen beide Kaufhallen in einer starken Konkurrenz zueinander. Kaufkraftabfluß aus dem Versorgungsbereich am Brunnenstieg würde sich auch auf die anderen Anbieter des Bereiches auswirken.













²² Schwerin Mueßer Holz: 0,2 qm Vkf./EW (1995, 26.000 EW); Berlin-Hellersdorf: 0,6 qm/EW (1995, 111.000 EW); Wolfen-Nord: 0,6 qm/EW (1996, 29.000 EW).

²³ „Das Magdeburger Märktekonzept...“, a.a.O.; S. 30.

Abb. 6.3: Handel, Dienstleistung, Gewerbe



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadtverwaltung Magdeburg

- | | | |
|--|---|--|
|  Dienstleistung |  größere Einrichtungen seit 1990 |  EG-Umnutzung Kategorie A |
|  Gastronomie |  leerstehende Objekte
(Nr. s. Tabelle im Text) |  EG-Umnutzung Kategorie B |
|  Lebensmittelhandel |  geplante Handelseinrichtung
(Nr. s. Tabelle im Text) |  EG-Umnutzung Kategorie C |
|  sonstiger Handel/
Zentrum Olven 1 |  Umnutzung von Infrastrukturerichtungen |  Gewerbegebiet Bestand / geplant*
(*FNP-Entwurf 1996) |
|  Neubau
potentielles Gewerbe |  SO Krankenhaus |  sonstiger Gewerbebestandort |

Maßnahmen und Strategien für den Handel

Zur Stärkung der Zentrenstruktur wird zusammenfassend vorgeschlagen:

1. Vorrang vor allen Entscheidungen bezüglich weiterer Handelseinrichtungen muß die Stärkung der bestehenden Versorgungsbereiche haben: keine neuen Verbrauchermärkte und Anbieter abseits der drei Zentren.
2. Bessere Erreichbarkeit der vorhandenen Zentren durch Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindungen zu den Wohnquartieren und den neuen Standorten des Wohnungsbaus im Umfeld des Stadtteils.
3. Verbesserung der Aufenthaltsqualität im System der Fußwege und Plätze.

Über den Städtebau hinaus wird den Händlern zweierlei empfohlen:

- Organisation der Händler und Abstimmung gemeinsamer Werbung, Öffnungszeiten usw.
- Untersuchung des Branchenmixes mit gezielter Geschäftsansiedlung.

Im Umfeld der drei Zentrenbereiche werden folgende Einzelmaßnahmen empfohlen bzw. befinden sich in der Umsetzung (s. Abb. 6.4):

Für Olven 1:

1. Fertigstellung der Grünanlage und Flächen für den ruhenden Verkehr westlich des Sternsees: Anbindung des Wohnquartiers „Sternsee“ über attraktive Wege; Ausbau der Qualität Markt/Sternsee als ergänzende Angebote.
2. Pflegemaßnahmen in der Marktbreite.
3. Gestaltung der Kreuzungsrandbereiche Olvenstedter Chaussee, B.-Taut-Ring/Scharnhorstring.
4. Fußgängerüberwege am Weizengrund zur Erschließung der neuen Wohngebiete „An den Röthen“ und „Saures Tal“
5. Ausbau der Radwege zwischen Weizengrund und Dorflage sowie Olvenstedter Chaussee und Stadtteil Nordwest.
6. Bei konkretem Bedarf Aufhebung des Zweckentfremdungsverbotes in der Erdgeschoszone der Marktbreite.

Olvenstedter Scheid:

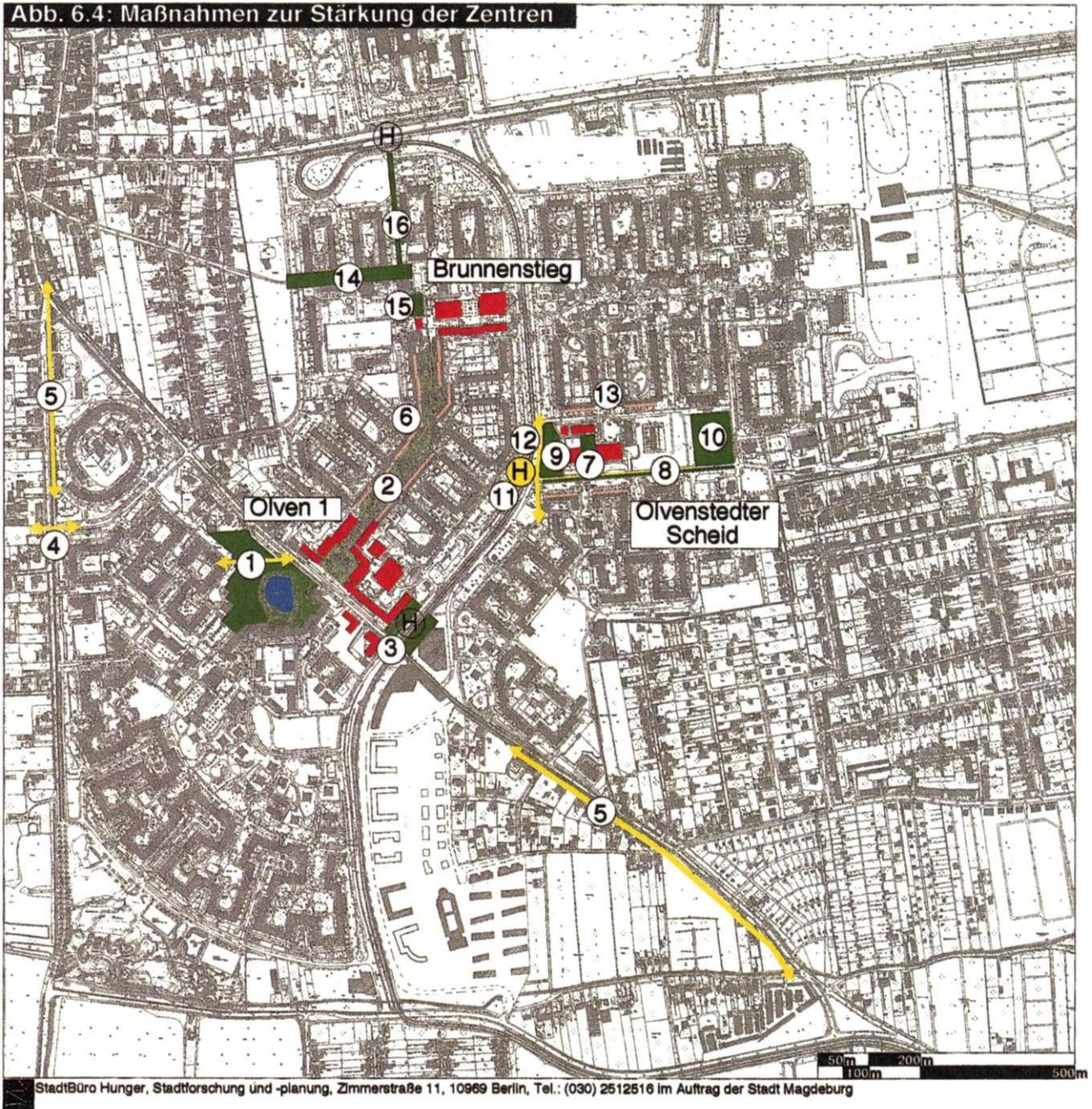
Eine städtebauliche Zielformulierung für den Bereich liegt vor. Unabhängig vom Interesse privater Investoren an dem Standort wird empfohlen:

7. Aufwertung des Stadtplatzes,
8. neue Stellplätze und Baumpflanzungen entlang des Olvenstedter Scheids,
9. Oberflächenbefestigung und Grüngestaltung des Großparkplatzes am Scharnhorstring
10. Aufwertung des östlich vom Zentrum gelegenen Grün- und Spielbereiches.
11. neue Straßenbahnhaltestelle,
12. Bau eines durchgängigen Radweges entlang des Scharnhorstringes,
13. bei Bedarf Aufhebung des Zweckentfremdungsverbotes in den EG-Zonen am Olvenstedter Scheid und in der Johannes-Göderitz-Str.

Brunnenstieg:

14. Neugestaltung des Klusweges mit dem Ziel einer verbesserten Anbindung für Radfahrer und Fußgänger Richtung Dorf, Erhöhung der Quersicherheit St.-Josef-Straße.
15. Umfeldqualifizierung durch Öffnung und Gestaltung der angrenzenden Schulhöfe Brunnenstieg/Marktbreite.
16. Neugestaltung der Wegeverbindung von der Endhaltestelle zum Klusweg.

Abb. 6.4: Maßnahmen zur Stärkung der Zentren



- gewerblich / teilgewerblich genutzte Gebäude
- gewerbliche Nutzung von Erdgeschoßwohnungen
- verkehrliche Maßnahmen
- Wohnumfeldmaßnahmen

Resümee

Einordnung von Gewerbe

Seit der Wende hat sich der Wirtschaftssektor in zwei für den Wohnstandort Neu Olvenstedt wichtigen Aspekten grundlegend geändert.

1. Durch die drastisch gestiegene Arbeitslosigkeit, die in Olvenstedt knapp über dem städtischen Durchschnitt von 18 % liegt, verbringen zunehmend mehr Menschen ihren Tag in der Großsiedlung. An die Wohnung und das Wohnumfeld werden damit höhere Anforderungen gestellt.
2. Der Arbeitsmarkt hat sich von einem industriellen zu einem dienstleistungsdominierten Sektor umstrukturiert. Dies erhöht die Chance, Wohnen und Arbeiten kleinräumlich auch in Neu Olvenstedt zu mischen.

Trotz aller Vorteile einer kleinteiligen Funktionsmischung - Neu Olvenstedt wird vorrangig ein Wohnstandort bleiben. Potentielles neues Gewerbe darf die bestehenden Wohnqualitäten nicht schmälern und muß sich dieser Funktion unterordnen.

Die Nutzung der im Wohngebiet vorhandenen Potentiale stellt die größte Chance zur Funktionsmischung dar. Bei der jungen und z. T. hochqualifizierten Bevölkerung in Olvenstedt können Hilfen zum Start in die Selbstständigkeit auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Neben Stadtteil internen Beratungsangeboten kann die Duldung einer teilgewerblichen Nutzung der Wohnung sowie die Verfügbarkeit günstigen Gewerberaums stimulierend wirken.

Von Leerstand betroffen sind derzeit besonders die ehemaligen Wohngemeinschaftseinrichtungen, bei denen sich eine gastronomische Nachnutzung als nicht wirtschaftlich herausstellte. Grundriß und Fläche der Pavillons lassen die Objekte besonders für Freiberufler interessant erscheinen. Vorgezogen werden sollte aber die Reaktivierung in der ursprünglichen sozialen Funktion als Wohngemeinschaftseinrichtung, wie im Waldhof beispielhaft vollzogen.

Desweiteren zeichnet sich mittelfristig Leerstand bei der Sekundarschule in der Hans-Grade-Straße sowie der Grundschule am Roggengrund 2 ab, die aus städtebaulichen Gesichtspunkten beide gewerblich nutzbar wären. Frühzeitige Konzepte sind erforderlich, um problematischen Leerstand zu vermeiden.

Bei zusätzlichem Bedarf an gewerblich zu nutzenden Räumen bieten sich Erdgeschoßwohnungen in einfachen Wohnlagen entlang der Hauptverkehrsachsen an

bzw. Erdgeschoßzonen an Versorgungsbereichen. Das bestehende Zweckenfremdungsverbot für Wohnraum könnte per Satzung für diese räumlich definierten Bereiche erlassen werden. Betroffen wären 124 Wohnungen, das heißt, 1 % des Bestandes.

Handel

Bei den Handelseinrichtungen erreicht Neu Olvenstedt derzeit einen Versorgungsgrad von 0,63 qm pro Einwohner. Im Vergleich mit anderen Großsiedlungen liegt Neu Olvenstedt damit in einer mittleren Position. Während in einigen Sortimentbereichen wie Möbel und Elektro Defizite bestehen, sind im Lebensmittelbereich seit 1990 zahlreiche neue Einrichtungen gebaut worden.

Neu Olvenstedt bietet gute Voraussetzungen für einen florierenden Handel in der derzeitigen Quantität. Trotzdem ist bei Handelseinrichtungen ein zunehmender Leerstand zu verzeichnen und die Gewerbetreibenden vermelden erhebliche Umsatzeinbußen.

Die Gründe hierfür sind vielfältig und liegen zum Großteil in Entwicklungen, die nicht auf Stadtteilebene beeinflusst werden können. Als Strategie der Stärkung der Handelseinrichtungen in Neu Olvenstedt wird zusammenfassend vorgeschlagen:

1. keine neuen Verbrauchermärkte und Anbieter abseits der drei Zentren
2. Stabilisierung Olvenstedts als „Gute Wohnadresse“ durch Erneuerungsmaßnahmen, Aufwertung der fuß- und radläufigen Verbindungen aus den Wohnquartieren in die Zentren;
3. Anbindung der neuen Wohnquartiere im Umfeld des Stadtteils und Übernahme der Versorgungsfunktion;
4. Organisation der Händler und Abstimmung gemeinsamer Werbung, Öffnungszeiten usw.
5. Untersuchung des Branchenmixes mit gezielter Geschäftsansiedlung.

Stadtplanerische Maßnahmen zur Unterstützung der Händler und Gewerbetreibenden werden aber zu kurz greifen, wenn das grundlegende Problem einer zunehmenden Schere zwischen abnehmender Kaufkraft und steigenden Raummieten nicht gelöst wird: rund 35 DM pro qm Gewerberaum am Olvenstedter Markt ist eindeutig zu viel.

Empfohlen wird, eine Marktstudie in Auftrag zu geben, die den derzeitigen Branchenmix sowie die Gewerbemieten und -raumangebote thematisiert und für die vorhandenen wie neuen Händler in Olvenstedt und Vermieter gewerblicher Immobilien Handlungsvorschläge unterbreitet.

7. VERKEHR

Die in Neu Olvenstedt realisierte Form der Erschließung mit der Prämisse der Trennung der Verkehrsarten ist ein die Siedlung wesentlich bestimmendes Grundmotiv. Ziel war die Schaffung autarker Netze für Fußgänger und den motorisierten Verkehr, deren Verknüpfung im kleinteiligen Wechsel von Erschließungshof und Wohnhof erfolgte.

Die Verkehrserschließung prägt entscheidend die Wahrnehmung des Gebietes:

- **Der motorisierte Verkehrsteilnehmer erlebt das Gebiet von außen.** Von der Hauptverkehrsstraße verästeln sich die Fahrwege bis zur Stichstraße in den Erschließungshof. Die Zentren- und Freiflächenqualitäten des Gebietes sind von außen nicht erlebbar. Auch die „Lebendigkeit“ des Gebietes bleibt hinter der Bebauung verborgen.
- **Der Fußgänger und Radfahrer erlebt das Gebiet von innen.** In der zentralen Hauptfußwegeachse liegen die Zentren des Gebietes, Grün- und Freiflächen, Kinderspiel und Kunst. Berührungspunkte mit dem ruhenden oder fließenden Kfz-Verkehr gibt es nur punktuell.

Der Vorteil der sehr hohen Wohn- und Lebensqualität im Inneren des Gebietes wird erreicht durch einen rein technischen Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr. Mit steigender Motorisierung entstand durch die Verkehrstrennung ein Wahrnehmungsproblem für Besucher, Wohnungssuchende und mehr und mehr auch berufstätige Bewohner. Wer sich nicht zu Fuß oder mit dem Rad im inneren Verkehrsnetz von Neu Olvenstedt bewegt, erlebt die Qualitäten des Gebietes nicht.

7.1 Fußwege

Hauptwege

Wie oben beschrieben, wurde der Konzeption eines attraktiven, vom motorisierten Verkehr unabhängigen Fußwegenetzes von Anfang an hohe Priorität eingeräumt. Von Süd nach Nordost „hängt“ das Wohngebiet mit seinen Quartieren an der zentralen Fußwegeachse.

Sternbogen → Marktbreite → Brunnenstieg → Parkweg

Quartiere, die der Hauptweg nicht zentral quert, erhielten eine eigene Fußgängerachse wie der Klusweg, der Torweg oder der „Sternweg“ im Quartier „Am Sternsee“. Die Hauptwegeachsen befinden sich in einem

guten Zustand und binden die Zentren wie die attraktivsten Aufenthaltsräume an. Einzige Ausnahme der guten Bewertung bildet der Klusweg, der insbesondere durch die unerlaubte Befahrung mit Kraftfahrzeugen erhebliche gestalterische Mängel aufweist. Eine Neugestaltung des Klusweges ist von der Stadt beauftragt.

Nebenwege

Problematisch werden Fußwegebeziehungen abseits der Hauptwege. Dies gilt besonders für die Qualität der Wege entlang der Hauptstraßen (Bruno-Taut-Ring und Scharnhorstring), sowie im Kreuzungs- bzw. Übergangsbereich des Fußwegenetzes mit dem Netz des motorisierten Verkehrs. Zu den Problemen zählen:

- fehlende Querungshilfen am Weizengrund: im Rahmen des laufenden Straßenausbaus und der Einordnung der Haltestellen der neuen Buslinie sind zusätzliche Querungshilfen vorgesehen.
- uneindeutige Wegeführungen im Übergang vom Klusweg über den Brunnenstieg in den Parkweg. Durch grünplanerische Maßnahmen ist aus Richtung Dorflage kommend in Höhe der Post das Abknicken der Hauptfußwegeachse Richtung Brunnenstieg zu verdeutlichen.
- unzureichende Gestaltung am Scharnhorstring (Umfeld des Parkhauses) bzw. Bruno-Taut-Ring im Kreuzungsbereich der Olvenstedter Chaussee. Diese, für die Gebietswahrnehmung wichtige Kreuzungssituation wird derzeit auf der Seite des Bruno-Taut-Rings aufgewertet. Noch offen ist die Umsetzung der Planungen für den Bereich vor dem Parkhaus, dem oberste Priorität eingeräumt werden sollte.
- Aus Schulwegsicherungsgründen unzulängliche Gestaltung im Kreuzungsbereich Bruno-Beyer-Ring/Sternbogen sowie Olvenstedter Scheid/Torweg. Die Stadt plant derzeit kleinere bauliche Veränderungen am Bruno-Beyer-Ring sowie die Verlagerung der dort befindlichen Wertstoff Container zugunsten einer größeren Übersichtlichkeit des Kreuzungsbereiches.
- Wenig attraktive Anbindung der Endhaltestelle der Straßenbahn ins Quartier am Klusweg. Die Gestaltung des Fußweges hängt derzeit zum Großteil an den Investitionsabsichten auf der angrenzenden rückübertragenden Brache. Die Fortsetzung des Fußweges zwischen der Wohnbebauung am Klusweg wird derzeit vom privaten Wohnungseigentümer aufgewertet.

- Z. T. zugeparkte und wenig gepflegte Hauserschließungsseiten in den Stichstraßen. Mehrere privat initiierte Projekte bereiten die Neugestaltung der Stichstraßen inklusive der Neuordnung des ruhenden Verkehrs vor. Dies ist derzeit vorgesehen für alle Stichstraßen im Quartier am Klusweg, die Stichstraße zwischen Formerwinkel und Putzerhof sowie die Stichstraße zwischen Gerber- und Dreherhof.
- eine unzureichende Beleuchtung der Wege.

Wege in den Höfen

Eine Stärke von Großsiedlungen im Vergleich zu den stark parzellierten Innenstadtbereichen ist die Durchlässigkeit der Bebauung für Fußgänger. Insofern stellen die Hauptfußwegeachsen lediglich ein Angebot dar. Für einen Ortskundigen ist es aber auch möglich, sein Ziel auf z. T. kürzerem Wege (bei Querung der Höfe etc.) zu erreichen.

Vorteilhaft an dieser Transparenz ist die Attraktivität des „Zu-Fuß-Gehens“ durch kurze Wegeverbindungen sowie die Qualität solcher Strukturen insbesondere für das Kinderspiel. **Nachteilig** ist die Entwertung der Hauptfußwegeachsen (Verteilung der Passantenbewegungen auf parallele Achsen) sowie die Gefahr, zuviel an Öffentlichkeit in eher gemeinschaftlich orientierte Höfe zu locken.

Grundsätzlich sollte diese Transparenz erhalten bleiben, allerdings ist durch Gestaltungskriterien die Wegehierarchie des Netzes deutlich zu klären, bzw. im Prozeß der Freiflächensanierung beizubehalten, wo dies schon in der Konzeption berücksichtigt wurde. Im Einzelfall bedeutet dies:

- hofquerende Wege im Unterschied zu den Hauptwegeachsen deutlich schmaler gestalten;
- durch Oberflächengestaltung (z. B. wassergebundene Wegedecken) die untergeordnete Bedeutung hervorheben, den Verlauf des Hauptweges gleichzeitig durch einen einheitlichen Belag und Möblierung betonen;
- durch Pflanzungen, Pergolenkonstruktionen etc. Tor-situationen schaffen, die Übergänge klarmachen.

Gestaltungsanregungen für die pauschal beschriebenen Maßnahmen ergeben sich aus den gesetzten Images für die einzelnen Quartiere (Vgl. Kapitel Stadtgestalt).

7.2 Radfahrwege

Bestand

Das Stadtplanungsamt legte 1995 ein überarbeitetes flächendeckendes Radwegekonzept vor. Mit dieser Planungsgrundlage versucht Magdeburg an die lange Tradition des Radfahrens in der Stadt anzuknüpfen, war doch Magdeburg in den 20er Jahren die einzige deutsche Stadt mit einem systematisch ausgebauten Netz von Radwegen.¹

Auch in Neu Olvenstedt sind entlang aller wichtigen Verkehrsstraßen Radwege geplant oder bereits realisiert. Abseits des Autoverkehrs existieren folgende Radwege

- vom Rennebogen zum Sportplatz am Bruno-Beyer-Ring und weiter zum Markt,
- über den alten Klusweg,
- von der Olvenstedter Chaussee zum Olvenstedter Scheid und
- entlang der Faulen Renne.

Weiterhin soll geprüft werden, das Radfahren auf dem Parkweg zu erlauben. Durch die flächendeckende Ausweisung der Wohnquartiere als Tempo-30-Zonen ist auch auf den Quartiersstraßen das Radfahren problemlos.

Im Kontext der Radverkehrswegekonzeption für Magdeburg stellen folgende Wege überörtliche Verbindungen dar:








- die Olvenstedter Chaussee im Streckenabschnitt vom Stadtteil Nordwest zum Dorf Olvenstedt;
- der Parkweg, Brunnenstieg und Klusweg als Verbindung vom Neustädter Feld zum Dorf;
- der Scharnhorstring, Bruno-Beyer-Ring, Bruno-Taut-Ring aus Richtung Diesdorf kommend zum Neustädter Feld bzw. aus Richtung Innenstadt zur Dorflage;
- die Johannes-Göderitz-Straße aus Richtung Stadtfeld in die freie Landschaft Richtung Ebendorf,
- sowie die straßenbegleitenden Radwege entlang des Weizengrundes und des Olvenstedter Graseweges.

¹ Radwegeverkehrskonzeption, Stadtplanungsamt Magdeburg, Magdeburg 1995.

Abb 7.1: Fuß- und Radwegnetz



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadt Magdeburg

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|----------------------------|
|  | Hauptfußwege
(Bestand / Planung) |  | Konfliktbereiche |
|  | Radwegenetz
(Bestand / Planung) |  | unzureichende Gestaltung |
|  | Standorte des Bike&Ride |  | unklare Wegführung |
| | |  | Querungshilfe erforderlich |

Planung

Bike + Ride Standorte sind vorhanden bzw. vorgesehen an der Endhaltestelle der Straßenbahn sowie an der Haltestelle „Am Stern“. Konflikte im Radwegenetz bestehen in:

- der fehlenden Fortsetzung des Radweges am Weizengrund Richtung Alt-Olvenstedt,
- der unübersichtlichen Wegeführung im Kreuzungsbereich Klusweg/St.-Josef-Straße,
- der Wegeführung im Bereich Scharnhorstring und Olvenstedter Scheid
- und dem fehlenden Rad- und Fußweg auf der Südseite der Olvenstedter Chaussee.

Für alle Konfliktpunkte im Radwegenetz liegen bereits Planungen vor bzw. sind in Arbeit. Die bisherigen Bemühungen der Stadt, das Radwegenetz auszubauen werden durch die Bevölkerung angenommen. Der Radverkehr nahm bei der Verkehrsmittelwahl nach einem beständigen Rückgang seit 1991 wieder zu.²

Um die Attraktivität des Rades als alltägliches Verkehrsmittel zu erhöhen, bedarf es neben eines schlüssigen Radwegenetzes auch sicherer und wettergeschützter Abstellmöglichkeiten an der Quelle und dem Ziel des Verkehrs. Enge Treppenhäuser und kleine Kellerräume, durch die das Rad bugsiert werden muß, sind erhebliche Hemmnisse bei der täglichen Verkehrsmittelwahl. In Pilotprojekten könnten Varianten der „ebenerdigen“, diebstahlsicheren Radunterstellung geprüft werden. Z. B.:

- Radpavillons in den Hauserschließungsstraßen, die an interessierte Anlieger vermietet werden können³,
- „halb versenkte Verschläge“ unter Balkonbrüstungen, wo die Höhendifferenz zwischen Erdgeschoß und Geländeniveau dies zuläßt.

Als Ziele sind mit Priorität die Schulen, Einkaufszentren, die Schwimmhalle und Sporteinrichtungen zu nennen, an denen überdachte und einsehbare Abstellmöglichkeiten bereitgestellt werden sollten.

² Von 6,8 % in 1991 auf 8,7 % in 1994; in „Radwegeverkehrskonzeption“, Stadtplanungsamt Magdeburg, Magdeburg 1995. S. 29.

³ Auf dem Markt angebotene Holzpavillons dieser Art bieten Platz für 12 Räder auf der Fläche eines Kfz-Parkplatzes. Der Anschaffungspreis liegt bei rund 8.000,- DM, die nach Erfahrungen einer Hamburger Vertriebsgesellschaft von den Hauseigentümern auf die Mieter mit > 10,- DM monatlich umgelegt werden. Bei einer öffentlichen Förderung würden sich die Mietkosten dementsprechend reduzieren.

7.3 Öffentlicher Nahverkehr

Neu Olvenstedt verfügt über eine attraktive Straßenbahnanbindung an die Innenstadt. 4 Linien befahren die Strecke in enger Taktfolge, die am Nordwestende der Siedlung („Olvenstedter Krankenhaus“) ihren Endpunkt findet:

Die Linien 3 und 12 verbinden Olvenstedt mit dem Hauptbahnhof und führen weiter zum Stadtteil Reform bzw. nach Buckau und zum südlichen Stadtrand. Die Linie 8 führt über den Alten Markt zum Neustädter See im Norden der Stadt, die Linie 4 zur Altstadt und weiter nach Cracau auf die östliche Elbseite.

In der Konzeptionsphase von Neu Olvenstedt ging man von einem Einzugsradius für die Straßenbahn von 500 m aus. Demnach war das Gebiet fast flächendeckend erschlossen. Heute setzt man einen Radius von 400 m als realistische Wegedistanz zur Haltestelle an, wodurch sich die nicht durch den ÖPNV erschlossenen Bereiche am westlichen Gebietsrand vergrößern, und kleinere Versorgungslücken im Quartier „Am Torweg“ ergeben. Geht man von einem bisweilen empfohlenen Einzugsradius von 250 m aus, sind nur noch kleinere Teile der Großsiedlung durch die Straßenbahn erschlossen.

Mit knapp 700 m Distanz ist der Abstand zwischen den Straßenbahnhaltestellen „Am Stern“ und „Brunnenstieg“ besonders groß. Eine zusätzliche Haltestelle in Höhe des Olvenstedter Scheids würde die Effektivität der Straßenbahnerschließung erheblich steigern. Durch den Kurvenverlauf und die Höhenlage der Straßenbahn entstehende technische Realisierungsschwierigkeiten bei der Einrichtung dieser neuen Haltestelle sollten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ausgelotet werden.





Ergänzt wird die Straßenbahnerschließung durch die Buslinie 71 auf dem Olvenstedter Graseweg, die eine Verbindung von Alt Olvenstedt über den Florapark bis zur Neuen Neustadt darstellt. Für diese Linie wird die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des neuen Gymnasiums empfohlen. Neben der verbesserten Anbindung des Schulstandortes würde die neue Haltestelle Nutzer des geplanten Freibades aus dem Neustädter Feld bedienen.

Eine neue Buslinie ist auf dem Weizengrund geplant. Drei Haltestellen im Bereich Neu Olvenstedt würden die westlichen Bereiche der Quartiere „Am Sternsee“ und „Am Sternbogen“ (Bauabschnitte 4 und 5, inklusive des neuen Jugendclubs am Rennebogen) an das ÖPNV-Netz anbinden. Bedingung für die neue Buslinie ist allerdings der Ausbau des Weizengrundes. Hier

Abb. 7.2 : ÖPNV - Bestand

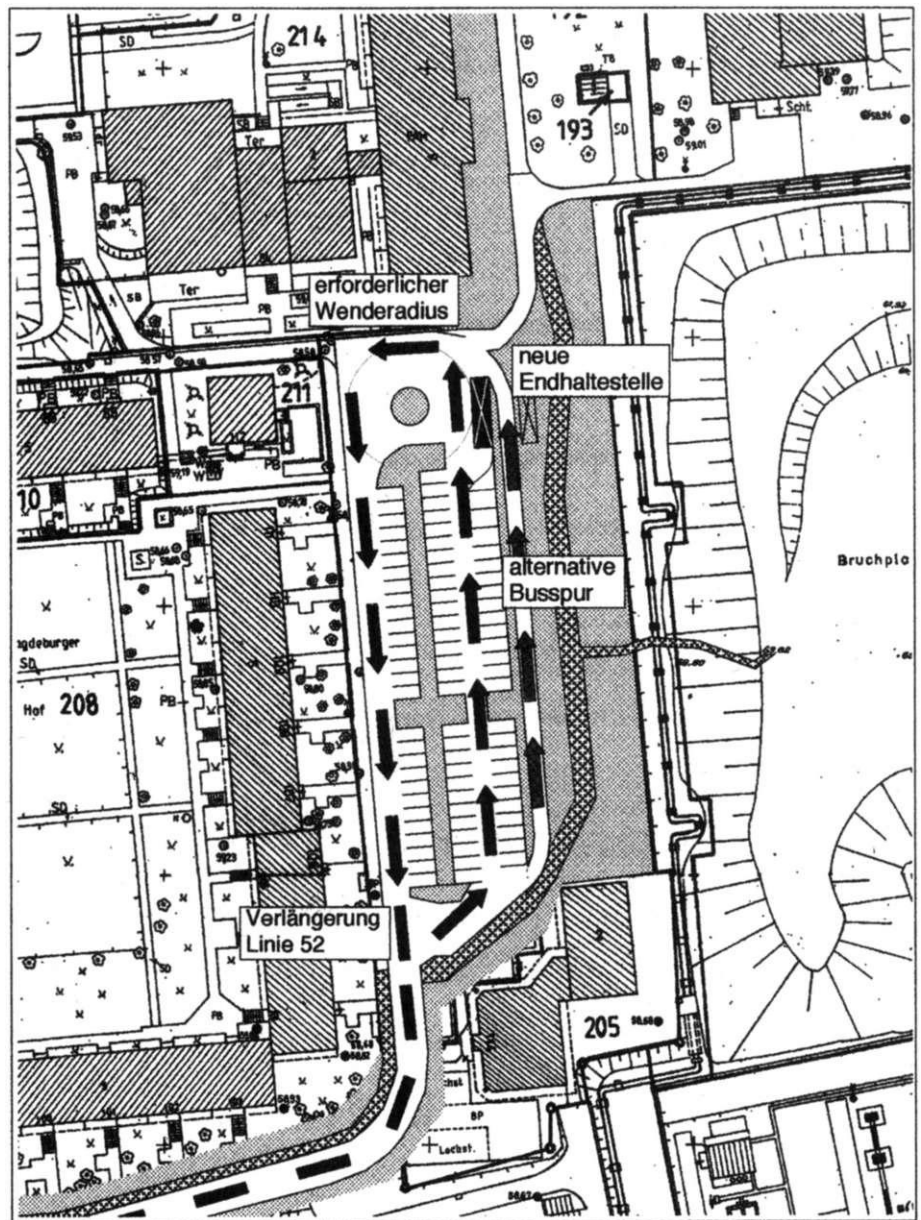


StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadtverwaltung Magdeburg

-  Straßenbahn mit Haltestelle
Einzugsbereich 250m als Empfehlung
-  Straßenbahn mit Haltestelle
Einzugsbereich 400m nach Richtwert
- 
- 

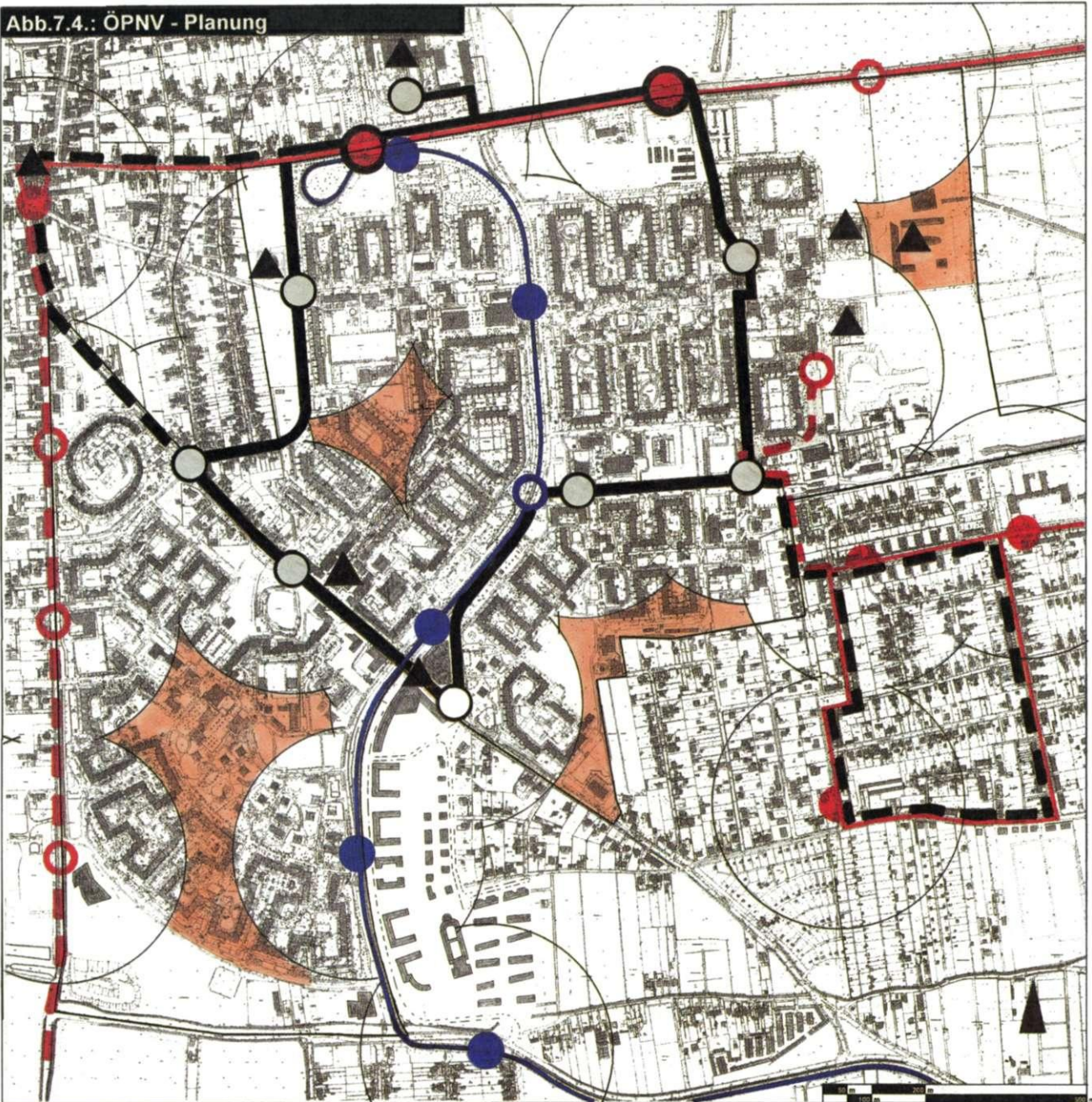
-  Buslinie mit Haltestelle
Einzugsbereich 250m als Empfehlung
-  Buslinie mit Haltestelle
Einzugsbereich 400m nach Richtwert
-  Wohnquartier außerhalb Einzugsbereich ÖPNV
- 

Abb. 7.3: Verlängerung der Buslinie
in die J.-Göderitz-Straße



Die Buslinie 52 bedient bisher den Stadtteil Nordwest und findet ihren Endhaltepunkt auf der Hugo-Junkers-Allee, südöstlich der Großsiedlung. Eine Verlängerung der Linie in den Stadtteil Neu Olvenstedt über den Olvenstedter Scheid und die Johannes-Göderitz-Straße würde ein zusätzliches ÖPNV-Angebot für den Bevölkerungsschwerpunkt Olvenstedt bedeuten. Durch die Verlängerung würden das städtische Altenheim, das Olvenstedter Hallenbad sowie das geplante Freibad eine direkte Anbindung erfahren. Der Wendekreis am Ende der Johannes-Göderitz-Straße reicht bei einer Reduzierung des inneren Grünbereiches für den Wenderadius des Busses aus. Alternativ zur Führung der Buslinie über den Parkplatz ist eine separate Busspur östlich der Stellflächen möglich.

Abb.7.4.: ÖPNV - Planung



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadtverwaltung Magdeburg

- | | | | | |
|--|--|---|-------------------------------|--|
|  | Straßenbahn mit Haltestelle
Bestand/Planung |  | Quartiersbus/Streckenoption |  |
|  | Buslinie mit Haltestelle
Bestand/Planung |  | wichtige öffentl. Einrichtung |  |

sind Linksabbiegerspuren, eine neue Ampelanlage im Einmündungsbereich Olvenstedter Grund sowie Querungshilfen für Fußgänger geplant. Ein sukzessiver Ausbau des Weizengrundes ist für die Jahre 1998 und 1999 avisiert.

Zur Anbindung bisher außerhalb der Einzugsbereiche liegender Wohnquartiere sowie zur verbesserten internen Erschließung von Neu Olvenstedt wird die Einrichtung eines Quartierbusses vorgeschlagen. Im dicht bewohnten Stadtteil könnte der Quartierbus wichtige Einrichtungen öffentlichen Interesses untereinander verbinden sowie Zubringerfunktionen zu den bestehenden Straßenbahn- und Buslinien übernehmen. Der Quartierbus wurde zwischenzeitlich in den Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt aufgenommen.

Eine denkbare Ringroute führt von der Straßenbahnhaltestelle „Am Stern“ über den Markt und die Kirche zur Endhaltestelle der Straßenbahn, bindet weiter das Krankenhaus an (Erweiterung der Route Richtung Dorf- lage möglich) und führt über die Hans-Grade-Straße zum Parkweg (Neues Gymnasium, Schwimmbad, Behindertenschule und zukünftig das Freibad), zum Versorgungsbereich am Olvenstedter Scheid und wieder zur Straßenbahnhaltestelle „Am Stern“.

Sollte die Verlängerung der Linie 52 nicht realisiert werden, wäre alternativ für die Integration des Neubaugebietes die Ausweitung der Quartierbusroute zum Stadtteil Nordwest (Hugo-Junkers-Allee) vorteilhaft.

7.4 Ruhender Verkehr

Bei der Planung von Neu Olvenstedt war angestrebt, jeder Wohnung einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen - 80 % davon zu ebener Erde, gleichzeitig mit dem Wohnungsbau. Die restlichen Stellplätze sollten später nachgerüstet werden. In der Konzeption wurde zwischen drei Stellplatzarten unterschieden:

- Parktaschen im Wohngebiet (angestrebt war, 50 % aller Stellplätze als Parktaschen auszubilden),
- größere Parkplätze zwischen den Wohnbereichen (27 % der Stellplätze) und
- Garagen am Gebietsrand (23 % der Stellplätze), in einer Distanz zur Wohnung von 200-400 m.

In der Konzeption hatte der öffentlich nutzbare Stellplatz durch seine mögliche Doppelauslastung (Anwohner/Besucher) Vorrang vor der individuell reservierten Stellfläche (Garage). Die Garagen wurden den Woh-

nungen am Gebietsrand gewährt, „in ausgleichendem Sinn“⁵ der längeren Wege zu den ÖPNV-Haltestellen. Der „wenig erfreuliche Anblick endlos erscheinender Reihengaragenkomplexe“ sollte durch eine halbver- senkte und landschaftlich eingegründete Bauform ver- mieden werden.

Der Anspruch, 0,8 oder gar 1,0 Stellplätze pro Wohn- einheit anzubieten wurde nicht eingelöst. Nach einer Auszählung aufgrund der Planungsunterlagen be- wegte sich das Verhältnis zwischen Stellplatz und Wohnung 1992 bei 0,4 bis 0,7 P/WE.

Tab. 7.1: Stellplatzbilanz 1992

1.BA	2.BA	3.BA	4.BA	5.BA
0,5 P/WE	0,4 P/WE	0,7 P/WE	0,5 P/WE	0,4 P/WE

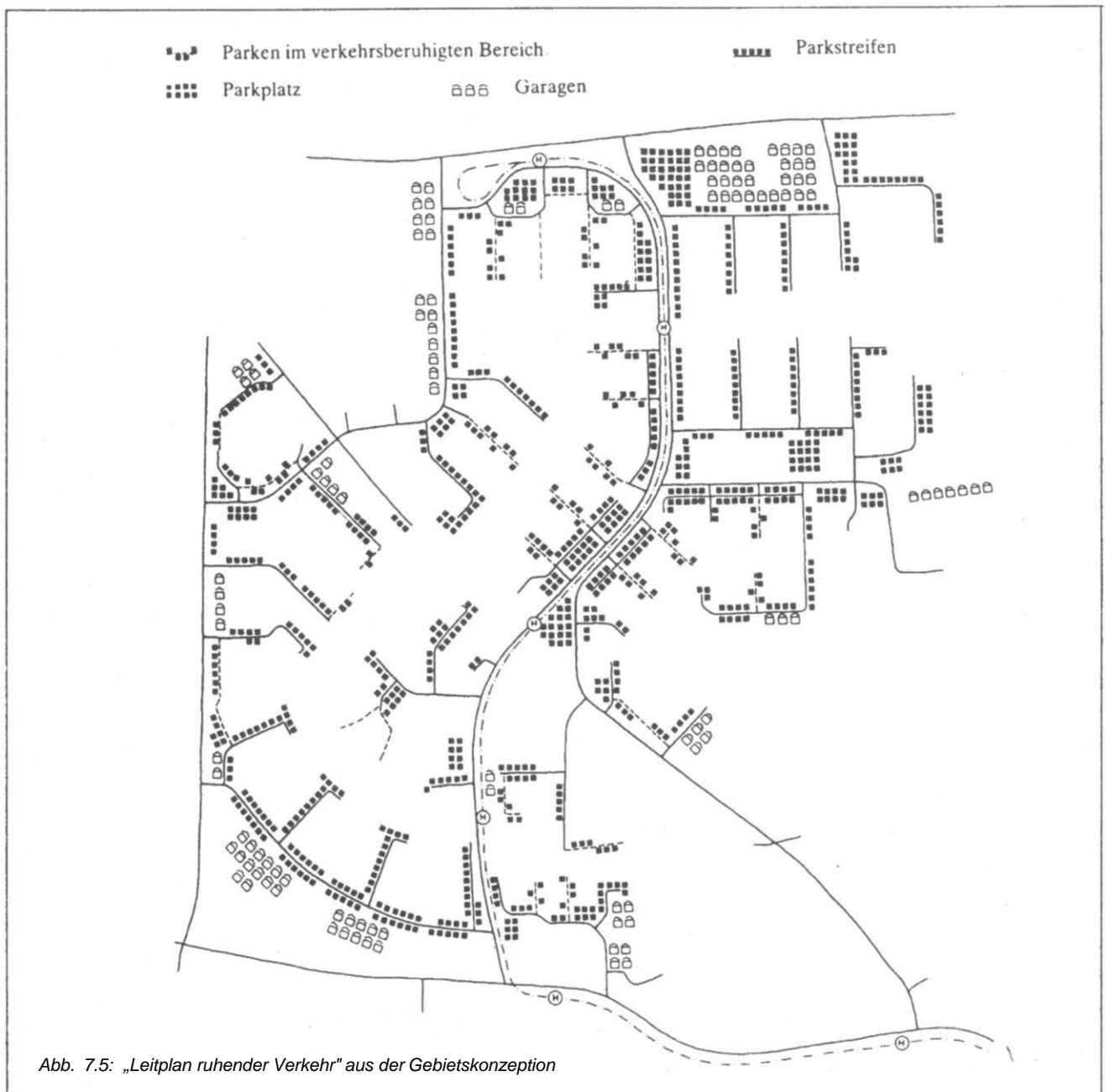
Für die Quartiere „Am Sternsee“ und „Am Sternbo- gen“ (Bauabschnitte 4 und 5) wurde im Auftrag des Stadtplanungsamtes im März 1994 eine „Konzeption Ruhender Verkehr“⁶ erstellt. 2.635 öffentliche Stell- plätze wurden ermittelt, was eine Verbesserung des Angebotes auf 0,7 P/WE seit 1992 bedeutet.

Zur Bewertung des Bestandes verglichen die Verfasser verschiedene methodische Herangehensweisen. Demnach besteht bei einem Zielhorizont von einem Stellplatz pro Wohnung ein Defizit von 1.775 Stellplät- zen. Nimmt man den für Olvenstedt ermittelten durch- schnittlichen Motorisierungsgrad pro Haushalt mit 0,9 PKW/Hh als Zielhorizont, fehlen in den beiden Quartieren 1.334 Stellplätze. Den derzeit tatsächlichen Bedarf erhält man über eine abendliche Kfz-Zäh- lung⁷, bei der das Büro auf ein Defizit von „lediglich“ 175 Stellplätzen kam.

⁵ „Magdeburg-Olvenstedt - Ein neues Wohngebiet“, a.a.O.

⁶ „Konzeption Ruhender Verkehr Magdeburg Olvenstedt“, im Auftrag des Stadtplanungsamtes; Ingenieurbüro Buschmann, Magdeburg, März 1994.

⁷ Zählung inklusive der Falschparker im Plangebiet.



Seit der Erstellung des Gutachtens sind weitere 291 Stellplätze neu entstanden. Zusätzlich weist das neue Parkhaus am Scharnhorstring 434 Stellplätze auf. Sollte der Motorisierungsgrad in den letzten zwei Jahren nicht deutlich zugenommen haben, müsste der Bedarf in den beiden Quartieren gedeckt sein.⁸ Unabhängig weiterer möglicher punktueller Ergänzungen an Stellplätzen scheint das Parkraumproblem dort eher ein Verteilungs- und Organisationsproblem denn eine Frage der Quantität zu sein.

⁸ Von einer Zunahme der Motorisierung in Olvenstedt kann nicht unbedingt ausgegangen werden. Eine sich verändernde Sozialstruktur der Bewohner, die sich als dauerhaft erweisende schlechte Situation auf dem Arbeitsmarkt, die erheblich gestiegene steuerliche Belastung für Kfz-Halter sowie die Gebietsdemographie, die den Auszug der Kindergeneration aus der elterlichen Wohnung bedeutet, lässt einen erheblichen Rückgang der „Zweitwagen“ vermuten. (Nach Haushaltsbefragungen in anderen Gebieten rund ein Viertel der Pkw). Die Zulassungsstelle in Magdeburg gab z. B. 1996 für den Teilbereich St.-Josef-Straße eine Motorisierung von 0,71 Pkw/Hh an. (Quelle: „Ruhender Verkehr in Neubaugebieten (Großsiedlungen) in den neuen Bundesländern“, Entwurf des Schlußberichtes im Forschungsprogramm Stadtverkehr des MBV, ETC Transport Consult Berlin; Oktober 1996.)



1	2
3	4
5	6
7	8

Verkehr

Hochattraktive Radwege, hier (1) im Bördegarten und ihr bisweilen abruptes Ende (2) am Weizengrund. Fahrrad-schuppen Bsp.: (3) Verschläge in Wolfen oder (4) externe Pavillons. Stellplätze: (5 + 6) Reservflächen im Straßen-raum aktivieren, um (7 + 8) Grünflächen zu schonen.

Prinziplösungen für den ruhenden Verkehr

Unterbindung des Falschparkens

Solange ein tatsächliches relevantes Stellplatzdefizit existiert, macht die Verdrängung der Falschparker durch ordnungsrechtliche oder bauliche Maßnahmen wenig Sinn⁹. Bei einem abgedeckten Stellplatzbedarf mit unterschiedlich attraktiven Lagen der Stellplätze sollte das Unterbinden des Falschparkens aber im Sinne der Wohnumfeldqualität für alle Bewohner forciert betrieben werden. Eine Strategie, die auf die Akzeptanz der Bewohner baut, ist die gleichzeitige qualitative Aufbesserung der Stellplatzanlagen und die Gestaltung des Wohnumfeldes. Ohnehin erforderliche Straßenmöblierung wie auch gestalterische Maßnahmen sollten so platziert werden, daß ein Befahren der Freiflächen nicht mehr möglich ist.

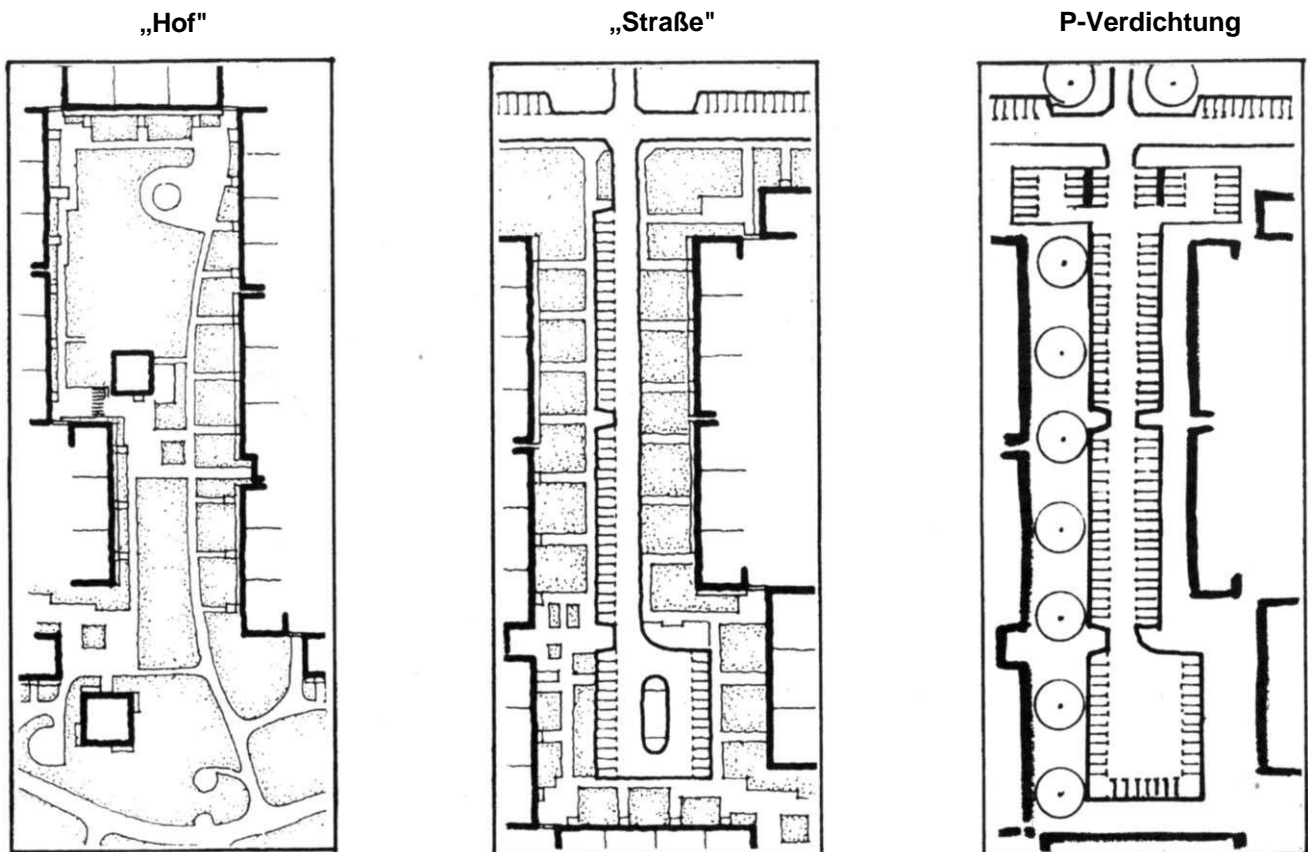
Stellplatzverdichtung

In Neu Olvenstedt wechseln jeweils ein verkehrsfreier Innenhof und ein „Erschließungshof“ einander ab. Um das Image „Ruhiges Wohnen im Grünen“ nicht zu zerstören, sollten die Wohnhöfe auch bei drastischem Stellplatzmangel grundsätzlich verkehrsfrei bleiben.

Demgegenüber gestattet es das Prinzip „Lärm zu Lärm“, die vorhandenen Erschließungshöfe noch konsequenter mit Stellplätzen auszustatten - annehmbare gestalterische Lösungen vorausgesetzt.

Im obigen Beispiel wäre eine Verdichtung der Stellplätze um 220 % möglich (von 59 auf 128 Stellplätze). Das gleiche Prinzip ist auch auf die anderen Quartiere übertragbar.

Abb. 7.6: Prinzip verkehrsfreier Hof, verdichtetes Parken in der Straße im Quartier „Am Parkweg“.



⁹ Ohnehin sollten nur „eingebürgerte wilde“ Stellplätze aufgegeben werden, die eine Behinderung oder maßgebliche Beeinträchtigung des Wohnumfeldes bedeuten. Das „wilde“ Parken am Straßenrand stellt in der Regel kein Problem dar.

¹⁰ Entwurf der Planungsgemeinschaft LaReG, Braunschweig/Magdeburg, 1997.

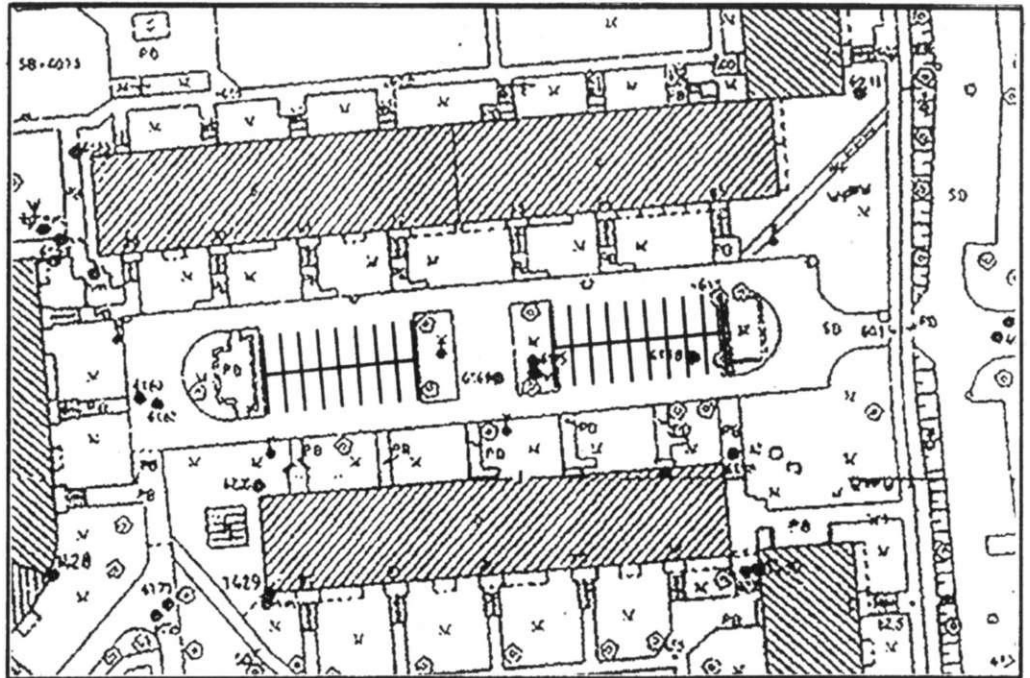
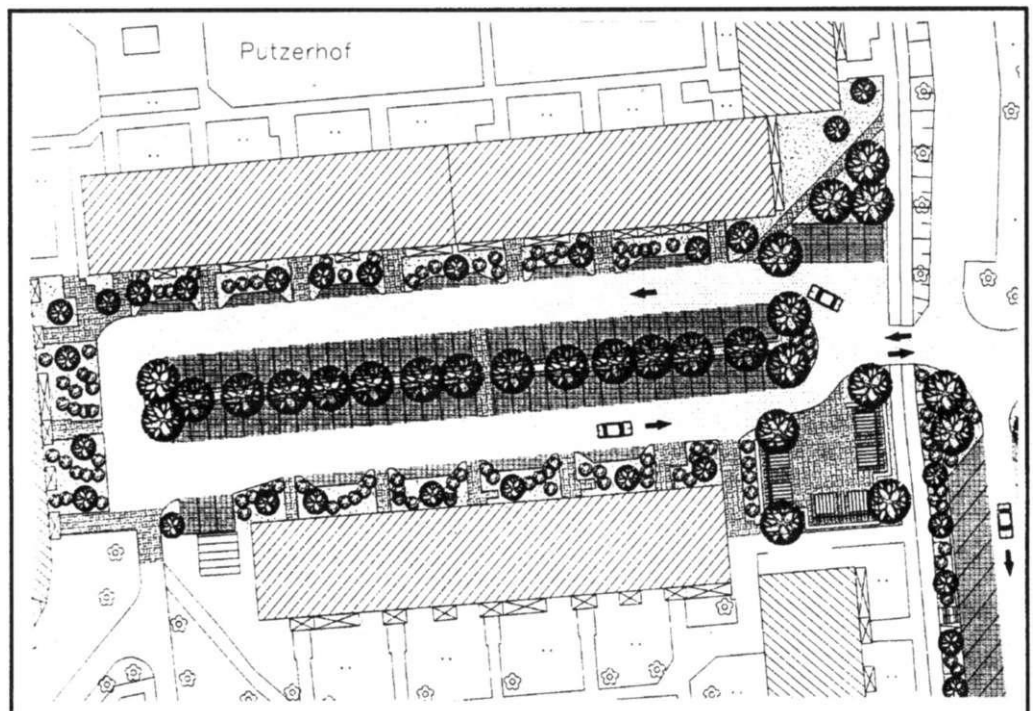


Abb. 7.7: Stichstraße zwischen Formerwinkel und Putzerhof- Bestand

Beispiel einer zur Umsetzung vorgesehenen Planung zur Verdichtung von Stellplätzen zwischen Formerwinkel und Putzerhof. Nach der Neugestaltung werden 94 Anwohner direkt vor der Haustür parken können. Trotzdem bleibt Raum für attraktive Hauseingangsbereiche und einen neu gestalteten zentralen Müllstandplatz.

Abb. 7.8: Planungen zum Umbau der Stichstraße zwischen Formerwinkel und Putzerhof (LaReg)[®]



Bessere Ausnutzung peripherer Stellflächen

Da das Parken vor dem Küchenfenster in verdichteten Wohngebieten ohnehin immer nur für einen kleineren Teil der Bewohner realisierbar ist, muß der Parkdruck von den wohnungsnahen Stellflächen in die Randbereiche abgelenkt werden, in denen ein Überangebot besteht. Dazu ist die Schaffung einer größeren Akzeptanz von peripheren Stellflächen erforderlich.

Die Akzeptanzprobleme peripherer Großparkplätze fußen vor allem auf

- einer unzureichenden Gestaltung der Parkplätze (keine Oberflächenbefestigung, keine Beleuchtung o. ä.) und/oder auf
- Diebstahl- und Vandalismusängsten bzw. -erfahrungen der Autofahrer.

Als erster Schritt zur Erhöhung der Akzeptanz ist deswegen die Gestaltung der Parkplätze erforderlich. Gegen Diebstahlängste sind Einzäunungen oder ein Wachschutz denkbar.¹¹

Für den öffentlichen Großparkplatz an der Hans-Grade-Straße läuft derzeit durch den Kriminalpräventiven Beirat der Stadt die wirtschaftlich-technische Prüfung eines anders konzipierten Pilotprojektes. Dabei sollen per Videoüberwachung Vandalismus- oder Diebstahlversuche zu einer Blockade der Parkplatzausfahrt und einem direkten Polizeieinsatz führen. Die Finanzierung des Projektes soll zum Teil über eine Bewirtschaftung der Stellplätze laufen.

Parkraumbewirtschaftung

Neben ökonomischen Vorteilen ist die Parkraumbewirtschaftung ein effektives Instrument zur Verteilung des Parkdruckes. Vor den Wohnhäusern müssen die Stellplätze an konkrete Mieter vergeben werden. Für den „Luxus des Parkens vor der Tür“ muß der Mieter eine höhere Miete bezahlen (Konzepte der Wohnungseigentümer veranschlagen derzeit 30-35 DM pro Stellplatz und Monat) als der Mieter der Parkplätze am Rand der Wohnquartiere (z. B. 10,- DM). Für Großparkplätze am Rand reicht die pauschale Absicherung der

gesamten Parkfläche aus (Schranke). Mietern sollte auch die Möglichkeit geboten werden, ihr Fahrzeug kostenlos abzustellen. Dafür sind aber weitere Fußwege in Kauf zu nehmen. (Z. B. ähnlich der Einzugsradien des ÖPNV von 250-400 m)

Rechtliche Voraussetzung einer Parkraumbewirtschaftung ist allerdings die Lage der Stellplätze auf privatem Grund und Boden bzw. eine Vermietung öffentlicher Stellplätze durch die städtische Parkraumbewirtschaftungsgesellschaft.

Problematisch bei der Einzelvermietung ist die nicht mehr mögliche Mehrfachnutzung von Stellplätzen, was einer Verknappung gleichkommt. Insofern ist das Konzept der Wohnungsbaugesellschaft Magdeburg beispielhaft, die eine Bewirtschaftung lediglich in den Kernbereichen vorsieht (z. B. Quartier Marktbreite), in den Randbereiche aber von einer Bewirtschaftung abieht, (z. B. Quartier Klusweg)

Parkhochbauten

Zur Deckung des Stellplatzbedarfs in Neu Olvenstedt waren an mehreren Stellen öffentlich geförderte Parkbauten in der Diskussion. Die Planungen werden derzeit nicht weiter verfolgt aus Gründen

- der hohen Kosten,
- des offenen, zukünftigen Stellplatzbedarfs,
- der langfristig unsicheren Akzeptanz der Bewohner und der
- problematischen städtebaulichen Gestalt

Das einzige realisierte und privat betriebene Parkhaus in Neu Olvenstedt im Kreuzungsbereich der Olvenstedter Chaussee mit dem Scharnhorstring untermauert die Bedenken. Während sich gleich im gegenüberliegenden Hof allabendlich ein massives Stellplatzdefizit manifestiert, ist das Parkhaus bei weitem nicht ausgelastet. Ggf. könnte der Hauseigentümer des zugedachten Hofes prüfen, ob eine Subvention der Stellplatzmieten im Parkhaus für seine Wohnungsmieter mittelfristig wirtschaftlicher bleibt als der Bau neuer Stellplätze (bzw. der Verlust von Wohnungsmietern aufgrund der Unzufriedenheit über die Hof- und Stellplatzsituation).

¹¹ Die Planungsbüros Richter-Richard (Aachen) und VDO Kienzle (Berlin) ermittelten im Auftrag der Stadt Schwerin die Kosten für eine Sicherung bestehender Großparkplätze. Bei einer Monatsmiete von 14,- DM würden sich die laufenden Kosten bei einem Parkplatz mit z. B. 50 Stellplätzen abdecken lassen. Bei 20 DM Monatsmiete würden die einmaligen Baukosten nach gut 10 Jahren wieder ausgeglichen sein. In der Kostenrechnung berücksichtigt wurden Baukosten (Zaun, Schranke, Beleuchtung etc.) Kreditkosten und Betriebskosten inklusive nächtlichem Wachschutz. „Stellplatzmanagement Mueßer Holz“, Planungsbüro Richter-Richard im Auftrag der Stadt Schwerin, Juli 1996.

Vertiefungsbereich Scharnhorstring

Die Machbarkeit der Prinziplösungen wurde innerhalb der Rahmenplanung für den Bereich rund um den Scharnhorstring überprüft. Für die Höfe Putzerhof, Formerwinkel, Fräserhof und Schmiedehof wurden durch eine abendliche Zählung der Kfz und der vorhandenen Abstellmöglichkeiten der aktuelle Bedarf er-

mittelt. Der Zählbereich rund um die Höfe wurde zur Ermittlung eventueller Ausweichmöglichkeiten großräumig von der Marktbreite bis zur Bebauung Scharnhorstring und vom nördlichen Gebietsrand bis zur Olvenstedter Chaussee ausgedehnt. Die Gliederung des Zählbereiches in 22 Abschnitte sollte eine möglichst kleinteilige und ortskonkrete Bewertung der vorgefundenen Situation gewährleisten.

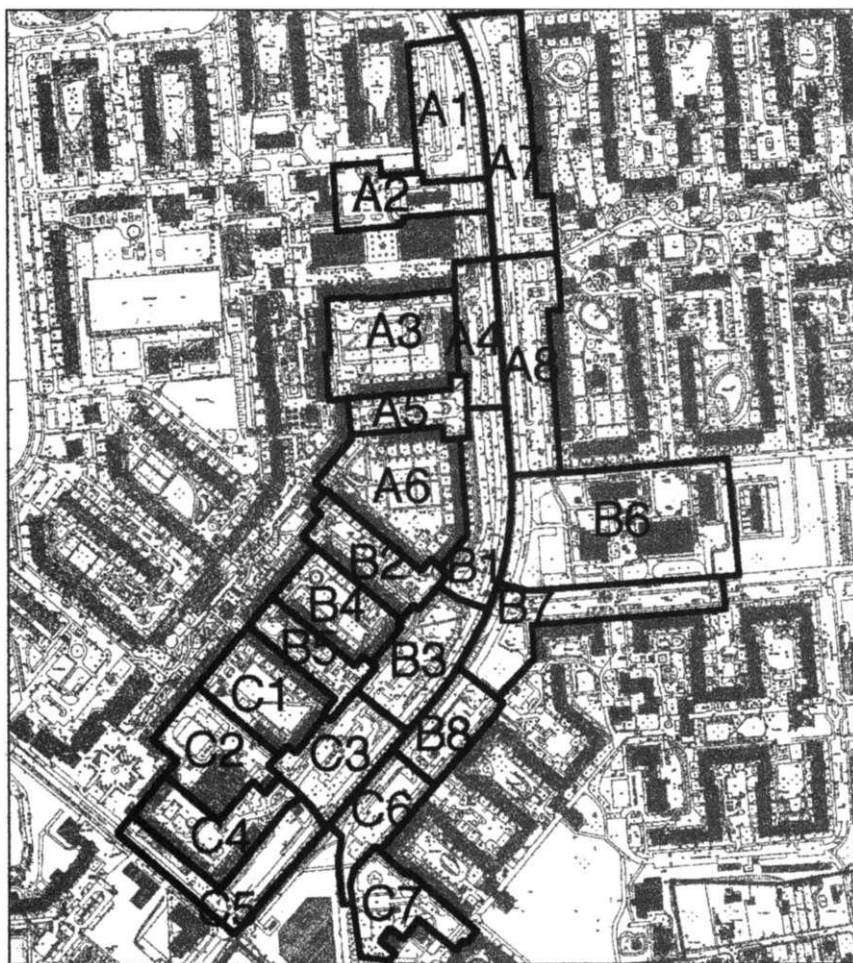


Abb. 7.9: Abgrenzung und Gliederung des Zählbereiches

Tab. 7.2: Ergebnisse der Zählung/grobe Verdichtungspotentiale

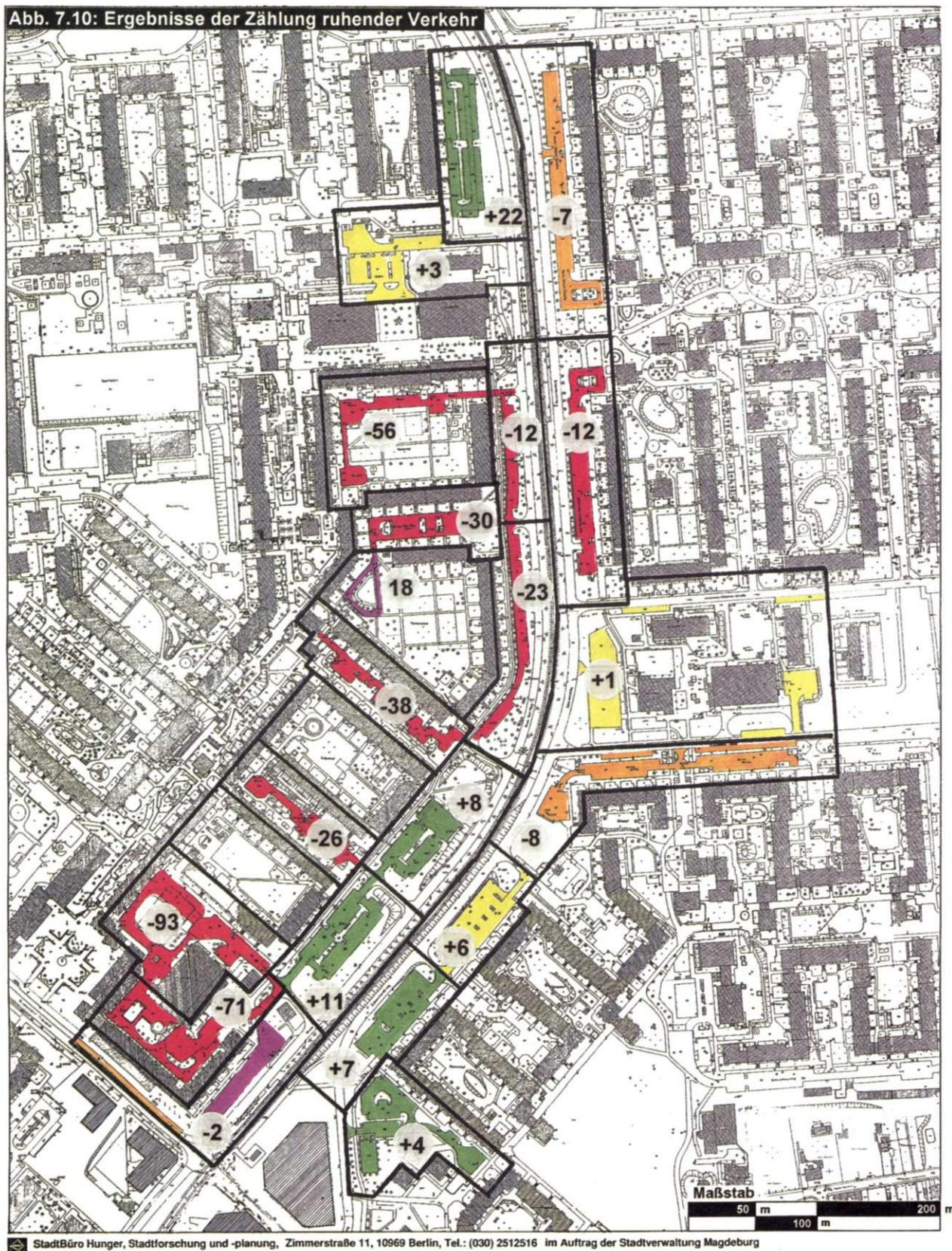
	P gesamt	davon belegt / frei		Kfz gesamt	Straßen- parker	davon Wild- parker	Pot. P. Auslastung % ¹²	(+/-P) ¹³	max. Neubau ¹⁴
A1	108	86	22	86	0	0	80	22	32
A2	72	60	12	69	9	0	96	3	
A3	22	18	4	78	41	19	355	-56	
A4	30	24	6	42	15	3	140	-12	
A5	38	38	0	68	8	22	179	-30	44
A6	0	0		18	6	18		-18	24
A7	118	107	11	125	14	4	106	-7	
A8	90	87	3	102	13	2	113	-12	
B1	52	45	7	75	27	.3	144	-23	18
B2	32	30	2	70	35	5	219	-38	66
B3	90*	67	23	82	7	8	91	8	55
B4	-			-					
B5	31*	26	5	57	21	10	184	-26	25
B6	89	59	30	88	24	5	99	1	
B7	80	75	5	88	13	0	110	-8	35
B8	156	137	9	150	10	3	96	6	
C1	-			-					
C2	28*	22	6	121	69	30	432	-93	(71)
C3	94*	72	22	83	4	7	88	11	22
C4	13	13	0	84	35	36	646	-71	(54)
C5	23**	15	8	25	0	10	109	-2	19
C6	94	80	14	87	4	3	93	7	
C7	82	61	21	78	5	12	95	4	
Σ	1342	1122	210	1676	360	200	125	-334	361

(* = Privatisierte Stellplätze; ** = tagsüber Parkgebühr; () verbleibende Kfz)

¹² Die Auslastung benennt das Verhältnis von Kfz zu den vorhandenen Stellplätzen im Zählraum.

¹³ + = Stellplatzüberhang, - = Stellplatzdefizit

¹⁴ Neubaupotential von Stellplätzen.



Ergebnisse der Zählung

Östlich des Scharnhorstrings ist die Stellplatzsituation relativ entspannt. Die größten Defizite finden sich direkt südlich des Olvenstedter Scheids und nördlich der Johannes-Göderitz-Straße. Durch eine Befestigung und Stellplatzmarkierung des öffentlichen Parkplatzes am Olvenstedter Scheid sowie dem Bau zusätzlicher Stellplätze zwischen dem Scharnhorstring und dem Sülzeshof läßt sich in diesem Bereich eine ausgeglichene Bilanz erzielen.

Westlich des Scharnhorstrings bestehen erhebliche Stellplatzdefizite. Während nördlich des Brunnenstiags noch freie Kapazitäten vorgefunden wurden, kommt es zwischen Putzerhof und Olvenstedter Chaussee zu eher chaotischen Situationen. Zugestellte Feuerwehreinrichtungen, zerfahrene Grünflächen sowie erhebliche Belastungen der Wohnsituation durch Parkplatzzsuchverkehr verdeutlichen einen großen Handlungsbedarf. Davon ausgenommen sind die beiden Großparkplätze vor dem Schmiedehof und dem Fräserhof, die aufgrund einer Beschränkung nicht für jeden zugänglich sind und aufgrund der nicht möglichen Doppelnutzung noch freie Kapazitäten aufweisen.

Handlungsempfehlungen

Die Stichstraßen zwischen Schmiedehof, Fräserhof, Formerwinkel und Putzerhof könnten durch eine Neugestaltung erheblich mehr Stellplätze aufnehmen als derzeit. Bis zu 135 Pkw könnten zusätzlich „vor der Haustüre“ parken, trotzdem ließe sich eine anspruchsvolle Gestaltung der Erschließungsseiten der Wohnhäuser erzielen. Entsprechende Planungen sind bei den Eigentümern in Auftrag gegeben. Bei der Neugestaltung empfiehlt der Städtische Abfallwirtschaftsbetrieb die Wertstoffcontainer an den Straßenmündungen einzuordnen, wodurch eine Befahrung der Stichstraßen mit Müllfahrzeugen erübrigt würde.¹⁵

Der zunehmende Parkdruck im Putzerhof wird vom Eigentümer durch eine Schranke am Hofeingang unterbunden. Die vorhandenen Stellplätze werden beibehalten, eine Verdichtung von Stellplätzen wird nicht angestrebt. Den verdrängten Wildparkern werden Ersatzangebote in der südlich angrenzenden Stichstraße sowie in der Erweiterung des Großparkplatzes vor dem Imkerhof geschaffen.

Der Eigentümer des Fräserhofes will im Rahmen einer umfassenden Hofgestaltung begrenzte Abstellmöglichkeiten im Bereich der westlichen Wendeschleife schaffen. Derzeit wird noch geprüft, ob die rund 24 Parkplätze ebenerdig oder in Form einer Tiefgarage realisiert werden sollen.

Vor dem Putzerhof und dem Fräserhof ließe sich durch eine Markierung der vorhandenen Senkrechtparkplätze eine optimierte Ausnutzung der Flächen erreichen. Rund 70 neue Stellplätze ließen sich auf den Rasenflächen am Scharnhorstring in Höhe der Stichstraße Fräserhof/Formerwinkel realisieren. Der nördliche Teil der Fläche ist in diesem Sinne in Planung. Vor dem südlichsten Hof dieser Reihe entstanden im Spätsommer am Rande des Scharnhorstrings rund 19 zusätzliche Stellplätze.

Der erhebliche Parkdruck im „Hof am Markt“ läßt sich nicht durch den Neubau räumlich angrenzender Parkplätze abfangen. Allerdings bestehen im gegenüberliegenden Parkhaus noch erhebliche Stellplatzreserven für Dauermieter. Hier wäre zu prüfen, ob der Eigentümer des Hofes die Parkhausgebühren für seine Wohnungsmieter subventioniert, um die Wohnsituation in diesem Hof zu verbessern.

Resümee

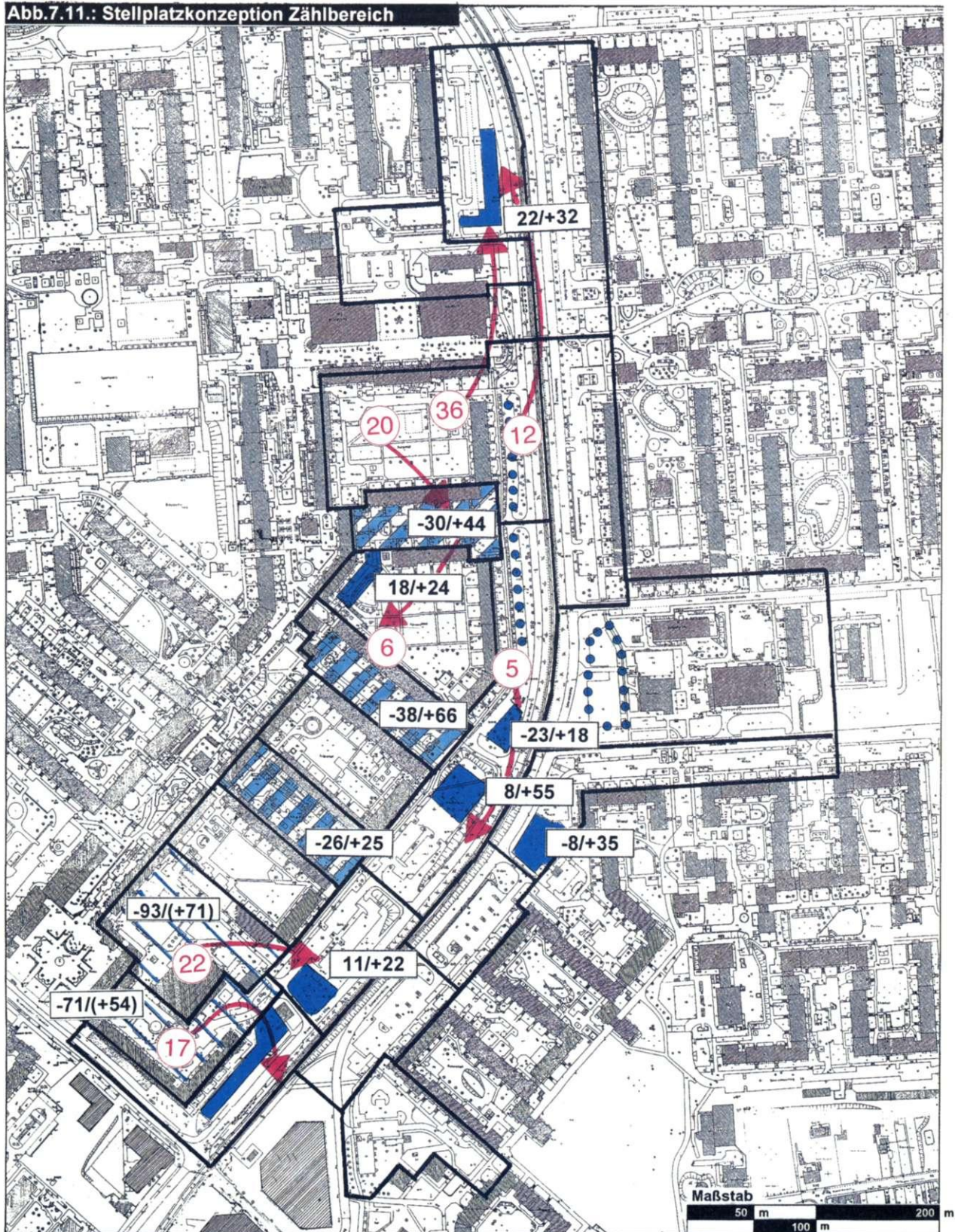
Bilanziert man die Parkplätze der direkt den Wohngebäuden zugeordneten Zählbereiche, stehen lediglich 0,3 Stellplätze pro Wohnung im zentralen Bereich von Neu Olvenstedt zur Verfügung. Dieser Schlüssel ließe sich auf bis zu 0,6 Stellplätze verdoppeln. Darüber hinaus gehende Bedarfe können mit dem Mittel der Bewirtschaftung in periphere Bereiche mit freien Kapazitäten gelenkt werden (z. B. Großparkplatz am nördlichen Bruno-Taut-Ring). Parkhochbauten scheinen nicht erforderlich zu sein. Bei weiter steigender Motorisierung ist die Aufstockung des Parkplatzes zwischen Olvenstedter Scheid und Johannes-Göderitz-Straße als Option denkbar.

Tab. 7.3: Bilanz Stellplätze zu Wohnungen







	WE	Bestand		Planung	
		P	P/WE	P	P/WE
Marktkaufhof	240	50	0,2	159	0,7
Schmiedehof	270	174	0,6	308	1,1
Fräserhof	312	122	0,4	222	0,7
Formerwinkel	380	87	0,2	184	0,5
Putzerhof	288	71	0,3	93	0,3
Gesamt	1490	504	0,3	966	0,6

¹⁵ „Pilotprojekt zur Abfallwirtschaft im Neubaugebiet Neu Olvenstedt“, Dezerat IX, Amt 70, April 1992.

Abb.7.11.: Stellplatzkonzeption Zählbereich



StadtBüro Hunger, Stadtforschung und -planung, Zimmerstraße 11, 10969 Berlin, Tel.: (030) 2512516 im Auftrag der Stadtverwaltung Magdeburg

- | | | |
|---|---|--|
|  Parkplatzneubau |  Stellplatzorganisation |  Parkraumlentung |
|  Bestandsverdichtung |  -30/+44 Defizit, Überangebot / Neubau |  Reduzierung Wildparken Defizit / (verbleibende Kfz) |

Schlußfolgerungen:

Zur Lösung der Parkplatzproblematik wird nach den Ergebnissen der Zählung im Bereich Scharnhorstring folgendes Herangehen vorgeschlagen:

1. Zählung des nächtlichen Kfz-Besatzes in den Quartieren und Berechnung des derzeit tatsächlichen Defizites.
2. Begehungen mit dem Stadtplanungsamt, dem Grünflächenamt, den Eigentümern und den Anwohnern. Ermittlung erster kurzfristig realisierbarer Maßnahmen zur Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (z. B. Markierungen), zur Erschließung neuer Stellplätze und zur Verdichtung bestehender Abstellmöglichkeiten.
3. Sicherungsmaßnahmen auf den peripheren Großparkplätzen.
4. Konzeption eines Bewirtschaftungssystems für die zentralen Bereiche, das durch Preispolitik den Parkdruck auf weniger dicht genutzte Bereiche lenkt
5. Bau neuer Stellplätze insbesondere in den Stichstraßen, an den Rändern des Wohngebietes und in den Hauptverkehrsachsen.
6. Unabdingbar für die Lösung der Stellplatzproblematik ist die Kooperation der Wohnungseigentümer. Dies gilt insbesondere dort, wo die Grundstücksgrenze z. B. quer durch einen Erschließungshof verläuft. Eine durchgehende Gestaltung zusammenhängender Räume ist unerlässlich.

Neben der technischen Frage der optimierten Stellplatzorganisation in den Erschließungshöfen, sind stadtgestalterische Aspekte für die Hauseingangsbereiche als „Visitenkarte“ der Adresse zu beachten. Durch die steigende Zahl von parkplatzsuchenden Autos ist die ursprüngliche Konzeption für diese Bereiche nicht mehr tragfähig. Die ehemals als Mischverkehrsflächen mit Aufenthaltsqualität für die Bewohner angedachten Bereiche machen heute einen eher desolaten Eindruck.

Auch bei einer maximalen Ausnutzung der Fläche für Stellplätze müssen die Erschließungsstraßen als qualitätsvolle Eingangssituationen der Häuser fungieren. Das wohnungsnahes Parken ist als Element des Wohnumfeldes dementsprechend zu gestalten:

- **„Grüne Parkplätze“** (befahrbarer Rasenoberfläche, Rasengittersteine etc.) tragen dem Umstand Rechnung, daß es bei einzelvermieteten und abge-

sperrten Stellplätzen zu hohen „Leerstandszeiten“ kommt, da der Platz nicht doppelt genutzt werden kann.

- **Pergolen/Baumdächer** können das dichte „Packen von Blech“ in den Erschließungsstraßen auch aus dem Sichtwinkel der Etagenmieter attraktiv gestalten.
- Auf **Absperrungen** möglichst verzichten. Die Kennzeichnung des Stellplatzes mit dem Nummernschild des Mieters sowie die Telefonnummer eines Abschleppunternehmens als „Hauswurfsendung“ reicht im Wohngebiet Potsdamer Straße in Ludwigsfelde als Sicherungsmaßnahme aus. Einzelabsperrungen sind kostenintensiv, Zufahrtsschranken in Wohnstraßen gestalterisch unbefriedigend.

7.5 Fließender Kfz-Verkehr

Neu Olvenstedt ist für den motorisierten Verkehr hervorragend an die Innenstadt und an Fernverbindungen angeschlossen (s. Kapitel „Gesamtstädtische Einordnung“). Die tangentielle Lage der drei Verkehrsstraßen Olvenstedter Graseweg, Weizengrund und Neuer Renneweg (B1) entlastet das Wohngebiet vom Durchgangsverkehr. Der Weizengrund wird derzeit hinsichtlich eines Ausbaus geplant, der u. a. die Einrichtung einer neuen Busroute ermöglicht sowie Querungshilfen für Fußgänger vorsieht.

Das Straßennetz innerhalb der Großsiedlung besteht aus:

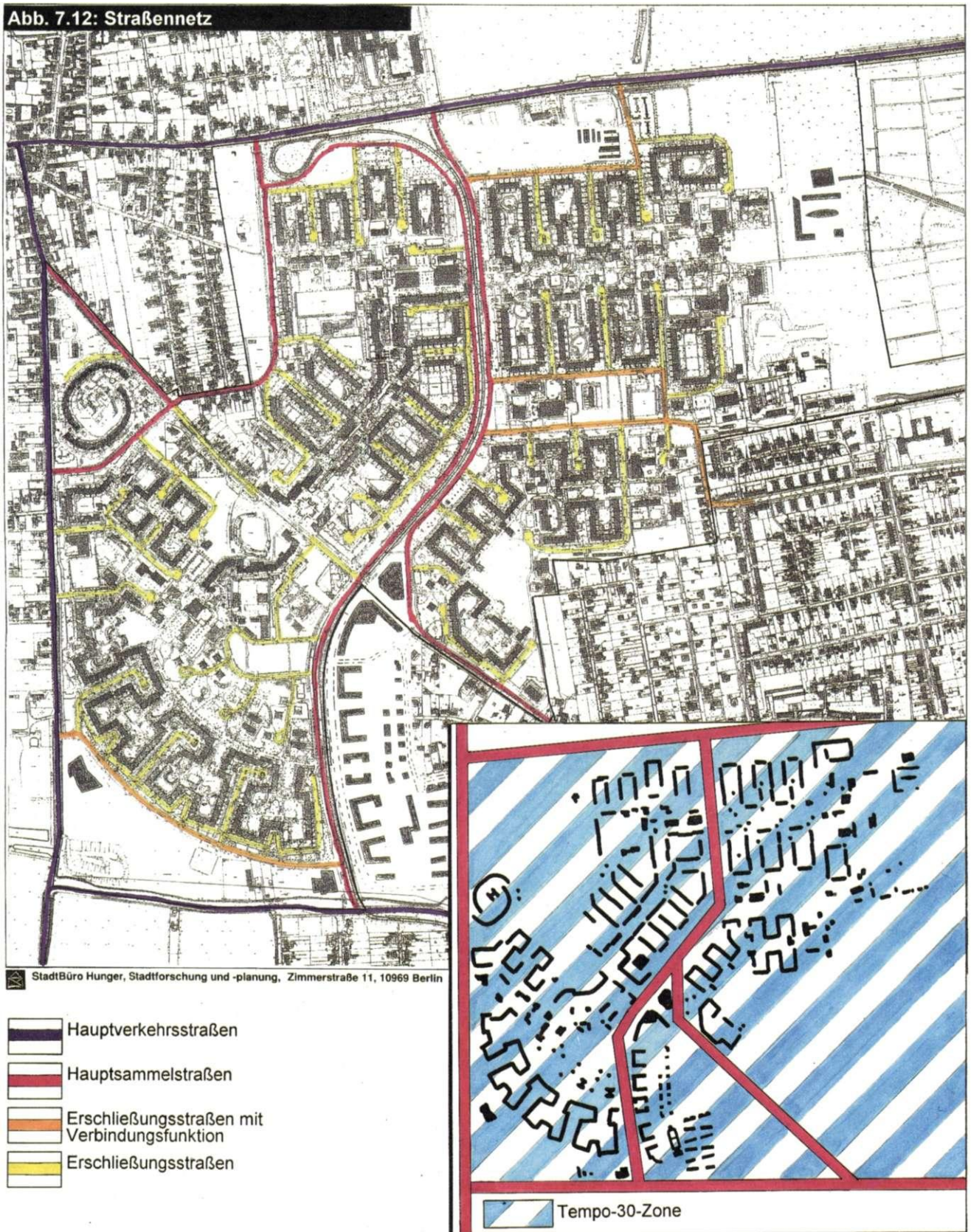
- Hauptsammeistraßen,
- Erschließungsstraßen mit Verbindungsfunktion,
- und reinen Erschließungsstraßen.

Baumaßnahmen im Straßennetz innerhalb des Gebietes sind nicht erforderlich.

Über die aktuellen Belastungen der Trassen liegen keine Angaben vor. Seit den letzten Erhebungen aus dem Jahre 1992 hat sich die großräumige Verkehrslenkung (B1, BAB14, BAB2-Abfahrten und Querungen) grundlegend geändert. Auch innerhalb des Stadtteils liegen die Verkehrsströme durch die Sperrung der Olvenstedter Chaussee anders als noch 1992.

Die einzige problematische Belastung stellt der „Schleichweg“ über den Olvenstedter Scheid und die Hugo-Junkers-Allee ins Siedlungsgebiet Nordwest

Abb. 7.12: Straßennetz



dar, der mit 8.000 Kfz zu stark befahren wird. Hier sollte die Möglichkeiten einer Kappung der Verbindung geprüft werden.¹⁶

1993 erfolgten im Rahmen eines Gutachtens Geschwindigkeitsmessungen auf den wichtigsten Straßen der Siedlung.¹⁷ Das Ergebnis zeigte, daß die wohngebietsinternen Straßen nicht durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet waren, dafür aber Spitzengeschwindigkeiten unverträglich mit der Wohnnutzung sind. Mittlerweile wurden alle wohngebietsinternen Straßen von Neu Olvenstedt, mit Ausnahme des Bruno-Beye-Rings bzw. des Scharnhorstrings, zur Tempo-30-Zone erklärt.¹⁸

Der Erfolg dieser Maßnahme wäre durch erneute Geschwindigkeitsmessungen zu prüfen und ggf. durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen („Berliner Kissen“, Straßenverengungen, Schwellen o. ä.). Messungen werden vorgeschlagen auf:

- dem Olvenstedter Scheid
- der Johannes-Göderitz-Straße
- der St.-Josef-Straße
- dem Olvenstedter Grund
- der Hans-Grade-Straße.

¹⁶ „Verkehrsberuhigungskonzeption für die Siedlung Nordwest und Neu Olvenstedt“; Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Theine, Hannover 1993; S. 23.

¹⁷ „Verkehrsberuhigungskonzeption für die Siedlung Nordwest und Neu Olvenstedt“; a.a.O.

¹⁸ „Tempo 30 - Verkehrsberuhigung in Magdeburg“; Stadtplanungsamt Magdeburg, Heft 36, 1995.

Resümee

Fußwege

Für die Konzeption des Wohngebietes Neu Olvenstedt war der Umgang mit den Verkehrsarten ein wesentlich strukturbestimmendes Element. Die unabhängig von den Straßen verlaufenden Fußwege stellen sich nach wie vor in hoher Qualität dar. Der dagegen eher technische Umgang mit Fußwegen entlang der Verkehrsstraßen sowie die Zerstörung der Wege durch Wildparker stehen im deutlichen Kontrast zu den „inneren“ Qualitäten. Nach Realisierung der laufenden Planungen wird sich das Fußwegenetz in guter Qualität darstellen. Den zahlreichen behinderten und alten Menschen in Neu Olvenstedt steht bereits heute ein weitgehend barrierefreies Wegenetz zur Verfügung.

Die zentrale Fußwegeachse muß im Konflikt mit der Schaffung neuer Stellplätze und der Anfahbarkeit der Infrastruktureinrichtungen erhalten bleiben.

Radwege

Im Rahmen des gesamtstädtischen Radwegekonzeptes sind in Neu Olvenstedt bereits attraktive Radwegeverbindungen entstanden, die nur noch punktueller Qualifizierung bedürfen. Die größten Effekte zur weiteren Entwicklung des Radverkehrs dürften Maßnahmen haben, die eine bequem zu benutzende sowie wetter- und diebstahlgeschützte Unterbringung der Räder an der Quelle und dem Ziel des Verkehrs gewähren.

ÖPNV

Mit der Straßenbahn ist Neu Olvenstedt gut an die Innenstadt angebunden. Bei der heutigen Verfügbarkeit des privaten Kraftfahrzeuges können die zugrundegelegten Einzugsradien der Haltestellen von 500 m Luftlinie allerdings nicht zufriedenstellen. Empfohlen wird eine neue Straßenbahnhaltestelle am Olvenstedter Scheid sowie eine zusätzliche Bushaltestelle der Linie 71 am Olvenstedter Graseweg in Höhe des neuen Gymnasiums.

Darüber hinaus kann die Verlängerung der Buslinie 52 aus dem Stadtteil Nordwest in den Stadtteil Olvenstedt die bisherige Erschließung deutlich ausbauen. Zusätzlich wird die Einführung eines Quartierbusses empfohlen, der wichtige öffentliche Einrichtungen des Gebietes anbindet und Zubringerfunktion für die Straßenbahn übernimmt.

Stellplatzproblematik

Die Verfügbarkeit von Stellplätzen in Neu Olvenstedt variiert sehr nach Quartier. Während am Rande des Gebietes eine eher entspannte Situation vorherrscht, bzw. die Stellplatzdiskussion eher Fragen der Sicherheit, Bequemlichkeit und Gestaltung meint, besteht im zentralen Quartier „An der Marktbreite“ ein erhebliches Defizit.

Grundlage neuer Stellplatzkonzepte sollten quartiersbezogene, nächtliche Zählungen des ruhenden Verkehrs sein, um den aktuellen und tatsächlichen Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen zu ermitteln. Als zweiter Schritt können kurzfristig zu erreichende Verbesserungen durch gemeinsame Ortsbegehungen der Stadt, der Eigentümer und der Bewohner verabredet werden. Mittelfristig ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung bei gleichzeitiger Qualifizierung des Wohnumfeldes anzustreben.

In Neu Olvenstedt wechseln jeweils ein verkehrsfreier Innenhof und ein „Erschließungshof“ einander ab. Um das Image „ruhiges Wohnen im Grünen“ nicht zu zerstören, sollten die Wohnhöfe auch bei drastischem Stellplatzmangel grundsätzlich verkehrsfrei bleiben. Demgegenüber gestattet es das Prinzip „Lärm zu Lärm“, die vorhandenen Erschließungshöfe noch konsequenter mit Stellplätzen auszustatten - annehmbare gestalterische Lösungen vorausgesetzt. Selbst für den zentralen Bereich Neu Olvenstedts zwischen Marktbreite und Scharnhorstring, wären nach diesem Prinzip 0,6 Stellplätze pro Wohnung zu erreichen, quasi „unterm Küchenfenster“. Darüber hinaus gehender Bedarf ist in den weniger beanspruchten Randbereich zu lenken.

Gleichzeitig ist es möglich, die peripheren Stellplätze in der Akzeptanz der Autobesitzer durch Gestaltungs- und Sicherungsmaßnahmen zu erhöhen. Dazu wird durch den kriminalpräventiven Beirat der Stadt ein Modellprojekt an der Hans-Grade-Straße vorbereitet. Eine Unterbringung des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern und Paletten als Lösungsansatz des Stellplatzproblems ist kritisch zu sehen und im Einzelfall genau zu prüfen: die Kosten sind hoch, die Akzeptanz ist fragwürdig und die städtebaulichen Lösungen sind unbefriedigend. Das bereits realisierte Parkhaus am Scharnhorstring zeugt von den Akzeptanzschwierigkeiten bei der Bevölkerung.

Parkraumbewirtschaftung wird als zeitweilige Steuerung des Parkdruckes in den zentralen Bereichen für möglich erachtet. Insbesondere bei der derzeit forciert laufenden Schaffung neuer Stellplätze im Gebiet wird sich mittelfristig eine Bewirtschaftung nicht flächendeckend realisieren lassen.

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1.1: Auszug aus dem Flächennutzungsplanentwurf
 Abb. 1.2: Einbindung ins Umfeld, Planvorhaben
 Abb. 2.1: Milieu des öffentlichen Raums
 Abb. 2.2: Die Bauabschnitte
 Abb. 2.3: Zentren, Infrastrukturbereiche, Wohnbereiche
 Abb. 2.4: Titelblatt der Broschüre „Magdeburg-Olvenstedt - ein neues Wohngebiet“/Leitbilder des Konzeptes
 Abb. 2.5: Gestaltanalyse
 Abb. 2.6: Neues in Olvenstedt seit 1990
 Abb. 2.7: Gestaltungskonzept
 Abb. 2.8: Städtebaulicher Entwurf St.-Josef-Straße
 Abb. 2.9: Olvenstedter Scheid, Entwurfsvarianten 1 und 2
 Abb. 2.10: Olvenstedter Scheid, Entwurfsvariante 3
 Abb. 2.11: Olvenstedter Scheid, Isometrie Entwurfsvariante 3
 Abb. 2.12: Quartiersgliederung
 Abb. 2.13: Konzept der Plastiken im Wohngebiet
 Abb. 3.1: Altersstruktur in Neu Olvenstedt 1996
 Abb. 3.2: Altersstrukturvergleich Magdeburg und Neu Olvenstedt 1996
 Abb. 3.3: Altersstruktur „Am Parkweg“ 1996
 Abb. 3.4: Altersstruktur „Am Klusweg“, „An der Marktbreite“ und „Am Torweg“ 1996
 Abb. 3.5: Altersstruktur „Am Sternsee“ und „Am Sternbogen“ 1996
 Abb. 3.6: Haushaltsstruktur - Vorschläge der Gebietsentwicklung
 Abb. 3.7: Vergleich des relativen Bevölkerungsrückgangs in Neu Olvenstedt und in der Gesamtstadt 1991 bis 1996
 Abb. 3.8: Zu- und Wegzüge im Jahr 1996
 Abb. 3.9: Altersstruktur: Zuzüge aus der Stadt Magdeburg, Wegzüge ins Umland 1996
 Abb. 3.10: Wohnraumstruktur Neu Olvenstedt und Magdeburg im Vergleich
 Abb. 3.11: Wohnraumverteilung in Neu Olvenstedt
 Abb. 3.12: Zwei Varianten der Grundrißänderung für kleine 3-Raum-Wohnungen (54,51 qm)
 Abb. 3.13: Komplexe und altersgerechte Modernisierung
 Abb. 3.14: Einflußfaktoren auf Sanierungsbedarf und Sanierungsnachfrage
 Abb. 3.15: Bewertung der Wohnlagen
 Abb. 3.16: Eigentümer
 Abb. 3.17: Privatisierung von Wohnraum
 Abb. 4.1: Das Grüne Rückgrat
 Abb. 4.2: Stellplatzplanung am Klusweg
 Abb. 4.3: Prinzip der offenen (Spiel-)Landschaft am Beispiel Fliederhof/Parkweg
 Abb. 4.4: Prinzip der Erdgeschoßgärten
 Abb. 4.5: Freiflächenkonzept
 Abb. 4.6: Öffentliche Spielflächen
 Abb. 4.7: Prinzipskizze einer „Schaltfläche“ am Beispiel des Rosenhofes
 Abb. 4.8: Das Freibad im Umfeld
 Abb. 4.9: Sportangebote
 Abb. 5.1: Gesellschaftliche Einrichtungen - ursprüngliche Planung
 Abb. 5.2: Kindereinrichtungen / Bestand und Planung
 Abb. 5.3: Schulen/ Bestand und Planung
 Abb. 5.4: Jugendliche in Neu Olvenstedt 1996
 Abb. 5.5: Angebote für Jugendliche / Bestand und Planung
 Abb. 5.6: Grundriß von zwei Typen altersgerechter 1-Raum-Wohnungen
 Abb. 5.7: Einrichtungen für Senioren und Behinderte / Medizinische Einrichtungen
 Abb. 5.8: Rollstuhlgerechte 2-Raum-Wohnung im Vergleich zu einer Wohnung im Normalzustand
 Abb. 6.1: Grundriß der ehemaligen Gaststätte „Oka“
 Abb. 6.2: Wohngemeinschaftseinrichtung
 Abb. 6.3: Handel, Dienstleistung, Gewerbe
 Abb. 6.4: Maßnahmen zur Stärkung der Zentren
 Abb. 7.1: Fuß- und Radwegenetz
 Abb. 7.2: ÖPNV-Bestand
 Abb. 7.3: Verlängerung der Buslinie in die J.-Göderitz-Straße
 Abb. 7.4: ÖPNV-Planung
 Abb. 7.5: „Leitplan ruhender Verkehr“ aus der Gebietskonzeption
 Abb. 7.6: Prinzip verkehrsfreier Hof, verdichtetes Parken in der Straße - Quartier „Am Parkweg“.
 Abb. 7.7: Stichstraße zwischen Formerwinkel und Putzerhof - Bestand
 Abb. 7.8: Planungen zum Umbau der Stichstraße zwischen Formerwinkel und Putzerhof (LaReg)
 Abb. 7.9: Abgrenzung und Gliederung des Zählbereiches
 Abb. 7.10: Ergebnisse der Zählung ruhender Verkehr
 Abb. 7.11: Umgang mit dem ruhenden Verkehr im Zählbereich - Grobkonzept
 Abb. 7.12: Straßennetz

Tabellenverzeichnis

- Tab. 2.1: Städtebauliche Kriterien zur Unterstützung des Images „Städtisches Wohnen im Grünen“.
- Tab. 2.2: Architekturbezogene Kunst im Wohngebiet Olvenstedt
- Tab. 3.1: Zu- und Wegzüge: Neu Olvenstedt und Stadtteile innerhalb Magdeburgs 1995
- Tab. 3.2: Zu- und Wegzüge: Neu Olvenstedt und Stadtteile innerhalb Magdeburgs 1996
- Tab. 3.3: Zu- und Wegzüge: Neu Olvenstedt und Orte außerhalb von Magdeburg 1995
- Tab. 3.4: Zu- und Wegzüge: Neu Olvenstedt und Orte außerhalb von Magdeburg 1996
- Tab. 3.5: Stadtteile mit Zuzügen nach Neu Olvenstedt 1996
- Tab. 3.6: Szenarien der Einwohnerentwicklung in Neu Olvenstedt
- Tab. 3.7: Wohnräume je Einwohner Neu Olvenstedt und Magdeburg im Vergleich
- Tab. 3.8: Freigezogene Wohnungen der Wohnungsbau-gesellschaft Magdeburg
- Tab. 3.9: Sanierungsmaßnahmen der Wohnungs-unternehmen
- Tab. 3.10: Mieten vor und nach Modernisierungs-maßnahmen
- Tab. 3.11: Angaben zur preislichen Konkurrenzsituation der Mieten
- Tab. 3.12: Einkommensschwellen für Mietwohnungen und die Bildung von Wohneigentum
- Tab. 3.13: Ansätze für ein differenziertes Sanierungs-konzept - Wohnungstypen
- Tab. 3.14: Bewertung der Wohnlagen
- Tab. 3.15: Wohnungseigentümer in Neu Olvenstedt
- Tab. 3.16: Laufende und geplante Privatisierungen
- Tab. 4.1: Kleingartenanlagen in Neu Olvenstedt
- Tab. 4.2: Spielplätze Bestand und Bedarf
- Tab. 4.3: Öffentliche Spiel- und Freizeitflächen nach Altersgruppen
- Tab. 4.4: Kleinräumiger Bedarf an öffentlichen Spielplätzen
- Tab. 4.5: Freiraumpotentiale für zusätzliche Spielplätze
- Tab. 4.6: Freiflächen auf den Grundschulen - Spielflächenpotentiale
- Tab. 4.7: Freiraumpotentiale für Jugendtreffs im Freien
- Tab. 4.8: Sportstättenbedarf und -bestand
- Tab. 4.9: Eckwerte der Freibadvarianten im Überblick
- Tab. 5.1: Kindereinrichtungen im Stadtteil Neu Olvenstedt - Bestand
- Tab. 5.2: Kindereinrichtungen - Bedarf und Kapazität 1995 bis 1997
- Tab. 5.3: Entwicklung der KiTa-Kapazitäten
- Tab. 5.4: Kindereinrichtungen - Leerstand
- Tab. 5.5: Standortanalyse der Umnutzungspotentiale zu schließender Einrichtungen
- Tab. 5.6: Kindereinrichtungen - bisherige Umnutzungen
- Tab. 5.7: Kindereinrichtungen - Nachnutzungskonzepte
- Tab. 5.8: Grundschulen - Bestand (Schuljahr 1997/1998)
- Tab. 5.9: Hort - Bestand (Schuljahr 1997/98)
- Tab. 5.10: Sekundarschulen - Bestand (Schuljahr 1997/98)
- Tab. 5.11: Sonderschulen, Gymnasium - Bestand (Schuljahr 1997/98)
- Tab. 5.12: Schulsporthallen - Bestand (Schuljahr 1997/98)
- Tab. 5.13: Grundschulen - bestehende Planungen
- Tab. 5.14: Sekundarschulen - bestehende Planungen
- Tab. 5.15: Angebote für Jugendliche
- Tab. 5.16: neue Projekte für die Jugendfreizeit im Jahr 1997
- Tab. 5.17: Altersgerechte Wohnungen in Neu Olvenstedt und in der Gesamtstadt
- Tab. 5.18: Angebote für Senioren
- Tab. 5.19: Behindertengerechte Wohnungen
- Tab. 5.20: Niedergelassene Ärzte und Krankengymnastik
- Tab. 5.21: Ausgewählte Einwohner-/Arzt-Relation Neu Olvenstedt und Richtwerte im Vergleich
- Tab. 5.22: Gemeinwesenarbeit in Neu Olvenstedt
- Tab. 5.23: Gemein wesenarbeit in Neu Olvenstedt - neue Projektideen
- Tab. 6.1: Gewerbean- und abmeldungen 1. Halbjahr 1996 im Vergleich zum 1. Halbjahr 1997
- Tab. 6.2: leerstehende Objekte
- Tab. 6.3: Absehbare Leerstände von Infrastrukturalteinrichtungen bis 2004
- Tab. 6.4: Verkaufsflächen 1995
- Tab. 6.5: Rahmenbedingungen für Handel
- Tab. 6.6: Geplante Handels- und Dienstleistungsobjekte
- Tab. 7.1: Stellplatzbilanz 1992
- Tab. 7.2: Ergebnisse der Zählung/grobe Verdichtungspotentiale
- Tab. 7.3: Bilanz Stellplätze zu Wohnungen



Umschlag gedruckt auf
chlorfrei gebleichtem Papier
Gedruckt auf Recycling-Papier

Impressum:

Herausgeber:

Landeshauptstadt Magdeburg
Büro für Öffentlichkeitsarbeit
und Protokoll
39090 Magdeburg

Redaktion:

Stadtplanungsamt Magdeburg

Hauptverantwortlicher für den Inhalt:



StadtBüro Hunger
Stadtforschung und -planung
Zimmerstraße 11
10 969 Berlin
Bernd Hunger
Andreas Krampe
Stephan Westermann

Grafik-Design:

Ateliergemeinschaft Rudolf Purke/Karl-Heinz Art
VBK/BBK

Herstellung:

Gebr. Garloff GmbH
Gröperstraße 14
39124 Magdeburg

Copyright: Stadtplanungsamt Magdeburg