



Rahmenplan Innenstadt Magdeburg 2035⁺



Abb.1: Der italienische Künstler Maurizio Nannucci errichtete 2008 ein Lichtkunstwerk an der Hubbrücke. Elbaufwärts ist in blau leuchtendem Schriftzug zu lesen: „Von soweit her bis hierhin“

Rahmenplan Innenstadt Magdeburg 2035⁺



digital einsehbar unter
www.magdeburg.de/rahmenplaninnenstadt

Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt Magdeburg
Fachbereich Stadtplanung und Vermessung
An der Steinkuhle 6
39128 Magdeburg

www.magdeburg.de
stadtplanung@magdeburg.de

Inhaltliche Erarbeitung und Redaktion des Endberichtes, Stand 24.09.2021

URBAN CATALYST GmbH
Glogauer Straße 5
10999 Berlin

www.urbancatalyst.de

Gestaltung

Design SP
Stephan Pohl
Dorotheenstraße 4
39104 Magdeburg

www.design-sp.de

Redaktionsschluss

Inhaltlich: 24.09.2021
Redaktionell: 27.08.2024

Bildnachweis

Urheber

Urban Catalyst GmbH, Berlin

Fotostudio Althaus, Magdeburg

Fotoscheune Burg, Burg

Dr.-Ing. habil. Matthias Lerm, Dresden

Landeshauptstadt Magdeburg,

Fachbereich Stadtplanung und Vermessung, Bernd Kapelle

Prof. Johannes Kalvelage, Dessau

Bernd Kapelle, Magdeburg

Landeshauptstadt Magdeburg,

Fachdienst Verkehrsplanung, Herr Siesing

Johannes Wöbse, Biederitz

Sam Rey, Wellen

Michael Hünerbein, Magdeburg

Andreas Lander, Magdeburg

Foto Video Lehmann, Niederndodeleben

Abbildungs-Nr.

Abb. Titelseite, 7-11, 14-15, 19-20, 23, 27, 30, 34, 38, 41-42, 43-44,
46-47, 49, 53, 55, 63, 65-67, 72, 75, 79, 82, 84, 86, 89, 92, 96,
99-100, 102-104, 106, 108, 110, 112, 114,

Foto der Oberbürgermeisterin Frau Borris

Foto des Beigeordneten Herrn Rehbaum

Abb. 2-6, 88, 90-91, 97-98

Abb. 12-13, 16-18, 22, 24-26, 29, 31-33, 35-37, 39-40, 48, 50-52, 54,

61, 64, 69, 73-74, 76-78, 80-81, 83, 93-95, 101, 105, 107, 109, 111, 113,

Abb. 21 (adaptiert, „2020“ durch den Fachbereich Stadtplanung und
Vermessung in gleicher Darstellweise ergänzt)

Abb. 1, 28, 58, 62, 70-71, 85, 87, 115

Abb. 45

Abb. 56

Abb. 57

Abb. 59

Abb. 60

Abb. 68

Inhalt

Grußworte _____ 4
Vorwort _____ 6

1. Einleitung _____ 10

2. Prozess und Dialog: Zukunft Innenstadt _____ 14

3. Analyse _____ 18

3.1. Sektorale Analyse _____ 18

3.1.1. Die Innenstadt in der Gesamtstadt / Region _____ 19

3.1.2. Stadtgeschichte (Historische Schichten) _____ 20

3.1.3. Baustruktur _____ 24

3.1.4. Freiraum _____ 28

3.1.5. Mobilität _____ 34

3.1.6. Handel, Wirtschaft und Bildung _____ 38

3.1.7. Wohnen und Quartiere _____ 42

3.1.8. Freizeit und Kultur _____ 46

3.2. Fazit der Analyse _____ 50

4. Leitziele _____ 58

4.1. Magdeburg urban _____ 60

4.2. Magdeburg vernetzt _____ 70

4.3. Magdeburg vielfältig _____ 78

5. Gesamtkonzeption: Integrierter Rahmenplan _____ 86

6. Vertiefungsbereiche _____ 88

6.1. Neue Mitte _____ 90

6.2. Jakobstraße _____ 92

6.3. Große Münzstraße _____ 94

6.4. Elbuferpromenade _____ 96

6.5. Gleispromenade _____ 98

7. Umsetzung und Ausblick _____ 100

Grußwort der Oberbürgermeisterin

Liebe Magdeburgerinnen und Magdeburger, liebe Leserinnen und Leser, die Innenstadt ist Herz und Puls der Landeshauptstadt Magdeburg. Seit Beginn der über 1.200 Jahre zurückreichenden Stadtgeschichte ist der Stadtkern identitätsstiftend für alle Magdeburgerinnen und Magdeburger. Auf engem Raum trifft hier Geschichte auf Moderne.

Der heutige Stadtteil Altstadt erstreckt sich vom Universitätsplatz bis zum Hasselbachplatz und bietet aufgrund der Nähe zur Elbe eine besondere Aufenthaltsqualität. Hier wirken Kultur, Wirtschaft und Verwaltung eng zusammen und gestalten die Dynamik und Zukunft der gesamten Stadt maßgeblich mit. Deshalb müssen genau hier die richtigen Voraussetzungen für die weitere Entwicklung geschaffen werden.

Der Rahmenplan Innenstadt dient der Gesellschaft, Politik und Stadtverwaltung als Handlungsgrundlage und Leitfaden für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Altstadt. Er ist auf eine zukunftsgerichtete Innenstadtentwicklung fokussiert, die sich Herausforderungen wie dem Klimawandel, der Verkehrswende und dem zunehmenden Online-Handel stellt.

Das Planwerk reagiert mit neuen Maßstäben auf die sich verändernden Bedürfnisse der Magdeburger Bevölkerung und stärkt den Wohlfühlfaktor in der Umgebung, insbesondere für Fußgängerinnen und Fußgänger. Durch die Entschleunigung des Verkehrs, die Entstehung von Flaniermeilen mit Shops und Gastronomie sowie grünen Ruheoasen erhalten wir eine lebens- und liebenswerte Umgebung.

Konkret werden für fünf ausgewählte Gebiete bereits erste vertiefende Planungsüberlegungen vorgestellt. Für den Kreuzungsbereich Breiter Weg/Ernst-Reuter-Allee und für die Areale Jakobstraße, Große Münzstraße, Elbuferpromenade sowie die sogenannte Gleispromenade als Fläche zwischen Bahnschienen und Bahnhofstraße wurden diese neuen Maßstäbe bereits gedanklich gesetzt.

Mit dem Rahmenplan Innenstadt und dessen erfolgreicher Umsetzung wird die Landeshauptstadt Magdeburg ihrer Verantwortung gegenüber der heutigen und den zukünftigen Generationen gerecht. Als Oberbürgermeisterin wünsche ich mir, dass sich auf dieser Basis neue Projekte entwickeln und Magdeburg eine Zukunft vor sich hat, die lebendig und grün ist. So bleibt unsere Innenstadt ein vielseitiger Ort, den sowohl Einheimische als auch Gäste weiterhin gern erkunden und genießen werden.



Simone Borris
Oberbürgermeisterin der
Landeshauptstadt Magdeburg

Grußwort des Beigeordneten für Umwelt und Stadtentwicklung

Liebe an der Entwicklung Magdeburgs Interessierte, der Stadtrat hat den Rahmenplan Innenstadt für die Landeshauptstadt Magdeburg beschlossen. Dieser vorliegende Rahmenplan stellt eine Diskussionsgrundlage dar, auf die sich alle – Zivilgesellschaft, Politik und Stadtverwaltung – berufen können.

Der städtebauliche Rahmenplan Innenstadt ist keine Planung der Verwaltung, sondern ist als Plan vieler in einem umfassenden Beteiligungsverfahren entstanden. Sechs Öffentlichkeitsveranstaltungen mit fast 3.600 Teilnehmenden, online und in Präsenz, fanden statt und über 20.000 Hinweise zur weiteren Entwicklung unserer Stadt gingen ein. Ich bedanke mich für diese rege Beteiligung, zeigt sie doch das Interesse der Magdeburgerinnen und Magdeburger an der künftigen Entwicklung ihrer Innenstadt.

Der Rahmenplan Innenstadt soll als gemeinsame Vision (2035+) dienen, die Identität Magdeburgs stärken, die Innenstadt zukunftsorientiert gestalten und den Handlungsrahmen der künftigen Entwicklung darstellen. Er ist rechtlich nicht bindend, setzt aber als informelle Planung mit Stadtratsbeschluss den Rahmen für nachfolgende rechtsverbindliche Planungen.

Der Rahmenplan Innenstadt steht für die Leitziele Magdeburg **Urban**, Magdeburg **Vernetzt** und Magdeburg **Vielfältig**: Hier wird der Mensch wieder zum Planungsmaßstab, so dass die Innenstadt attraktiver wird und zum Verweilen sowie zum Flanieren einlädt. Dabei gilt es gerade in Zeiten des Klimawandels, die Ressource Innenstadt verantwortungsbewusst für die nächsten Generationen weiter zu entwickeln.

Teilraumkonzepte aus dem Rahmenplan sollen in den kommenden Jahren entwickelt und realisiert werden. Die Visionen für die Vertiefungsräume, die im Rahmen des Dialogprozesses mit der Stadtgesellschaft entwickelt wurden, sind dabei nicht unumstößlich. Es ging eher darum, die drängendsten Probleme und Wünsche der Bevölkerung zu identifizieren und nachfolgend neue Ideen für eine zukunftsorientierte Qualifizierung der Innenstadt aufzuzeigen.

Um bestimmte Ziele wie eine von der Bürgerschaft gewünschte räumliche wie verkehrliche Weiterentwicklung der Innenstadt zu beginnen, sind auch unkonventionelle temporäre Experimente angedacht. Hier gilt es, bei der Umsetzung von Pilotprojekten auch mal etwas zu wagen. Auch aus einem möglichen Scheitern kann man etwas für die Zukunft lernen.



Jörg Rehbaum
Beigeordneter für Umwelt und Stadtentwicklung

Die Innenstadt soll kooperativ entwickelt, der Dialog mit der Stadtgesellschaft fortgesetzt und kultiviert werden. Ich freue mich auf den weiteren Entwicklungsprozess und möchte Sie ausdrücklich bitten, sich weiterhin lebhaft an der Entwicklung Ihrer Innenstadt zu beteiligen.

Vorwort

Der Rahmenplan Innenstadt Magdeburg als Beitrag zur Gestaltung städtebaulich wirksamer Räume

Weiteres Bauen an und in Magdeburgs Kern, wie es der Rahmenplan Innenstadt programmatisch empfiehlt, setzt bei den teils als fragmentarisch wahrgenommenen Ergebnissen des Nachkriegsaufbaus und des Baubooms nach 1990 an. Bei aller Unterschiedlichkeit möglicher Nutzungen gilt es dabei, weitgehend geschlossene städtebauliche Räume zu erzielen, die die Straßen und Plätze als verbindende Verkehrsfläche, aber auch als Raum für Begegnung, Handel, Freizeit, Kultur und klimatischen Ausgleich entwickeln.

Traditionell kommt dem Wohnen im Magdeburger Stadtzentrum eine wichtige Rolle zu, schafft es doch Heimat und Verbundenheit, führt zur Belebung der öffentlichen Räume mit kurzen Wegen und sozialer Kontrolle. Gleichzeitig erfreut sich das Wohnen angesichts einer als krisenhaft erlebten Zeit erhöhter öffentlicher Aufmerksamkeit. Die Zeit scheint vorbei zu sein, in der man die gebaute Stadt als Gegebenheit hinnahm, über die man sich nicht sorgen müsse. Stattdessen werden hitzige Debatten geführt zur Gebäudeenergiefrage, Zukunft der Mobilität, schwächelnden Rolle von Handel, Dienstleistung, Gewerbe und Bürosektor. Kulturelle Angebote leiden unter einer Zurückhaltung der Kundschaft, gesellschaftlicher Aufwand wird verstärkt für Verteidigung, Sicherheit und Krisenbewältigung geleistet. Schließlich erscheinen die Bemühungen um Klimaschutz und -anpassung angesichts grassierender Erderhitzung als viel zu spät und viel zu gering.

All das erfordert Antworten im Wohnungsbau, leistet er doch einen unverzichtbaren Beitrag über die Erschaffung und Erhaltung hinaus als Lebensraum und Aspekt zur Sinnstiftung erfüllten menschlichen Daseins - und das nicht nur im Stadtkern.

Unsere Städte, und da ist Magdeburg trotz schwerster Kriegszerstörung und einem den heutigen Erwartungen nur noch eingeschränkt entsprechenden Neuaufbau keine Ausnahme, sind physische Realität und es kann angesichts des mit Bauen verbundenen Treibhausgasausstoßes auch nicht erstrebenswert sein, sie grundsätzlich in Frage zu stellen und damit einer neuerlichen radikalen Umgestaltung zu überantworten.

Nein, heute und künftig geht es darum, eine Weiterentwicklung des urbanen Gewebes hin zur Zukunftsfähigkeit in beharrlichen, aber kleinen, bestandsnahen Schritten zu erzielen. Erwünscht sind Beiträge zur sozialen Ausgewogenheit und Integration, möglichst geringe Energieverbräuche im Betrieb und bei der Unterhaltung der Gebäude, städtebauliche und architektonische Weiter-

entwicklungen und Aufwertungen, die einerseits das Bestehende als Konstante trotz Veränderung weiterführen, andererseits aber die schon aus immobilienwirtschaftlicher Perspektive heraus notwendige kontinuierliche **Erhaltung und Weiterentwicklung der Bestände**¹ vorantreibt. Als Faustformel mag gelten, dass in einem Jahrhundert 1/5 aller gebauten Strukturen zu erneuern sein werden, alles andere ist durch Pflege und Unterhaltung weiterzuführen.

Die städtebaulichen Leitbilder des Nachkriegsneuaufbaus deutscher Städte haben mit dem Siedlungsbau zu einem radikalen Rückgang von Dichte geführt. Offene Zeilenstrukturen in den abgeräumten Flächen des Stadtkerns und als Satellitenstadtteile und mehr noch flächenhafte Kleinhauseppiche zumeist in peripheren Lagen haben das Prinzip der räumlich gefassten Straßen und Plätze aufgegeben zugunsten fließender Räume, die es dann erleichtert haben, diese Zwischenräume für die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden (Auto-)Verkehrs zu nutzen. Zugespielt wurde die Stadt auseinandergetrieben, um die Erreichbarkeit der dezentralisierten Nutzungen durch Fahrzeuge zu sichern. Verbunden ist das alles mit Flächenfraß, dem Fehlen hierarchischer, gefasster Stadt- und Straßenräume und horrender Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb jeglicher Infrastrukturen.

Die damit verbundene Lebensweise hat weltweit mittlerweile dazu geführt, dass das atmosphärische Gleichgewicht aus dem Lot geraten ist und die Veränderung der bisher vergleichsweise stabilen klimatischen Verhältnisse ausgerechnet das städtische Leben besonders bedroht. Hier muss drastisch gegengesteuert werden und paradoxerweise ist es nun gerade nicht mehr ein aufgelockerter Städtebau geringer Dichte als Rezept, sondern vielmehr die Rückkehr zur geplanten, kompakten Stadt einer moderaten bis hohen Dichte, der Ausbau und die Qualifizierung der Freiraumsysteme und eine radikale Änderung der Mobilität hin zu vergleichsweise wirtschaftlich betreibbaren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, also Fuß- und Radverkehrsmittel sowie öffentliche Verkehrsmittel.

Dieses im Fachjargon als „Dreifache Innenentwicklung“ bezeichnete Vorgehen hilft, durch parzellulären, räumlich integrierten Städtebau zu einem räumlichen Kontinuum der Städte und Gemeinden zu gelangen, wie es in den vergangenen Jahrhunderten - von kriegerischen Eingriffen abgesehen - immer Ziel baulich-räumlicher Strategien war.

Die angebaute Stadtstraße² rückt so in den Mittelpunkt der Bemühungen, mit Wohnungsbau Städtebau zu betreiben. Dabei kommen den Straßen künftig andere Aufgaben zu, als nur Korridore für die Erschließung der Grundstücke und Häuser zu sein. Sie werden verstärkt Raum für Begegnung, Freizeit, Versorgung und auch Kultur sein. Auch können sie, teil- oder, wo es wegen geringerer Nutzungsdichte möglich erscheint, sogar vollentsiegelt (Abb.2, Abb.3, Abb.4, Abb.5 Seite 8) das Rückgrat der grünblauen Infrastruktur bilden. Reich ausgestattet, was ab einer Dichte von etwa 100 Einwohnern pro Hektar möglich ist, sind sie mit Vorgärten, unterpflanzten Alleen und weitgehend versickerungsfähigen Abstellflächen mit Fugenbewuchs sogar Korridore für die Biodiversität (Abb.6 Seite 9). Auch hier lohnt es sich, räumlich hierarchische Systeme anzulegen oder weiterzuentwickeln. Straßenräume werden künftig auch in Magdeburgs Innenstadt mit zunehmender Breite eine allergrößte Vielfalt aufweisen - beginnend bei der schmalen Gasse oder Schlippe, die nur randlich einige Kräuter aufnimmt, über Wohnwege, baumbestandene Straßen ohne und mit Vorgärten bis hin zu den großartigen Alleen, mehrreihig und als Krönung verbunden mit linearen Parkanlagen oder sogar Wasserläufen, wie es für umgestaltete frühere Wallanlagen charakteristisch ist. All das gehörte und soll künftig wieder zum Instrumentarium der Stadtbaukunst gehören.



Abb.2: Magdeburger Rinnen im Detail - Friesenstraße in Magdeburg →
Abb.3: Magdeburger Rinnen von oben - Friesenstraße in Magdeburg ↘



Abb.4: vollentsiegelte Lindenallee in Feldberg - Brandenburg ←



² „Geschlossene Bauweisen bieten in ihrer großen Vielfalt einen reichen Formenschatz, die anstehenden städtebaulichen und architektonischen Aufgaben einer qualitätsvollen Stadtverdichtung zu lösen. Sie sind an die historischen Stadtstrukturen anschlussfähig und können auch zur Überführung offener Baustrukturen einer zu geringen Dichte, wie sie etwa für viele Siedlungen des Nachkriegswiederaufbaus [...] typisch sind, dienen.“ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190110_uba_kommissionspapier_knbau_wohnungsbau_bf.pdf, S. 9; abgerufen am 9. März 2020

¹ Vgl. hierzu mit starker Bestandsorientierung Umweltbundesamt (Hg.): Umwelt und Klima schützen - Wohnraum schaffen - Lebensqualität verbessern. Empfehlungen von UBA und KNBau für einen nachhaltigen Wohnungs- und Städtebau. Dessau-Roßlau 2023; https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2023_uba_pos_wohnraumschaffung_bf_2auflage.pdf, abgerufen am 1.9.2023



Abb.5: teilentsiegelte Straße in Gnadau



Abb.6: Straße als Biodiversitätskorridor – Friesenstraße in Magdeburg

Der Bau von Häusern in den Städten war nie nur dem Zweck alleine geschuldet. Stets wurde durch das Miteinanderstehen der Bauten der Raum der Öffentlichkeit - der städtischen Gemeinschaft - gebildet und geschaffen. Beim Nachkriegsneuaufbau der Magdeburger Innenstadt, besonders stringent im nordöstlichen Teil, wurde statt solcher raumbildenden Typologien einer Blockrandbebauung auf freistehende Blöcke zurückgegriffen, diffus im fließenden Raum stehend. Die Erwartungshaltung ist heute eine andere. Öffentlichkeit, Bewegung und gemeinschaftlicher Aufenthalt erfordern räumlich gefasste öffentliche Straßen und Plätze. Das Wohnen jedoch soll und muss von den davon ausgehenden Störungen geschützt werden, wofür sich möglichst große Höfe anbieten. Diese wirken mit ihrer starken Durchgrünung abkühlend, was angesichts der ungebremsten Erhitzung des städtischen Klimas unverzichtbar ist.

Dem Wohnen kommt für diese notwendige Neuorientierung an der Schaffung von urbanem Raum auch künftig die wichtigste Rolle zu. Wohnungen sollten sich künftig weniger am Gang der Sonne orientieren, eher vor dieser schützen. Viel wichtiger ist es, dass sie sich auf den sozialen Raum - die Straße - beziehen und sich diesem mit ihrer Fassade und den Hauptnutzräumen zuwenden. Dazu ist der Verkehrslärm durch Verkehrsberuhigung so weit zu begrenzen, dass dies möglich wird.

In den Erdgeschossen sollte entlang der wichtigen Straßen und der Plätze nicht gewohnt werden. Das ist in kleineren Straßen, Gassen und Wohnwegen dann möglich, wenn das unterste Fußbodenniveau um einige Stufen herausgehoben wird. Ein ebenerdiger Zugang wird dann über den Fahrstuhl oder eine hofseitige ebenerdige Zugangsmöglichkeit angeboten, die gleichzeitig den Vorteil hat, dass man durch jedes Haus hindurch von der Straße zum Hof oder Garten gehen kann.

Stattdessen sollen die Erdgeschosse als „Begegnungszonen“ aufgefasst werden, was viele mögliche Nutzungen umfasst. Das, was traditionell durch Handel und Gastronomie dominiert wurde,

wird künftig auch gewerblich oder für gemeinschaftliche Zwecke der Begegnung, des informellen Austauschs zur Verfügung stehen. So werden die Erdgeschosszonen der Häuser und damit auch der Straßen lebendig und vielfältig belebt - öffentlich oder halböffentlich nutzbar.

Völlig offene vorgesetzte oder angehängte Balkone mögen rationell herstellbar sein, tragen aber weder dem Schutzbedürfnis der Nutzer Rechnung noch stärken sie den uneingeschränkt repräsentativ-öffentlichen Charakter der Straßen und Plätze. Besser sind halb zurückgesetzte, an Loggien mit dem Essplatz verbundene Balkone, die halb innen, halb außen mehr Schutz bieten. So wird auch eine zu private, vorstädtische Erscheinung des Wohnens vermieden. Das Wohnen behält seine Würde.

Werden die neuen Bauten, wenn schon nicht auf neu gebildeten kleinteiligen Parzellen aufgebaut, sondern zusammenfassend als „Wohnanlage“ errichtet, dann sollte trotzdem durch möglichst kurze Frontlängen mit jeweils anderen Architekturen der Eindruck von Vielfalt entstehen. Allzu lange, gleichförmige Fronten laden nicht zum Flanieren, zum Erkunden der Stadt ein und sind deshalb zu vermeiden. Bei zusammenhängendem Eigentum und gemeinsamer Errichtung der Bauten können Feinkörnigkeit und Abwechslungsreichtum erzielt werden, indem Brüstungshöhen, die Achsmaße der Fenster und die architektonisch wirksamen Schmuckelemente gebäudeweise variiert werden.

Eine Vielzahl von Eingängen beleben das Ortsbild, indem diese Start und Ziel des Fußgängerlaufs sind. Es sind wieder Häuser zu bauen, deren Längen, bedingt durch die Zahl der Wohnungen, die durch ein Treppenhaus erschlossen werden, maximal den gründerzeitlichen Frontlängen von etwa 30 Metern entsprechen.

Auch die Fassadengestaltung ist als Mittel der hierarchischen Differenzierung neu zu entdecken. Am wertigsten sollen die Fassaden zu den wichtigen städtischen Magistralen und Plätzen, auch zum Elbraum hin, ausgebildet werden. Hoffassaden

können schlichter sein und sollten begrünt werden, was auch für möglichst im Naturputzton zu streichende und zu begrünende Brandwände gilt.

All dies als **räumlich orientierter Städtebau** zusammengekommen wird der Entstehung von dichtem urbanem Gewebe in der Innenstadt förderlich sein, ohne dass dabei etwa viel abgebrochen werden müsste. Vielmehr sollen die bestehenden Wohn- und Gewerbebauten baulich erhalten und weiterentwickelt werden.

Im **Stadtquartier** vollziehen sich die Lebensvorgänge der Bevölkerung, werden Kontakte aufgenommen, leben die Generationen zusammen, wird Integration und Inklusion geleistet. Zugleich wird auf dieser Ebene aber auch die größte Anpassungsleistung an die beschriebenen Änderungen nötig. Da in Deutschland über 80 % aller Wohngebäude kleinteilig sind und etwa die Hälfte der Gesamtbevölkerung in diesen Gebäudetypologien beheimatet ist, wird gerade auch für diese Gebiete einer künftig viel zu gering geltenden Dichte eine Transformation nötig³. Alleine mit einer Nachverdichtung⁴ durch weiteren An- und Aufbau ist es damit freilich nicht getan, da die Infrastruktur in der Regel nur auf den Bestand ausgelegt ist. Hierfür müssen also Strategien umgesetzt werden, die andernorts bereits erfolgreich erprobt wurden. Sie sollten darauf zielen, die Vielfalt zu vergrößern, die knapp bemessene Infrastruktur nicht zu überfordern, indem bauliche Erweiterungen mit höherer Effizienz und sogar Suffizienz einhergehen - „weniger ist mehr“ - und bestimmte Funktionen nicht überall vorgehalten, sondern in einer „Sharing Economy“ quartiersweise geteilt werden.

Hinsichtlich der Verkehrs- und Energiewende werden die Vorteile einer quartiersweisen Betrachtung und Lösung augenfällig. Gerade der gegenüber dem Gebäude größere Betrachtungsrahmen ermöglicht arbeitsteilige Lösungen, die dann eine wirtschaftliche Auslastung des einzelnen Angebots ermöglichen. Ein Beispiel dafür: Die beliebte Eckkneipe wird weder im randstädtischen Kleinhausgebiet noch in den Wohnzeilen des nordöstlichen Stadtzentrums funktionieren können, in der vier- bis fünfgeschossigen geschlossenen Blockrandbebauung im kompakten Stadthausquartier oder in einer weiterentwickelten Plattenbausiedlung dann schon eher.

Quartiersbezogene Strategien durch einen als räumlich orientierten Städtebau aufgefassten Wohnungsbau, ergänzt durch vielfältige weitere Citynutzungen, bei künftigen Bau- und Instandsetzungsaktivitäten auf der jeweiligen Ebene zugrundegelegt, können helfen, dass Magdeburgs Stadtkern mit der Umsetzung des Rahmenplans Innenstadt - auch und gerade angesichts der absehbar weiter krisenhaften Entwicklung - lebendige, urbane und lebenswerte Heimat bleibt.

Magdeburg, 4. September 2023


Dr.-Ing. habil. Matthias Lerm
Ehemaliger Leiter Stadtplanungsamt
Landeshauptstadt Magdeburg

³ Vgl. hierzu im Vergleich eine Zusammenfassung zur Problematik aus britischer Sicht u.a. mit „The Wrong Kinds of Housing“ (S. 29 f.), „Housing in the Wrong Places“ (S. 30-32) und positiv wahrgenommenen Entwicklungen hin zu kompakten Nachbarschaften in Freiburg/Br., Amsterdam und Kopenhagen: Hall, Peter: Good Cities, Better Lives. How Europe Discovers the Lost Art of Urbanism. Abington 2014

⁴ „Notwendige höhere Dichten erfordern eine sorgfältige Durcharbeitung der Trennlinien zwischen öffentlichen, halböffentlichen und privaten Räumen. Werden diese vernachlässigt, weggelassen oder aufgegeben, wird aus Dichte Enge, aus Urbanität Gedränge, aus fröhlicher städtischer Lebhaftigkeit Störung und Angstraum. Unabhängig von Eigentum oder Miete, Genossenschaft oder großem Wohnungseigentum in einer Wohnanlage gelten diese Bemühungen immer dem Schutz der Privatheit der Bewohnerin und des Bewohners.“ https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/190110_uba_kommissionspapier_knbau_wohnungsbau_bf.pdf, S. 9f.;

1. Einleitung

Aktuelle Herausforderungen für die Innenstädte

Die Innenstadt ist der identitätsstiftende Kern der Stadt. Hier konzentrieren sich wirtschaftliche, administrative und kulturelle Nutzungen. Bundesweit weisen Innenstädte starke Veränderungsdynamiken auf. In den vergangenen Jahrzehnten setzten viele Städte in erster Linie auf den Ausbau und die Sicherung der Standortbedingungen für den Handel. Auch in Magdeburg stand in den 1990er-Jahren dieses Ziel im Fokus des "Entwicklungskonzepts Innenstadt Magdeburg" (Publikationen des Fachbereiches Stadtplanung und Vermessung "Weiße Reihe" 54/1996). Allee-Center, City-Carré und Ulrichs-haus sind Zeugnisse dieser Zeit. Mittlerweile haben sich die Vorzeichen für die Zentrenentwicklung in den Städten geändert: Immer stärker werden die Innenstädte auch zu einem Ort für Erlebnisse, Freizeitbeschäftigung und Wohnen. Damit verändern sich die Ansprüche an die Aufenthalts- und Erlebnisqualität. Gleichzeitig kommen insbesondere im Zuge der voranschreitenden Digitalisierung neue Anforderungen an den stationären Handel, an die Arbeitsorte und an die Mobilität hinzu. So muss der stationäre Handel durch die zunehmende Online-Konkurrenz neue Strategien entwickeln. Die Bürostandorte haben veränderte Raumansprüche zu integrieren. Die Mobilität ist nachhaltiger, multimodaler und vernetzter zu denken.

Die Maßnahmen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie wirken wie ein Katalysator dieser Entwicklungen und stellen heutige Zentrumsnutzungen wie das ausschließliche Fokussieren auf das Einkaufen verstärkt in Frage.

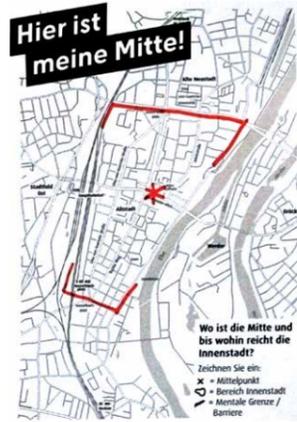
Es geht um die Zukunft der Innenstadt! Es wird in Zukunft immer wichtiger, Nutzungen ausdifferenzieren und neue zentrenbildende Nutzungsmischungen für die Innenstadt zu definieren. Die Innenstädte werden als Orte für unterschiedliche Wohnformen, kulturellen Austausch und urbane Produktion sowie als Quartiere der kurzen Wege und guten Anbindung mit exzellenter Versorgung wiederentdeckt. Auch aus ökonomischer Perspektive werden hohe Erwartungen an die Innenstädte geknüpft: Der Handel versucht seine Position mit neuen Konzepten auch in schwächeren Lagen zu stärken. Gleichzeitig wollen viele Eigentümerinnen und Eigentümer von der zentralen Lage ökonomisch profitieren. Viele Kommunen stehen vor der Herausforderung, diesen Wandel aktiv mitzugestalten und ihre Innenstädte als lebendige Orte für die Stadtgesellschaft und im Sinne des Gemeinwohls zu entwickeln.

Entwicklungen in Magdeburg

In Magdeburg ist seit der deutschen Wiedervereinigung ein Transformationsprozess in Gang gesetzt worden, mit dem die Landeshauptstadt ihr Profil weiter schärft. Städtebauliche Ikonen wie der Magdeburger Dom, das Kloster „Unser Lieben Frauen“ oder das Rathaus und die Johanniskirche sind zeitgemäß saniert worden. Durch Projekte der Internationalen Bauausstellung (IBA) „Stadtumbau Sachsen-Anhalt 2010“ wurde die Magdeburger Innenstadt unter dem Motto „Leben an und mit der Elbe“ besser mit dem Fluss als wichtigem Natur- und Kulturraum verknüpft. Mit dem neuen Domquartier, dem Neubau „Blauer Bock“ (SWM-Hochhaus) sowie dem Luisencarré entstehen neue Stadtmarken, welche die Entwicklungsdynamik des Zentrums sichtbar machen.

Die Innenstadt ist als urbane Mitte von Handel, Dienstleistungen und Kultur sowie als Identifikationsort nicht nur für Magdeburg, sondern überregional von herausragender Bedeutung. Das Einzugsgebiet reicht bis in den Salzlandkreis sowie die Kreise Börde und Jerichower Land. Die Stadt ist heute durch städtebaulich äußerst heterogene Quartiere ohne ein genau definiertes Zentrum gekennzeichnet. Auf die Frage „Wo ist die Mitte?“ gibt es keine eindeutige Antwort. Das bauliche Erbe aus dem Mittelalter, der Festungs- und der Gründerzeit gilt es mit dem Städtebau des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg bzw. aus der Epoche der DDR zu einer attraktiven, unverwechselbaren und lebendigen Innenstadt zu verbinden.

Abb.7: Beiträge auf die Frage nach der „Magdeburger Mitte“ in Dialog Zukunft Innenstadt 1



Das Instrument Rahmenplan

Der Rahmenplan ist ein informelles Planungsinstrument, welches in Bezug auf Maßstab und inhaltliche Konkretisierung zwischen den Planungsebenen des behördenverbindlichen Flächennutzungsplanes (FNP) und des rechtlich bindenden Bebauungsplanes (B-Plan) einzuordnen ist. Der Rahmenplan soll die grundlegenden – insbesondere räumlichen – Entwicklungsziele darstellen und sowohl Themen als auch Handlungsschwerpunkte sichtbar machen. Auf der Grundlage thematischer Analysen sind im Rahmenplan strategische Ziele entwickelt worden, die weitreichende stadtentwicklungsbezogene und städtebauliche Weichen stellen. Sie dienen den Gremien als Beschlussgrundlage und sind handlungsweisend für die Verwaltung. Beim „Rahmenplan Innenstadt“ handelt es sich um einen übergeordneten „Entwicklungs-

kompass“, in dem die Ziele für die künftige Innenstadtentwicklung beschrieben und Ansätze zu deren Umsetzung aufgezeigt werden.

Für die Entwicklung des Rahmenplans ist durch das Stadtplanungsamt Magdeburg ein fester Untersuchungsraum definiert worden. Das Gebiet wird im Osten durch die Elbe und im Westen durch die Fernbahngleise begrenzt. Im Norden schließt das Gebiet an die Walther-Rathenau-Straße an, während im Süden der Klosterberggarten und das Gewässer „Klinke“ die Planungsgrenze darstellen. Der weitergreifende Betrachtungsraum ist in die Überlegungen mit einbezogen worden, so dass die Verbindungen zu angrenzenden Stadtteilen und Quartieren berücksichtigt wurden.

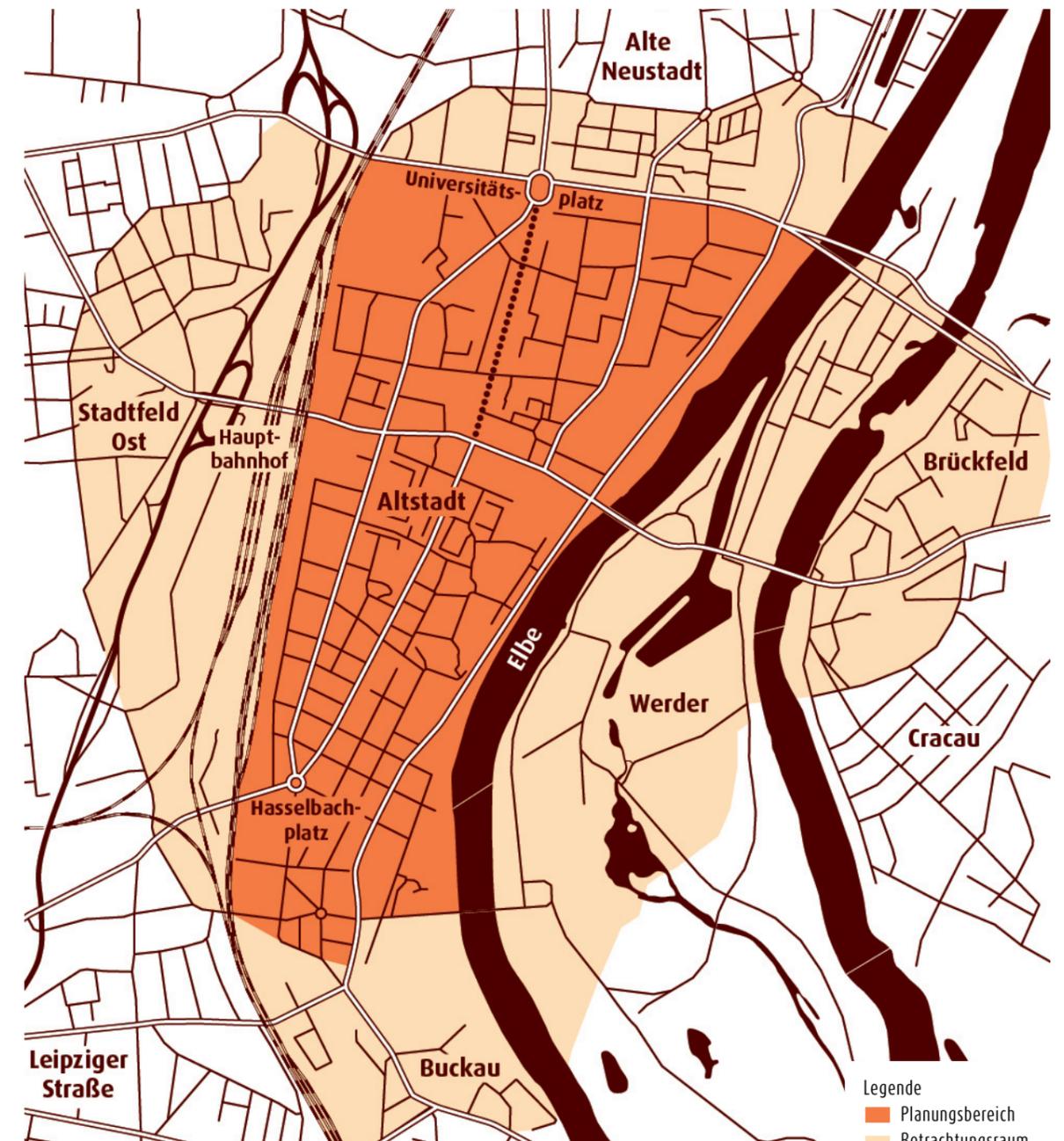


Abb.8: Planungs- und Betrachtungsraum des Rahmenplan Innenstadt

Ziele des Rahmenplans

Mit der Erarbeitung des Rahmenplans hat sich die Landeshauptstadt das Ziel gesetzt, die Innenstadt als Mitte der Stadt, auf Grundlage ihrer bestehenden Qualitäten, als lebendiges und urbanes Zentrum weiterzuentwickeln und damit als Mittelpunkt der Region zu stärken.

Im Angesicht gegenwärtiger Herausforderungen (Einzelhandelsumstrukturierung, Corona-Pandemie und Erderwärmung) und trotz stagnierender Stadtbevölkerung sind Investitionen in die Weiterentwicklung der Innenstadt für die Zukunftsfähigkeit der ganzen Stadt und Region gerade heute umso wichtiger. Der strategischen Bedeutung der Innenstadt liegen dabei folgende Annahmen zugrunde:

→ Innenstadt als Impulsgeberin

Die Sicherung und Stärkung einer attraktiven Innenstadt als funktionales, ökonomisches und gesellschaftliches Zentrum ist ausschlaggebend für die Entwicklung der gesamten Stadt. Von positiven Entwicklungen der Innenstadt kann langfristig die gesamte Stadt profitieren.

→ Orientierungspunkt in Zeiten der Unsicherheit

Die Auswirkungen gegenwärtiger Herausforderungen zeigen sich besonders deutlich in der Innenstadt. Gerade hier müssen Antworten gefunden werden, wie eine resiliente urbane Zukunft aussehen kann.

→ Innen- vor Außenentwicklung

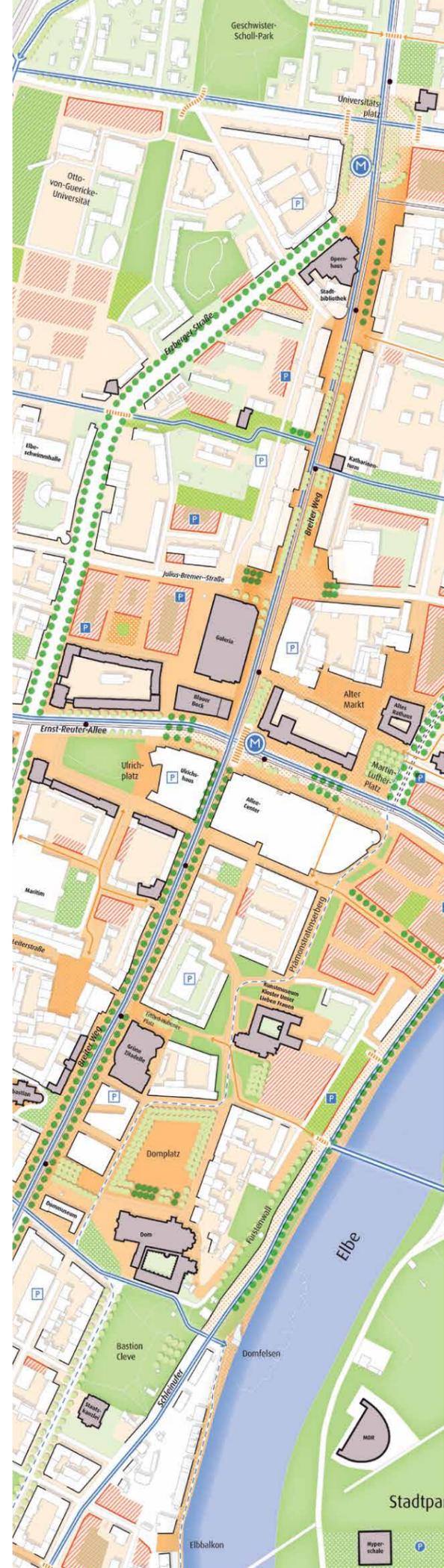
Aufgrund ihrer Zentralität und den verfügbaren Flächenressourcen sollte insbesondere die Wohnraumentwicklung in der Innenstadt Priorität gegenüber peripheren Lagen der Stadt haben. Durch die Schaffung neuer Wohnungen in der Innenstadt wird die Grundlage für eine ressourcenschonendere urbane Lebensweise (u.a. verringerter Verkehrsaufwand) gestärkt und gleichzeitig die Frequenz und Nachfrage erhöht.

Grundgedanken

Der Rahmenplan soll:

- Eine Gemeinsame Vision (2035+) der zukünftigen Innenstadt entwickeln,
- die Identität Magdeburgs stärken,
- die Innenstadt zukunftsorientiert gestalten,
- einen Handlungsrahmen der künftigen Entwicklung darstellen,
- ein Produkt vieler sein,
- eine informelle Planung mit Selbstbindung der Landeshauptstadt darstellen (Rahmen für rechtsverbindliche Planungen)

Der Rahmenplan stellt einen integrierten und ausgewogenen Handlungsrahmen dar. Strategien der Innenentwicklung und Freiraumaktivierung, Verkehrsentwicklung und des Klimaschutzes bilden Synergien und tragen in ihrem Zusammenspiel zur Schaffung neuer Qualitäten bei. Gleichzeitig werden Zielkonflikte an konkreten Orten der Innenstadt aufgezeigt und Lösungsvorschläge dafür entwickelt, wie sich Magdeburg urban entwickeln kann, ohne seinen grünen Charakter zu verlieren, wie kurze Wege und Fuß- und Radverkehr entwickelt werden können, ohne die Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln unzumutbar einzuschränken.



Leitziele

Dieser Idee folgend wurden im Laufe der Erarbeitung des Rahmenplanes drei Leitziele erarbeitet, welche die Richtschnur für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt darstellen:

Magdeburg urban:

- Die Innenstadt wird unter Berücksichtigung ihres facettenreichen baukulturellen Erbes baulich weiterentwickelt und mithilfe kompakter, kleinteiliger und ressourcenschonender Bauweisen räumlich intensiviert.
- Die Aufenthaltsqualität der Innenstadt wird durch eine exklusive und hochwertige Gestaltung der öffentlichen Räume und Plätze erhöht.
- Die Möglichkeiten eines grünen und klimaresilienten Stadtbbaus werden dabei weitestgehend ausgeschöpft.

Magdeburg vernetzt:

- Die autogerechten Verkehrsräume und -infrastrukturen werden zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel umgebaut.
- Die Entwicklung eines Rad- und Fußwegenetzes schafft neue und sichere Verbindungen.
- Neue Brücken über Gleisbett und Elbe sowie die Qualifizierung des „grünen Rings“ verbindet die Innenstadt mit den umliegenden Stadtteilen und Grünräumen.

Magdeburg vielfältig:

- Monofunktionale Wohnquartiere werden durch neue Nutzungen ergänzt und aufgewertet.
- Die zentrendefinierende Nutzungsmischung wird resilienter gegenüber zukünftigen Veränderungen - neue Handelskonzepte, nicht-kommerzielle, kulturelle und erlebnisorientierte Nutzungen werden aktiv gefördert.
- Der Wohnstandort Innenstadt wird weiter gestärkt und es werden neue Angebote für vielfältige Lebensstile geschaffen

Die Leitziele sollen in Zukunft integriert umgesetzt werden. An die Entwicklung der innerstädtischen Flächenressourcen stellen sich damit vielfältige Qualitätskriterien. Die baulichen Entwicklungen müssen in Zukunft Urbanität fördern, auch indem sie einen stadtklimatischen Beitrag leisten und neue Angebote für die Belebung der Innenstadt schaffen.

Der Rahmenplan stellt auf fachlicher Ebene eine in sich schlüssige Konzeption für weitere, detaillierte Planungen, adäquate Instrumentarien und städtebaulichen Leitlinien dar. Ziel ist die wirtschaftliche Sicherung und Entwicklung der Innenstadt. Alle Planungen sollen zur gesellschaftlichen Vitalität, sowie zur stadträumlichen und programmatischen Optimierung beitragen.

Aufbau des Rahmenplans

Der Rahmenplan ist einfach aufgebaut. Er ist das Ergebnis eines breiten Dialog- und Austauschprozesses (Kapitel 2). Als Grundlage der fachlichen Planung ist die Ausgangslage der Magdeburger Innenstadt aus verschiedenen thematischen Perspektiven untersucht worden (Kapitel 3). Bestehende Studien und Planungen der Landeshauptstadt stellen die Grundlage der Analyse dar. Neben ganzheitlich integrierten Konzepten wie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK Gesamtstadt 2030+ und Stadtteile 2025) sind ebenso fachplanerisch spezifische Planungen in die Betrachtung der Innenstadt eingeflossen; darunter insbesondere:

- Magdeburger Märktekonzept 2030 (2021)
- Klimaanpassungskonzept und Stadtklimatische Baubeschränkungsgebiete (2017)
- Handlungskonzept Freiraum (Grünraumkonzept, 2016)
- Verkehrsentwicklungsplan 2030plus (2017)
- Rahmenplan Innenstadt Kultur (2019)
- Magdeburger Statistik: Bevölkerung und Demographie (2019)
- Karte des Denkmalbestandes (2019)
- Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Magdeburg (2022)

Eine vielschichtige Analyse der Innenstadt sowie eine Darstellung von bestehenden Entwicklungsdynamiken und verschiedenen Teilraumprofilen sind in den Fazitkarten (Kapitel 3.2) zusammengeführt, welche zentrale Herausforderungen und Entwicklungspotenziale der Innenstadt aufzeigen. In diese Zusammenfassung sind Beiträge von Magdeburgerinnen und Magdeburgern aus dem „Dialog Zukunft Innenstadt“ eingeflossen.

Dieses Fazit der Analyse (Kapitel 3.2) bildet gleichzeitig die Grundlage, auf der die drei zukunftsorientierten Handlungsfelder und dazugehörige Leitziele für die Entwicklung der Innenstadt erarbeitet wurden (Kapitel 4). Nach diesen im Dialog entwickelten Leitzielen soll die Innenstadt in Zukunft weiterentwickelt werden. Im Rahmenplan sind sie als integrierte räumliche Strategie zusammenfassend dargestellt (Kapitel 5).

Die Vertiefungsbereiche (Kapitel 6) zeigen exemplarisch auf, wie der Rahmenplan in Zukunft die Innenstadt verändern kann. Sie sind Orte, die ein hohes Transformationspotenzial aufweisen und sie erleichtern im öffentlichen Handeln, Prioritäten zu setzen. Abschließend wird beschrieben, wie der Rahmenplan weitergeführt werden kann und ein Ausblick in die nahe Zukunft skizziert (Kapitel 7).

2. Prozess und Dialog: Zukunft Innenstadt

Der Rahmenplan ist ein Gemeinschaftswerk. In einem mehrstufigen Austausch mit drei Planungsebenen, der lokalen Fachplanungsexpertise aus Verwaltung und wichtigen Verantwortlichen, der fachplanerischen Expertise mit dem „Blick von außen“ und dem Alltagswissen vieler Menschen aus der Stadt und der weiteren Region. Magdeburg wurde im „Dialog Zukunft Innenstadt“ von Oktober 2019 bis November 2020 die Entwicklungsstrategie „Rahmenplan Innenstadt“ erarbeitet.

Von der fachplanerischen Analyse über die Entwicklung der Leitziele bis hin zu den Umsetzungsempfehlungen sind die Ergebnisse immer wieder in öffentlichen Dialogveranstaltungen sowie im Online-Dialog verknüpft und geprüft worden. Gemeinsam mit engagierten Magdeburgerinnen und Magdeburgern wurden Schlüsselmomente der Innenstadt vor Ort untersucht. Im Rahmen des partizipativen Planungsprozesses waren alle Bürgerinnen und Bürger, Vereine, Institutionen und Unternehmen eingeladen, sich mit ihren Ideen in die Gestaltung der Zukunft der Innenstadt einzubringen.

Der „Dialog Zukunft Innenstadt“ zeichnete sich aus durch:

- eine transparente Gestaltung und fortlaufende Informationen zum Arbeitsfortschritt,
- das Anstoßen einer Debatte über die Identität und die zukünftige Entwicklung der Innenstadt und
- die Einbindung lokalen Wissens von Bürgerinnen und Bürgern in den Prozess.

Im Mittelpunkt des Dialoges standen drei Innenstadt-Dialoge, in denen die jeweiligen Arbeitsschritte präsentiert und zur Diskussion gestellt wurden. Aufgrund der Beschränkungen durch die COVID-19-Pandemie konnte nur der „Dialog Zukunft Innenstadt 1“ (November 2019) als Veranstaltung im IBA-Shop (noch am Standort Regierungsstraße 37) in der Magdeburger Innenstadt stattfinden, während die „Dialoge Zukunft Innenstadt 2 und 3“ (Mai/Juni 2020 und Oktober/November 2020) digital durchgeführt wurden. Dass diese Anpassung den Beteiligungsprozess nicht einschränkte, zeigt sich an den hohen Teilnehmerebenen und der Fülle überaus fundiert dargestellter Ideen und Meinungen.

Durch die Beiträge von Expertinnen und Experten aus der Magdeburger Stadtverwaltung und der Fachöffentlichkeit wurden die Ergebnisse in der „Fachwerkstatt“, die im Februar 2020 stattfand, zusätzlich qualifiziert und Empfehlungen ausgesprochen. Eine verwaltungsübergreifende Projektkoordination begleitete den Prozess zudem fachlich und phasenübergreifend.

Ideen, Lob und Kritik aus allen Dialog-Formaten haben dazu beigetragen, den Rahmenplan als räumliches Konzept zu entwickeln, das die Qualitäten der Innenstadt herausstellt und darauf aufbauend Leitziele und Ideen für die zukünftige räumliche Entwicklung festhält.

Die Innenstadt-Dialoge wurden ergänzt durch Vor-Ort-Formate wie Stadtpaziergänge zu wichtigen Orten der Magdeburger Innenstadt (Oktober 2019) und einem Aktionstag während des Freiraumlabs auf dem Nordabschnitt Breiter Weg (Juni 2020). Die Ergebnisse aller Dialog-Formate wurden ausgewertet und online auf der Seite der Landeshauptstadt unter www.magdeburg.de/rahmenplaninnestad veröffentlicht. →



digital einsehbar unter www.magdeburg.de/rahmenplaninnestad



Abb.9: Dialogveranstaltungen im Rahmen des „Dialog Rahmenplan Innenstadt“

Abb.10: Dialog Zukunft Innenstadt 2 - Online Mai / Juni 2020



Abb.11: Dialog Zukunft Innenstadt 3 - Online Oktober / November 2020



Abb.12: Innenstadt Erkundungen, Oktober 2019 ↑



Abb.13: Innenstadt Erkundungen, Oktober 2019 ↑



Abb.14: Fachwerkstatt im Februar 2020 ↑



Abb.15: Dialog Zukunft Innenstadt 1; November 2019 ↲



Abb.16: Dialog Zukunft Innenstadt 1; November 2019 ↑



Abb.17: Dialog Zukunft Innenstadt 1; November 2019 ↑



Abb.18: Aktionstag zum Freiraumlabor Juni 2020 ↑

3. Analyse

Der „Rahmenplan Innenstadt“ baut auf bestehenden zukunftsweisenden Konzepten (v.a. dem ISEK 2030+ / 2025 und der Kulturhauptstadtbewerbung der Landeshauptstadt Magdeburg) auf und setzt für die künftige städtebaulich-räumliche Entwicklung der Innenstadt ambitionierte Ziele. Dabei kann die Stadt auf ihre gewachsenen Qualitäten als grüne Stadt am Fluss mit einem großen baukulturellen Erbe aufbauen, welche die Innenstadt bereits heute besonders und lebenswert machen und die in Zukunft weiterentwickeln sind. Dies bedeutet auch, sich den spezifischen Herausforderungen zu stellen und die großen Potenziale zu nutzen. Als Grundlage der Zielentwicklungen sind die Strukturen und Besonderheiten der Innenstadt aus verschiedenen thematischen Perspektiven betrachtet worden.

3.1. Sektorale Analyse

In der sektoralen Analyse werden für die Entwicklung der Innenstadt relevante Themenfelder untersucht und die daraus zu erhaltenden Qualitäten und anstehende Herausforderungen abgeleitet. Die sektoralen Analysen halten die aktuelle Situation und Prognosen sowie Schwerpunktsetzungen fest und stellen Ansatzpunkte für die Ausrichtung des „Rahmenplans Innenstadt“ dar. Auf Basis der gewonnen Erkenntnisse sind drei Fazitkarten entstanden (Kapitel 3.2). Im Folgenden wird der Betrachtungsraum hinsichtlich der sektoralen Themen untersucht.

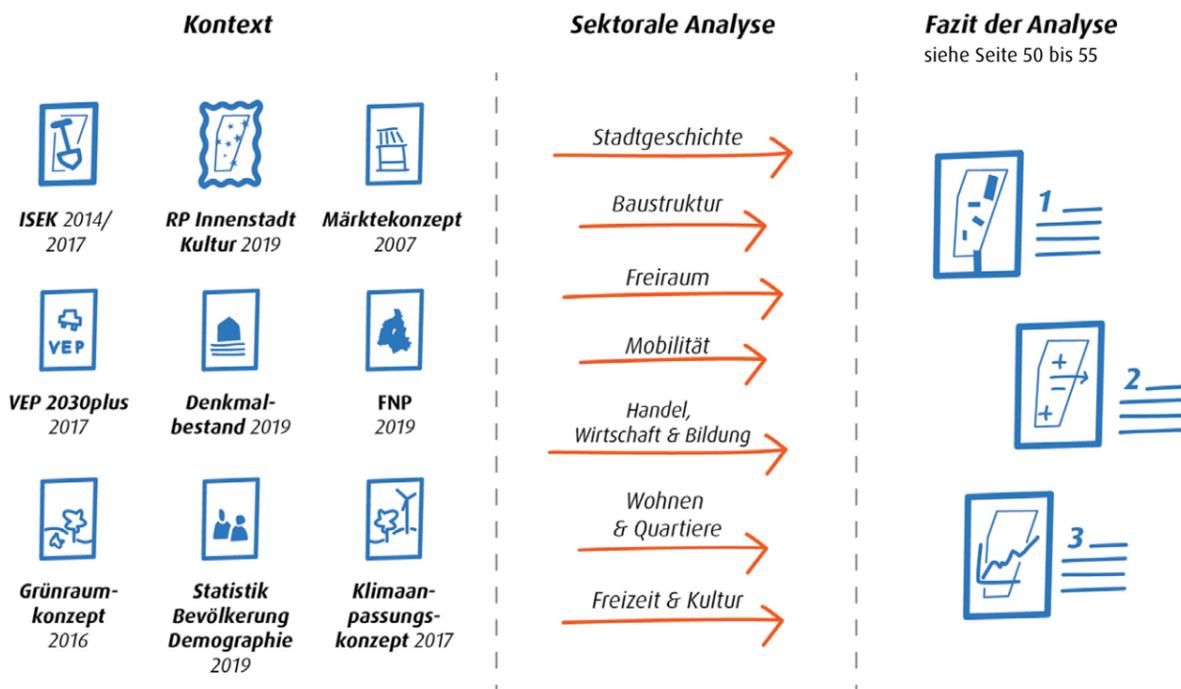


Abb.19: Vorgehensweise der Analyse des Rahmenplan Innenstadt

3.1.1. Die Innenstadt in der Gesamtstadt / Region

Magdeburg ist als Großstadt und Landeshauptstadt ein bedeutendes Oberzentrum im Bundesland Sachsen-Anhalt. Die Innenstadt ist damit profilbildendes Zentrum einer ganzen Region, die das Jerichower Land, die Börde und den Salzlandkreis miteinschließt. An sich kreuzende Fern- und Regionalverkehrsstrassen liegt Magdeburg insbesondere durch den Anschluss an die Autobahn A2 (Ruhrgebiet/ Berlin) und A14 (nach Dresden) sowie dem Wasserstraßenkreuz verkehrsgünstig an wichtigen Wirtschaftsverkehrswegen. Berlin (150 km), Leipzig (130 km) und Hannover (150 km) sind die nächstgrößeren Städte. Magdeburg liegt in räumlicher Mittellage zu diesen bedeutenden deutschen Städten. Zudem ist die Stadt über die Elbe sowie den Mittellandkanal und seinem bedeutenden Binnenhafen mit großen Überseehäfen verbunden. Magdeburg versteht sich als regionales Zentrum im Verdichtungsraum. Als Sitz der Landesregierung, Geschäftszentrum, Standort wichtiger Kultur-, Wissenschafts- und Bildungseinrichtungen sowie als Identifikationszentrum erfüllt die Magdeburger Innen-

stadt zahlreiche Funktionen, von denen die Stadt und die Region Magdeburg gleichermaßen profitieren. Die Großstadt bietet den umliegenden Gemeinden zentrale Dienstleistungen und vereint Aktivitäten innerhalb der Region. Die Ausstattung mit zentralen Funktionen bestärkt auch die gesamtstädtische Bedeutung der Innenstadt für alle Magdeburger Stadtteile. Als heterogenes Zentrum bindet die Innenstadt, die zum zentral gelegenen Stadtteil „Altstadt“ gehört, die Ortschaften und Stadtteile verschiedenster räumlicher Identitäten zusammen. Insgesamt leben 17.010 der 246.692 (jeweils wohnberechtigte Bevölkerung, Stand 31.12.2023, Quelle: Einwohnermelderegister) Magdeburgerinnen und Magdeburger (7 Prozent) in der Innenstadt. Magdeburg kann als Motor der Region die regionale Identität stärken und im Umland durch die Profilierung der innerstädtischen Dienstleistungen die interregionale Vernetzung intensivieren. Die Weiterentwicklung der Innenstadt ist als Mehrwert zu sehen, von dem nicht nur Magdeburg selbst, sondern die gesamte Region profitieren kann.



Abb.20: Räumliche Übersicht: Magdeburg in der Region

3.1.2. Stadtgeschichte (Historische Schichten)

Die Innenstadt Magdeburgs zeugt von einer bewegten und langen Geschichte. Herausragende Architekturen und städtebauliche Ensembles unterschiedlichster bauhistorischer Epochen stehen für die tiefgreifenden Veränderungen im Laufe ihrer über 1.200-jährigen Geschichte. Innerhalb von nur 300 Jahren musste die Innenstadt zweimal großflächige Zerstörungen hinnehmen und erholte sich dazwischen nur langsam. Nach dem umfangreichen Aufbau der Nachkriegsmoderne sowie den städtebaulichen Impulsen der Nachwendzeit ist diese Aufgabe bis heute noch nicht abgeschlossen. Prägende Konstanten der historischen Entwicklung sind die großmaßstäblichen Verkehrsachsen wie der Breite Weg und die Sakralbauten.

Kaiserstadt, um 1000 (Darstellung adaptiert nach Vorlage von Prof. Kalvelage) – Die Stadt wurde 805 n.Chr. erstmals urkundlich erwähnt. Unter Otto I. wurde das Erzbistum Magdeburg begründet, in dem die ersten Befestigungen und der Vorgängerbau des heutigen Magdeburger Doms entstanden. Der heutige Magdeburger Dom (Baubeginn 1207, Fertigstellung 1520) bestimmt bis heute in eindrucksvoller Weise die Stadtsilhouette. Die Stadt dehnte sich in den folgenden Jahrhunderten bis auf die Größe der heutigen Altstadt aus und war im Mittelalter als Metropole eine der größten deutschen Städte und später Zentrum der Reformation. Sie war eine der wenigen mittelalterlichen Großstädte auf dem Territorium der heutigen Bundesrepublik. Von den auf historischen Bildern der Stadt am Strom dargestellten zahlreichen Kirchtürmen sind allein nach 1945 drei Doppelturmanlagen beseitigt worden. Die verbleibenden sind noch heute identitätsprägend.

Elementarstadt, um 1650 – Im Zuge des Dreißigjährigen Krieges wurde die Stadt im Jahr 1631 fast vollständig zerstört. Bis auf wenige Sakralbauten in der Stadt und Gebäude im Bereich des Doms lag die Stadt brach. Der Wiederaufbau nach den Plänen des damaligen Bürgermeisters Otto von Guericke konnte wegen fehlender finanzieller Mittel nicht vollständig erfolgen. In den nächsten Jahrzehnten entwickelte sich Magdeburg dennoch zur prächtigen Barockstadt. Am heutigen Domplatz entstand das Ensemble mit Regierungsgebäuden und königlichem Palais.

Militär-/ Festungsstadt, um 1730 – Die Stadt erholte sich von ihrer Zerstörung und war um 1730 die stärkste Festung des Königreichs Preußen. Die Befestigungsanlagen begrenzten das Wachstum der Stadt und nahmen einen verhältnismäßig großen Flächenanteil ein. Der Breite Weg war – wie bereits um 1400 und 1600 – baulich gefasst und galt als wichtigste Achse der Stadt. 1815 wurde Magdeburg Hauptstadt der preußischen Provinz Sachsen.

Industriestadt, um 1920 – Mit dem Bau der Eisenbahn 1838 sowie dem Rückbau der Befestigungsanlagen um 1870 entwickelte sich Magdeburg zur Industriestadt. Durch neue Flächenschließungen im Norden, Süden und Westen wurde die Innenstadt erweitert. Sie war geprägt von einer hohen baulichen Dichte und intensiver Nutzung. Der nördliche Breite Weg war eine beliebte Einkaufsmeile. Parallel zur industriellen Entwicklung entstanden zahlreiche Parkanlagen in der Stadt.

Trümmerstadt, 1945 – Wenige Monate vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges wurde im Januar 1945 bei schweren Luftangriffen 80 bis 90 Prozent der Innenstadt vollständig zerstört. Die südliche Altstadt um den Hasselbachplatz blieb dagegen nahezu unversehrt. Auch der Magdeburger Dom, das Kloster „Unser Lieben Frauen“ und weitere Sakralbauten blieben unbeschädigt, während die Sankt-Katharinen-Kirche (heute Katharinenturm) und die Ulrichskirche (heute Ulrichplatz) erheblich getroffen wurden.

Funktionalstadt, ab 1950 – In den 1950er-Jahren war Magdeburg – wie viele andere europäische Städte – vom Wiederaufbau geprägt. Unter der sozialistischen Städtebaupolitik wurde Magdeburg als Aufbaustadt deklariert. Das Verlassen der historischen Stadtgrundrisse war ein Kennzeichen dieser Phase. Entlang der heutigen Ernst-Reuter-Allee entstanden zwischen 1953 und 1958 monumentale Gebäude und ein Aufmarschplatz, der Zentrale Platz (heute City-Carré, Ulrichplatz/ -shaus, Allee-Center). Diese neue Ost-West-Verbindung vom Hauptbahnhof bis zur Elbe stellte eine tiefgreifende Veränderung der Innenstadt dar. Die ersten großen Wohnsiedlungen wurden als Großprojekte im Bereich des Breiten Wegs und im Gebiet an der Jakobstraße realisiert. Diese Entwicklungen gaben dem Nordteil der Innenstadt ein neues Gesicht. Mit starken Auflockerungen und großen Freiflächen wirkten die Baukomplexe strukturverändernd und stadtbildprägend.

Während der Altbaubestand in der Innenstadt lange dem Verfall überlassen wurde, begann ab den 1980er-Jahren eine großflächige Sanierung der Bauten um den Hasselbachplatz und in der Hegelstraße.

Wiedervereinigung, ab 1990 – Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde Magdeburg im Jahr 1990 Landeshauptstadt von Sachsen-Anhalt. Damit erlebte die vormals industriell geprägte Stadt des Schwermaschinenbaus einen funktionalen Wandel zum administrativ und von Dienstleistung geprägten Standort. Baulich veränderte sich das Gesicht der Innenstadt insbesondere durch die Neugestaltung des Zentralen Platzes: 1997 wurden das City-Carré und das Ulrichshaus, 1998 das Allee-Center entlang der Ernst-Reuter-Allee errichtet. Ziel war, eine Wiederbelebung der Innenstadt durch das Füllen bestehender Freiräume und durch neue Konsumangebote in zentraler Lage anzuregen. Viele weitere identitätsstiftende Bauwerke sind seit dem Mauerfall in der Innenstadt entstanden und haben das Gesicht der Innenstadt verändert. Die Grüne Zitadelle von Magdeburg – heute eine architektonische Ikone – sowie das neue Domquartier entstanden am südlichen Breiten Weg. Im Rahmen der IBA 2010 wurde das Neubauquartier „Elbbahnhof“ mit Elbbalkon errichtet – mit dem Ziel die Innenstadt zu beleben und an den Fluss heranzurücken. Jüngste Entwicklungen sind das Luisencarré sowie das SWM-Hochhaus in der „Magdeburger Mitte“, welche neue bauliche Akzente im Zentrum setzen.

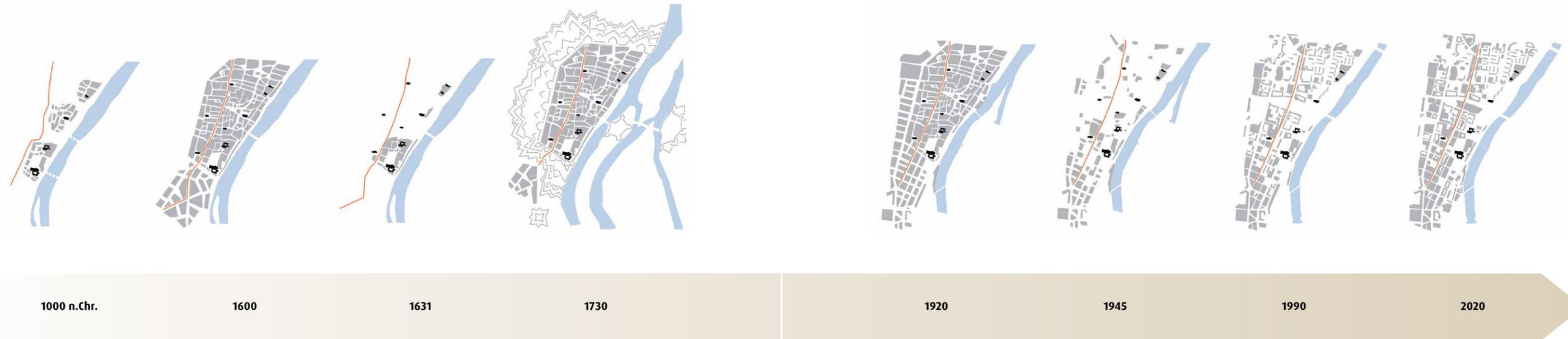
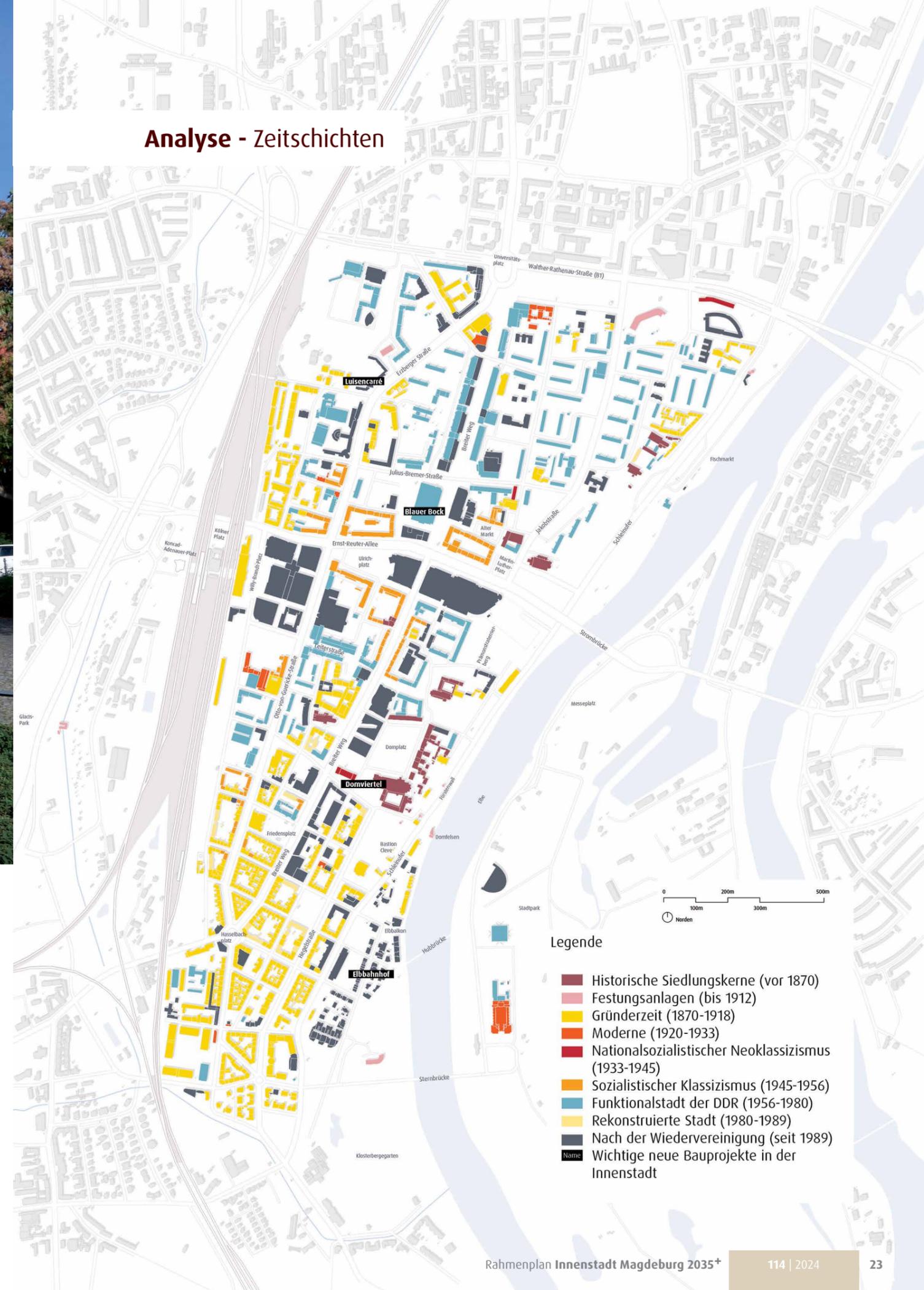


Abb.21: Historische Entwicklung Magdeburgs



Abb.22: Blick auf das Wahrzeichen der Stadt, den Magdeburger Dom ↵
 Abb.23: Analyse - Zeitschichten →

Analyse - Zeitschichten



Fazit: Starkes baukulturelles Erbe

Die starken historischen Brüche, ausgelöst durch Blüte- und Krisenzeiten sowie geopolitische Verschiebungen, sind in der Innenstadt offen lesbar und kennzeichnen Magdeburg als Stadt mit großer Transformationserfahrung. Der Wandel städtebaulicher Leitbilder manifestiert sich in der vielschichtigen Innenstadtstruktur. Vom Bild der mittelalterlichen Metropole sind heute zentrale Bauten erhalten, die die Stadtsilhouette prägen und Ankerpunkte für die räumliche Entwicklung der Innenstadt darstellen. Heute sind aus verschiedenen Epochen (Festungsanlagen am Elbufer, Barockhäuser am Breiten Weg, Parkanlagen aus dem 19. Jahrhundert, Faber-Hochhaus aus der Moderne) weitere identitätsstiftende Strukturen erhalten. Diese prägenden Elemente gilt es in Zukunft in angemessener Weise zu berücksichtigen und im Sinne des innerstädtischen Gesamtbildes zu entwickeln.

3.1.3. Baustruktur

Die Innenstadt wird durch die Bahngleise im Westen, die Elbe im Osten, im Süden durch den Klosterberggarten, Festungsanlagen und das Gewässer „Klinke“ sowie im Norden durch die Walther-Rathenau-Straße begrenzt. Quartiere unterschiedlicher räumlicher Charaktere prägen die bauliche Identität der Innenstadt. Die atmosphärisch stark unterschiedlichen Quartiere, oft mit hohem Gestaltungsanspruch ihrer Zeit, entstanden und durch individuelle Qualitäten geprägt, stellen eine Besonderheit der Innenstadt dar. Gleichzeitig fehlt oft der baulich-räumliche Zusammenhang.

Grundgerüst – Das räumliche Grundgerüst der Innenstadt bilden die drei großstädtischen nord-südlich verlaufenden Verkehrsachsen – der Breite Weg, die Otto-von-Guericke-Straße sowie die Jakobstraße. Parallel zur Elbe verlaufend stellen sie eine lineare Kontinuität her, die räumlich prägend und typisch für die Innenstadt ist. Sie verbinden die gründerzeitlichen Quartiere im Süden, über die repräsentativen Gebäude des Sozialismus und die Bereiche des Einkaufs- und Geschäftszentrums entlang der Ernst-Reuter-Allee mit den Wohngebieten aus DDR-Zeiten und dem Universitätsplatz im Norden. Das historisch junge Schleifufer bildet demgegenüber eine elbparallele Autostraße, die baulich meist, wenn überhaupt, nur einseitig gefasst ist. Die Achsen werden im Zentrum von der in Ost-West-Richtung verlaufenden Ernst-Reuter-Allee gekreuzt, die eine Breite von bis 60m aufweist. Durch ihre Dimensionierungen teilen diese großen Achsen, mit Ausnahme des Breiten Weges, die Innenstadt in unterschiedliche Teilbereiche.

Städtebauliche Ideale nebeneinander – Als Folge seiner Zerstörung im Zweiten Weltkrieg hat Magdeburg seine hochverdichtete und vergleichsweise homogene Altstadtbebauung weitestgehend verloren. Das Erscheinungsbild der Innenstadt ist heute geprägt durch das Nebeneinander von baulichen Ikonen der beschriebenen Entwicklungsphasen (Siehe 3.1.2) – der mittelalterlichen Hochzeit, der preußischen Zeit, der Zäsur des DDR-Städtebaus und der seit der Wiedervereinigung verfolgten Rückkehr zur verdichteten Innenstadt. Der Magdeburger Dom ist als kulturelles, historisches und städtebauliches Erbe weit über Magdeburg hinaus bekannt und prägt, gemeinsam mit fünf weiteren Kirchtürmen (Kloster „Unser Lieben Frauen“, Kirchen St. Johannis, St. Sebastian, Walloner, St. Petri) und einzelnen Hochhäusern (Hochhaus Jakobstr., Katharinenturm u.a.) die Silhouette der Stadt. Erhaltene Festungsanlagen, der Alte Markt mit Rathaus, das Regierungspalais und weitere Baudenkmale erinnern an historische kirchliche, bürgerliche und militärische Dominanz und sind wichtige Träger der Stadtgeschichte. Mit dem Faber-Hochhaus und der Stadthalle (1920/30er-Jahre), Wohn- und Geschäftshäusern am ehemaligen Zentralen Platz (1950er-Jahre), dem ehemaligen Centrum Warenhaus oder der Grünen Zitadelle (2007) sind weitere prägende Bauten mit hohem Anspruch entstanden, die sich allerdings an unterschiedlichen Leitbildern orientieren. Bis heute ist so ein Stadtbild entstanden, das verschiedenen Form- und Gestaltungsprinzipien folgt und ebenso durch Brüche und fehlende Zusammenhänge geprägt ist.

Das Zentrum – Die Magdeburger „Mitte“ wird durch die Ost-West-Magistrale (Ernst-Reuter-Allee) definiert. Wie eine Perlenkette reihen sich auf der südlichen Seite die großen Einkaufs- und Geschäftszentren aus den 1990er-Jahren (Allee-Center, Ulrichshaus und City-Carré) aneinander und stellen ein kontrastreiches Gegenüber zu dem großmaßstäblichen Gebäudeensemble des sozialistischen Klassizismus dar. Dieses Spannungsfeld aus architektonischen Ikonen prägen das großstädtische Erscheinungsbild des Zentrums – besonders an der großdimensionierten Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Breiter Weg. Während der westliche Eingangsbereich zur Innenstadt klar definiert ist, gestaltet sich der östliche, elbseitige Stadteingang zwischen Allee-Center, vorgelagerter Tiefgarage, Lutherplatz und Johannis-Kirche städtebaulich diffus.

Die südliche Innenstadt – Das Erscheinungsbild der südlichen Innenstadt ist durch gründerzeitliche Bebauung und eine kompakte Siedlungsstruktur geprägt. Um den Hasselbachplatz erstreckt sich ein dicht bebautes, repräsentatives Gründerzeitviertel, das in seiner zusammenhängenden Blockstruktur einmalig in der Innenstadt ist. Die Straßen werden von den Gebäuden räumlich gefasst und bilden klare Raumkanten. Hier befindet sich auch die prachtvolle Hegelstraße. Die wenigen Baulücken in diesem Bereich wurden bereits in der Vergangenheit durch Neubaupotenziale erschlossen. Erste Sanierungsarbeiten nach Ostberliner Vorbild sowie Blockinnenhofentkernungen erfolgen bereits Ende der 80er Jahre. Baulücken sind nur noch vereinzelt vorzufinden.



Abb.24: Aufgelockerte Siedlungsstrukturen in der nördlichen Innenstadt ↗

Die nordöstliche Innenstadt – Der Teilraum nördlich der Ernst-Reuter-Allee, zwischen Elbe und Otto-von-Guericke-/Erzberger Straße, ist ein von Neubauten der DDR-Zeit geprägter Bereich der Innenstadt. Neben den identitätsbildenden Kirchen Walloner und St. Petri sowie der Magdalenenkapelle in der Nähe des Elbufers ist das Gebiet um die Jakobstraße hauptsächlich von aufgelockerten und durchgrünter Siedlungsstrukturen sowie von einer sechs- bis zehngeschossigen Zeilenbauweise geprägt. Durch die Anordnung und den Maßstab der Gebäude existieren große Freiflächen in dem Wohngebiet, die ein diffuses Raumbild hinterlassen. Die „Fußgängermagistrale“ am nördlichen Breiten Weg markiert mit sechs- bis zehngeschossigen Wohnscheiben und den vorgelagerten Flachbauten dagegen eine klare Raumkante und grenzt die sehr breite Fußgängerzone räumlich ein. Vereinzelt Hochhäuser in der nördlichen Innenstadt, wie das Jakobstraßen-Hochhaus und der Katharinenturm, setzen städtebauliche Akzente. Der Universitätsplatz markiert das Ende der nördlichen Innenstadt und wird durch das Universitätshochhaus bestimmt. Mit dem Wettbewerb zur Entwicklung der Ostseite des Uni-Platzes soll dieser in Zukunft räumlich stärker gefasst werden.

Die nordwestliche Innenstadt – Während die nord-östliche Innenstadt überwiegend als baulich homogenes Quartier zu erkennen ist, sind im benachbarten nord-westlichen Bereich der Innenstadt zwischen Bahnanlagen und Otto-von-Guericke-/Erzberger Straße sehr vielfältige bauliche Strukturen vorzufinden.

Diese bestehen aus einer Mischung aus gewerblichen Strukturen der Industrialisierung, Fragmenten unterschiedlichster Wohnbauepochen, jüngeren Büro- und Verwaltungsgebäuden sowie großen Sport- und Schwimmhallen. Mit der Erweiterung des Universitätscampus (Fakultät für Humanwissenschaften) südlich der Walther-Rathenau-Straße konnte das Gebiet zuletzt qualifiziert werden. Der Neubau des Luisencarrés und die Bestandssanierung zum Virchow Quartier setzen wertvolle Impulse in diesem vielfältigen Quartier und sind wegweisend für weitere Entwicklungen.

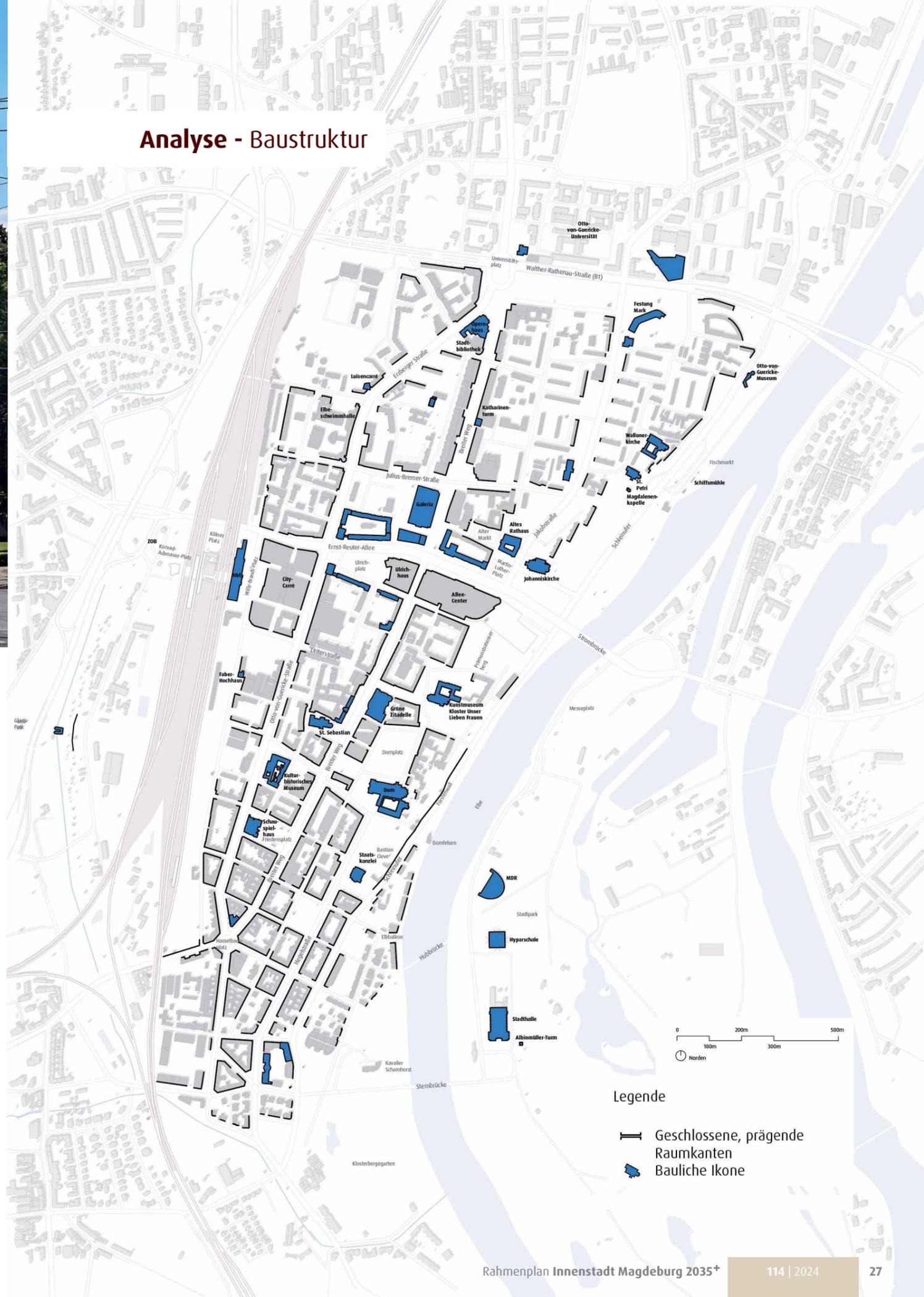
Die mittlere Innenstadt – Zwischen Ernst-Reuter-Allee und Domplatz befindet sich ein vorrangig von zusammengehörigen Großensembles geprägten Stadtquartier. Im Bereich um die Leiterstraße, Danzstraße, Breiter Weg und Otto-von-Guericke-Straße bilden Gebäude aus verschiedenen zeitlichen Phasen ein Zusammenspiel. Es stehen Zeilenbauten aus den 1950er-Jahren neben vielgeschossigen Plattenbauten aus den 1980er-Jahren. Hier befinden sich mit dem der Grünen Zitadelle (Hundertwasserhaus) am südlichen Breiten Weg und den Verwaltungs- und Regierungsgebäuden wichtige Funktionen der Innenstadt, die architektonisch als städtebauliche Ikonen hervorstechen. Entlang der Bahnanlagen befinden sich viele brachliegende und unstrukturierte Flächen, die das Gebiet entlang der Bahnhofstraße maßgeblich prägen. Durch ihre zentrale Lage sind diese Bereiche potenzielle Entwicklungsflächen für die Innenstadt.

Abb.25: Gründerzeitviertel in der südlichen Innenstadt ↘





Abb.26: Sozialistischer Klassizismus neben dem Neubau "Blauer Bock" in der mittleren Innenstadt, im Hintergrund die Johanniskirche
 Abb.27: Analyse - Baustruktur



Fazit: Räumliche Potenziale für Entwicklung nutzen – Zusammenhänge herstellen

Als Zeugnis ihrer Stadtbaugeschichte weist die Innenstadt viele baukulturell bedeutende Ikonen auf, die Ausstrahlungskraft für ihre Teilräume besitzen. Gleichzeitig offenbaren zahlreiche untergenutzte Zwischenräume und brachliegende Flächen große Lücken im Stadtgrundriss. Dies hat zur Folge, dass der Innenstadt in einigen Bereichen räumliche Zusammenhänge fehlen. Verstärkt wird dieser Eindruck durch weiträumige Hauptverkehrsachsen, die den Stadtraum teilen. Mit den jüngsten baulichen Entwicklungen wie dem Luisencarré, dem Domquartier oder dem SWM-Hochhaus werden die räumlichen Potenziale schrittweise baulich entwickelt. Sie bilden neue räumliche Hoch- und Orientierungspunkte in der Innenstadt und schaffen zeitgenössische Raumcharaktere. Es gilt, die Teilbereiche in Zukunft stärker zu profilieren und nachhaltig zu entwickeln, sodass die Innenstadt als zusammenhängende Stadtstruktur räumlich erlebbar wird.

3.1.4. Freiraum

Innerhalb der vielfältigen gebauten Strukturen der Innenstadt erstreckt sich ein ebenso differenziertes Netz aus Freiräumen mit sehr unterschiedlichen Qualitäten. Neben den identitätsstiftenden öffentlichen Plätzen (Domplatz und Alter Markt), den attraktiven und historisch geprägten grünen Stadträumen (Hegelstraße, Fürstenwall oder Elbufer) und den aufgelockerten Siedlungsstrukturen der nordöstlichen Innenstadt befindet sich eine Vielzahl untergenutzter und brachliegender Freiflächen. Neben ihrer Lage an der Elbe ist die Innenstadt zudem von weiteren bedeutenden Parkanlagen wie dem Stadtpark Rotehorn umgeben, die einen hohen Erholungswert für die Magdeburgerinnen und Magdeburger aufweisen.

Abb.31: Abenteuerspielplatz Hegelstraße: Gut genutzter Freiraum für junge Menschen und Familien ↓



Abb.28: Schweizer Milchkuranstalt: Verweil- und Begegnungsort in Zentrum der Innenstadt ↙



Qualitäten



Abb.32: Fürstenwall: Flanieren mit Elbblick auf der mittelalterlichen Festungsanlage ↑



Abb.29: Große Treppe am Domfelsen: Beliebter Treffpunkt an der Elbe ↘

Abb.30: Hegelstraße: Grüne Prachtstraße der Magdeburger Gründerzeit ↗

Grün- und Freiflächen – Die Magdeburger Innenstadt ist durch einen hohen Anteil an Grün- Freiflächen geprägt und verfügt zudem durch direkte Zugänge zum Stadtpark Rotehorn, zum Klosterberggarten sowie zum Geschwister-Scholl-Park über große Naherholungsqualitäten. Die Baumbestände der Hegelstraße und des Domplatzes prägen den grünen Charakter der Innenstadt ebenso wie der Park am Fürstenwall oder das Umfeld des Kunstmuseums Kloster Unser Lieben Frauen. Im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die nördliche Innenstadt als Siedlungsstruktur entwickelt. Diese wohnortnahen Grünflächen um die Jakobstraße weisen jedoch heute Nutzungs- und Gestaltungsdefizite auf. Durch ihre zentrale Lage bieten diese Flächen gleichzeitig ein Potenzial für eine bauliche und freiräumliche Weiterentwicklung.

Elbufer – Der Blick über die Elbe auf die Kirchtürme der Innenstadt ist die wohl bekannteste Ansicht auf die Stadt. Die etwa 2,7 Kilometer lange Elbuferpromenade sowie mehrere an das Elbufer grenzende Freiräume (z.B. Fürstenwall, Möllenvogelgarten, Domfelsen) gelten als beliebte Freizeitziele und Lieblingsorte der Magdeburgerinnen und Magdeburger. Innenstadt und Elbuferpromenade werden gegenwärtig jedoch als getrennte Räume wahrgenommen. Durch das vielbefahrene Schleifufer ist der sichere Zugang zur Promenade nur an wenigen Stellen möglich. Das Elbufer war seit dem Wiederaufbau vor allem landschaftlich geprägt. Im Rahmen der IBA 2010 wurden mit den Treppen am Domfelsen sowie dem Elbbalkon in Verlängerung der Keplerstraße zwei Projekte realisiert, durch welche die Innenstadt im südlichen Bereich stärker an das Ufer heranrückt. Die weitere Einbindung der Elbe in das Stadtgefüge ist auch künftig wichtig, um das große Potenzial dieses Freiraums auszuschöpfen und den Begegnungsraum am Fluss gerade im mittleren und nördlichen Teil noch attraktiver zu gestalten.

Festungsanlagen als Teil des Grünen Ringes – Die ehemaligen Festungsanlagen bilden heute wertvolle Freiräume, die sich ringförmig um die Innenstadt verteilen. Der historische Fürstenwall verbindet kulturelle und touristische Ziele und ist als Überrest der Festungsanlage beliebter Treffpunkt der Magdeburgerinnen und Magdeburger. Der Glacis-Park westlich der Bahnanlagen umzieht die Innenstadt. Weitere erhaltene Festungen und Kavaliers (z.B. Festung Mark, Bastion Cleve) werden heute hauptsächlich kulturell bespielt. In der weiteren denkmalgerechten Aufwertung und Vernetzung dieser begrünten Festungsanlagen liegt für die Innenstadtentwicklung ein großes Freizeit- und Naherholungspotenzial.

Die Innenstadt ist von weitläufigen öffentlichen Plätzen und Fußgängerzonen geprägt, die unterschiedliche Aufgaben im Stadtgefüge als Verkehrsknoten, Orientierungspunkte, Begegnungs- und Konsumorte übernehmen. Der Universitätsplatz im Norden und der Hasselbachplatz im Süden dienen als wichtige Stadteingänge und sind gegenwärtig stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Alter Markt und Domplatz bilden die beiden historischen Zentren der Innenstadt und bieten als weitgehend autofreie Bereiche Raum für Märkte oder Veranstaltungen. Der Willy-Brandt-Platz markiert als Bahnhofsvorplatz die zentrale Eingangssituation für bahreisende Berufspendelnde und Besuchende. Friedens-, Ulrichs- und Erhard-Hübener-Platz liegen jeweils an einer großen Stadtachse und fungieren als alltägliche Treff- und Begegnungsorte. Während Ulrichplatz, Leiterstraße und Elbbalkon im Rahmen des ersten Innenstadt-Dialogs fast ausschließlich als Lieblingsplätze mit hohen Aufenthaltsqualitäten markiert wurden, weisen viele der anderen Plätze Gestaltungs- und Nutzungsdefizite auf. Zudem fehlt es oftmals an gut gestalteten Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten. Durch fehlende angrenzende Erdgeschossnutzungen ist die Nutzungsintensität vielerorts gering. Ein weiteres Entwicklungspotenzial liegt in der Umgestaltung oftmals hochgradig versiegelter Oberflächen, welche in den Sommermonaten mehr Wärme absorbieren und zu urbanen Hitze-Insel-Effekten beitragen.

Der Zusammenhang der öffentlichen Räume und Plätze wird teilweise durch die Fußgängerzonen – Breiter Weg Nord sowie die ost-west-verlaufenden Bereiche der mittleren Innenstadt (Leiterstraße, Goldschmiedebrücke) – gewährleistet. Die großen Verkehrsachsen wirken hier jedoch als Barrieren, indem sie ein zusammenhängendes Flanieren erschweren. Zudem sind viele Plätze nur ungenügend in das Fuß- und Radwegenetz eingebunden und es fehlt vielerorts an Fahrradabstellmöglichkeiten.



Zwischenräume und Brachen – Die tiefgreifenden historischen Zäsuren der Stadtgeschichte werden heute noch in den vielen Lücken und Zwischenräumen sichtbar. So befinden sich heute zahlreiche untergenutzte Freiflächen wie Parkplätze und Brachen in der mittleren und nördlichen Innenstadt sowie entlang der Bahnhofstraße. Diese teilweise großen Flächen wirken wie urbane Leerstellen und verhindern die Wahrnehmung eines zusammenhängenden Stadtbildes. Sie benötigen künftig die richtigen Impulse für neue, intensivere Nutzungen und Neuprogrammierungen, die der Innenstadt maßgeblich zu mehr Attraktivität und Urbanität verhelfen können.

Defizite

Abb.33: Nutzungs- und Gestaltungsdefizite am Friedensplatz →
Abb.34: Hohe Flächeninanspruchnahme durch ruhenden Verkehr in zentralen Lagen ↙



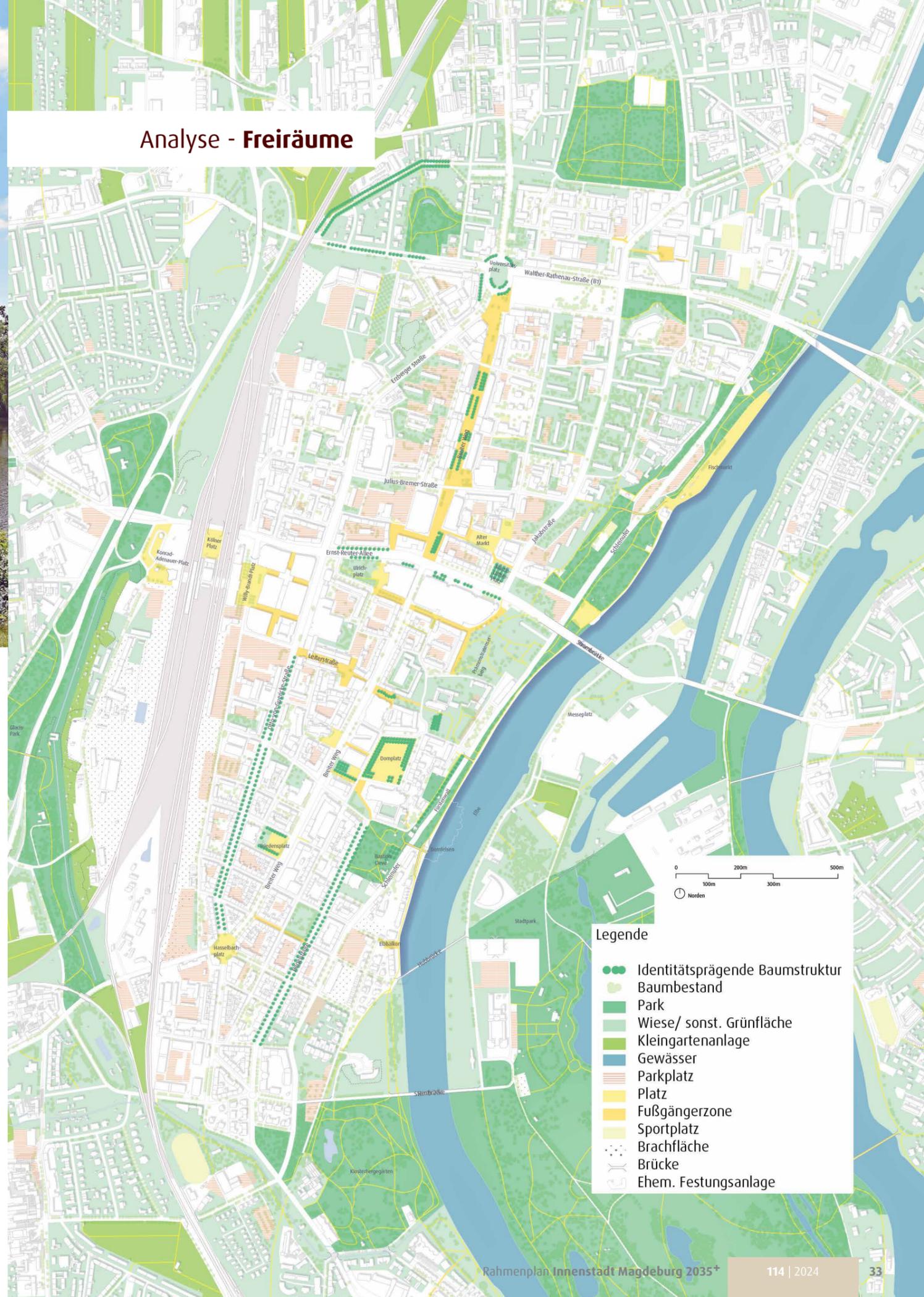
Abb.35: Nutzungs- und Gestaltungsdefizite in wohnortnahen Grünflächen an der Jakobstraße ↗
Abb.36: Gestaltungsdefizite am Bahnhofsvorplatz ↖



Abb.37: Stadtpark Rotehorn: Reichhaltiges Naturerlebnis in direkter Nähe zur Innenstadt ↵
 Abb.38: Analyse - Freiräume →

Fazit: Freiräume qualifizieren

Die Plätze und Parks der Magdeburger Innenstadt stellen eine besondere, charakteristische Qualität dar und prägen das Bild der „grünen Innenstadt“. Darüber hinaus bieten die Freiräume viel Potenzial für die Entwicklung urbanen Lebens und stadtklimatischer Qualitäten. Bestehende Raumressourcen in Form von Brachen und Parkplätzen werden bisher nicht effizient ausgenutzt und können künftig wichtige Funktionen, wie Erholung, Freizeit, Wohnen etc. übernehmen sowie den Erlebnis- und Erholungsfaktor in der Innenstadt steigern. Weiterhin besteht der Bedarf, den Elbraum stärker in Bezug zur Innenstadt zu setzen und der Stadt gegenüber zu öffnen, um das Elbufer langfristig als attraktiven Freiraum zu sichern. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume stellt langfristig ein großes Potenzial für die Belebung der Innenstadt dar.



3.1.5. Mobilität

Einen wesentlichen Beitrag zum großstädtischen Charakter der Magdeburger Innenstadt leisten öffentliche Räume und insbesondere die großzügig angelegten Straßenachsen. Neben dem Breiten Weg, der historisch gesehen die zentrale Magistrale der Stadt darstellt, sind weitere breite Verkehrsachsen entstanden, die Ziele politischer Repräsentation (Ernst-Reuter-Allee) und autogerechter Planung (Jakobstraße, Schleinufer) manifestiert haben. Bis heute ist die Innenstadt dadurch für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sehr gut erschlossen. Die Wegeverbindungen für den Rad- und Fußverkehr sind demgegenüber oft weniger gut entwickelt. Die teilweise sehr großen Straßenquerschnitte bieten optimale Voraussetzungen dafür, Straßenräume künftig zukunftsorientierter aufzuteilen und neue Verbindungen und Wege zu schaffen.

Abb.39: Hauptverkehrsknotenpunkt Breiter Weg/ Ernst-Reuter-Allee



Abb.40: Vielbefahrenes Schleinufer
Abb.41: Straßenbahn, Auto- und Radverkehr am Hasselbachplatz

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) – Die Innenstadt ist flächendeckend über das öffentliche Mobilitätsangebot erschlossen. Sämtliche Linienverbindungen des Schienennahverkehrs halten am Hauptbahnhof, wo am Kölner Platz, im Zuge der Erneuerung der Gleisbrücken, eine neue Haltestelle entsteht. Der Hauptbahnhof ist der zentrale Stadteingang für Reisende des Regional- und Fernverkehrs. Im Umfeld des Hasselbachplatzes befindet sich ein weiterer Haltepunkt des Schienennahverkehrs. Dieser liegt bisher versteckt und bietet keine direkte Umsteigemöglichkeit zu Bussen und Straßenbahnen. Mit dem geplanten Ausbau des Straßenbahnnetzes entlang der Jakobstraße wird die Reichweite des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) weiter verbessert. Ein Potenzial zur Stärkung des ÖPNV liegt darüber hinaus in der besseren Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten. Es gibt heute zu wenig Anreize, die Park&Ride-Angebote am Stadtrand zu nutzen, da die Innenstadt mit dem Auto ausgezeichnet erreichbar ist und ein großes Parkraumangebot zur Verfügung steht.

Straßennetz/ Knotenpunkte/ MIV – Großmaßstäbliche, auf den Autoverkehr ausgelegte Straßenachsen prägen den öffentlichen Raum der Innenstadt. Die historisch gewachsene Nord-Süd-Orientierung – Breiter Weg, Otto-von-Guericke-Straße, Jakobstraße und Schleinufer – wird durch die Achsen der Wiederaufbauzeit – Ernst-Reuter-Allee und Walther-Rathenau-Straße – gekreuzt. Die Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Breiter Weg bildet als „Magdeburger Mitte“ einen zentralen Knoten in der Innenstadt. Mit dem Universitätsplatz im Norden und dem Hasselbachplatz im Süden gibt es zwei vom Verkehr geprägte Plätze mit Scharnierfunktion für die Innenstadt. Über diese Achsen und durch die Anbindung an den Magdeburger Ring ist die Erschließung der Innenstadt für den MIV sichergestellt. Mit ca. 13.000 öffentlichen Kfz-Parkplätzen verfügt die Innenstadt über ein hohes Stellplatzangebot (vgl. Verkehrsentwicklungsplan 2030plus). Damit prägt der ruhende Verkehr mit seinem erheblichen Flächenanteil das Erscheinungsbild der Innenstadt. Bestehende Leerstellen im Stadtraum werden oft als Parkplätze genutzt und ergänzen Parkhäuser und Tiefgaragen, die es an allen zentralen Zielorten gibt. Sie stellen gleichzeitig ein großes Flächenpotenzial für die Innenstadt dar.

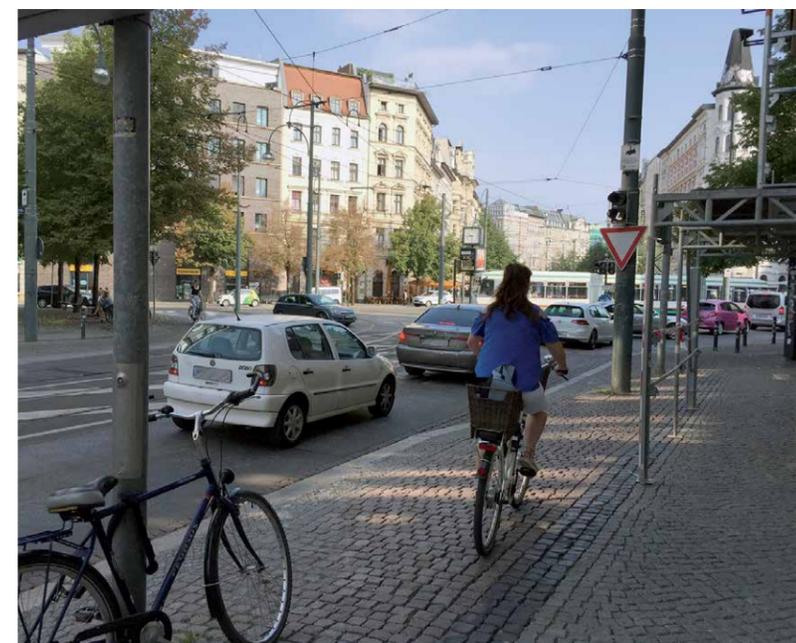


Abb.42: Fußgängerzone am Breiten Weg

Sharing-Angebote – Multimodale Mobilitätsangebote wie Bike-, Scooter- und Carsharing sind in der Magdeburger Innenstadt nicht großflächig vertreten – das Bikesharing-Angebot der DB existiert zwar am Hauptbahnhof. Mit lediglich vier Rädern ist dieses aber stark ausbaufähig. An zahlreichen zentralen Knotenpunkten des Straßenbahnnetzes – wie am Universitätsplatz, der „Magdeburger Mitte“ oder dem Hasselbachplatz – kann die Verknüpfung multimodaler Verkehrsketten verbessert werden.

Radverkehr – Die flache Topographie und der grüne Stadtraum stellen gute Voraussetzungen für die Fahrradstadt Magdeburg dar. Das Wegenetz ist allerdings noch lückenhaft. Allgemein führt die Orientierung am MIV zu starken Beeinträchtigungen des Fuß- und Radverkehrs. Der ungleich verteilte Straßenraum zu Gunsten des Autoverkehrs sowie fehlende bzw. in großen Abständen an vielspurigen Straßen gelegene sichere Querungsmöglichkeiten, machen die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad weniger attraktiv. An Hauptnetzstraßen werden Radwege meist auf den Gehwegen geführt, was Konflikte und Unsicherheit von Fuß- und Radverkehr gleichermaßen erzeugt. Insbesondere auf dem Nordabschnitt des Breiten Weges sowie am Elbufer gehört der Konflikt zwischen Zufußgehenden sowie Radfahrenden zum Alltag, da keine deutliche Aufteilung der Wege erkennbar ist. Die Qualifizierung des Fuß- und Radweges am Elbufer ist nicht nur seit dem Beitrag zur IBA 2010 ein Ziel der Innenstadt. Hier wurden für Nutzende des Elberadweges (alternative) Verbindungen durch die Innenstadt deutlich aufgewertet.

Den alltäglichen Verbindungswegen – wie in der Alten Neustadt, in Stadtfeld, in Sudenburg oder in Ostelbien – fehlt es hingegen an Qualität. Dazu sind an wichtigen Ziel- und Knotenpunkten in der Innenstadt sichere Abstell- und Ladeinfrastrukturen kaum ausgebaut.

Abb.43: Große Barrieren für den Fuß- und Radverkehr
Abb.44: Ausbaufähige Aufenthaltsqualitäten in vorhandenen Fußgängerzonen

Fußwege – Durch die große Mischung verschiedener Angebote und Funktionen bietet die Innenstadt gute Voraussetzungen für kurze Wegeverbindungen zu Fuß. Wie mit der Umsetzung einer der ersten Fußgängerzonen der DDR auf dem nördlichen Breiten Weg oder mit den Planungen einer autofreien Innenstadt in den 1990er-Jahren gibt es auch heute Bestrebungen, Fußwege in der Innenstadt attraktiver zu gestalten. Das Flanieren durch die Innenstadt – etwa zwischen Domplatz und Alter Markt oder vom Hauptbahnhof zur Elbe – wird daher weniger durch zu große Distanzen als vielmehr durch mangelnde Orientierung, umständliche Querungsmöglichkeiten, unattraktive rückseitige Räume und fehlende Verknüpfungen im Netz der kurzen Wege erschwert. Dazu kommen die starke Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität durch fehlende Sitzmöglichkeiten, die gerade für ältere Menschen wichtig sind, sowie durch starke Verkehrsaufkommen und -konflikte, wie am Hasselbachplatz oder der Kreuzung Breiter Weg / Ernst-Reuter-Allee zu sehen ist.

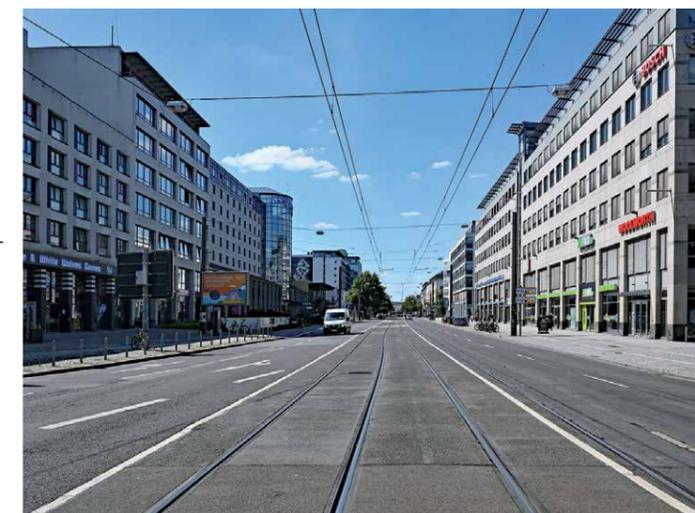
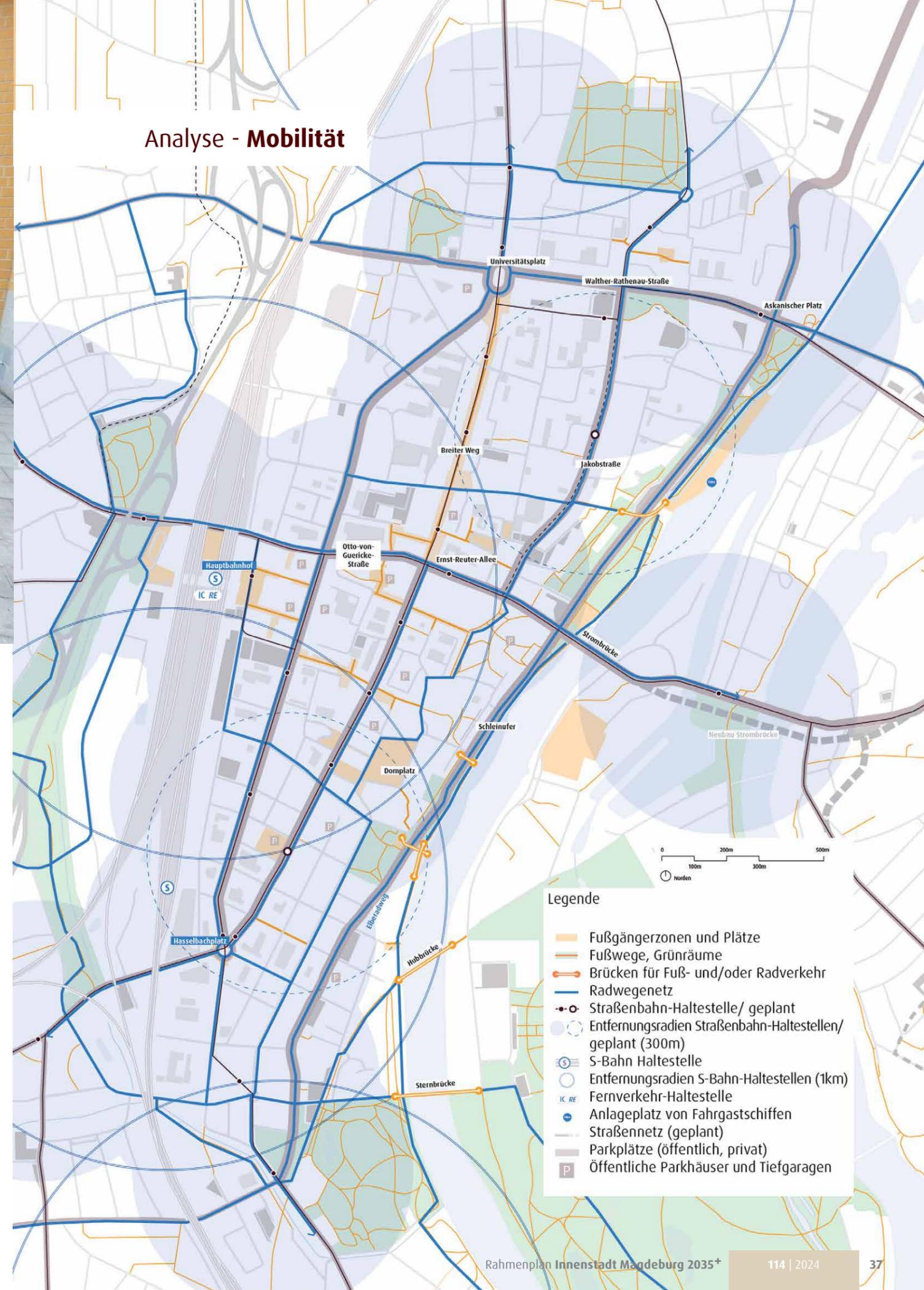




Abb.45: Radzählstelle Ernst-Reuter-Allee bei der Eisenbahnüberführung ↵
 Abb.46: Analyse - Mobilität →

Analyse - Mobilität



Fazit: Nachhaltige Mobilität stärken

Ein wichtiger Ansatzpunkt für die verkehrliche Entwicklung der Innenstadt ist die Auseinandersetzung mit nachhaltigen Mobilitätsstrukturen. Die groß dimensionierten Verkehrsachsen der Innenstadt bieten das Potenzial und vor allem den Platz, sowohl bestehende als auch geplante Verkehrsflächen neu zu denken und die bisher autogerechte Innenstadt grundlegend fuß- und radverkehrsfreundlicher zu gestalten. Es gilt, Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden zu lösen und die Beziehungen zwischen den verschiedenen Wegen und Straßen zu verbessern. Die gute Ausstattung mit dem ÖPNV ist dafür eine positive Ausgangslage. Die Aufenthaltsqualität auf den großen Verkehrsachsen ist zudem ausbaufähig und kann die Lebensqualität der Magdeburgerinnen und Magdeburger nachhaltig erhöhen.

3.1.6. Handel, Wirtschaft und Bildung

Magdeburg ist das Wirtschafts- und Wissenschaftszentrum im Norden des Landes Sachsen-Anhalt. Als Oberzentrum kommt der Innenstadt in der Region eine umfassende Bedeutung als Versorgungszentrum und Gewerbe- und Bürostandort zu. Hier konzentrieren sich Administration, Handelsstandorte und Dienstleistungen, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen. Mit der Otto-von-Guericke-Universität befindet sich ein zentraler Bildungs- und Forschungsstandort in direkter Nähe zur Innenstadt. Magneten unter den Einzelhandelsstandorten sind die Einkaufs- und Geschäftszentren Allee-Center City-Carré und Ulrichshaus.

Wirtschaft/ Arbeitsplatz – Die Innenstadt ist auch das wirtschaftliche Zentrum der Region. Ein großer Teil des bedeutenden tertiären Sektors mit seinen Handels- und Dienstleistungsunternehmen ist hier ansässig. Verwaltung und öffentlicher Dienst stellen einen weiteren großen Beschäftigungsbereich dar. Neben großen Teilen der städtischen Verwaltung sind auch der Landtag des Bundeslandes und zahlreiche Landesministerien sowie der Sitz des Ministerpräsidenten (Staatskanzlei) in der Innenstadt angesiedelt. Die stabile Nachfrage nach Büroflächen zeigt die Attraktivität der Innenstadt als Arbeitsplatz. Mit einer Leerstandsquote von etwa sieben Prozent verzeichnet Magdeburg einen ausreichenden Flächenvorrat und gleichzeitig eine relativ geringe und noch dazu abnehmende Leerstandsquote. Eine bedeutende Ergänzung des Büroangebots stellt der Neubau des SWM-Hochhauses dar. Die Herstellung moderner Büroflächen wird in Zukunft auch in der Innenstadt eine Aufgabe darstellen.

Eine hohe Konzentration von Arbeitsplätzen, Gewerbe und Dienstleistungen befindet sich im Umfeld des Hauptbahnhofes und um den Universitätsplatz. In Zukunft wird es auch darauf ankommen, Büro- und Gewerbestandorte Nutzungsgemischt zu entwickeln und eine nachhaltige Erreichbarkeit und Ausstattung mit attraktiven öffentlichen Räumen sicherzustellen. Insbesondere die Gemengelage zwischen Hauptbahnhof und Hochschulcampus – westlich von Otto-von-Guericke-Straße und Erzberger Straße – birgt Chancen für die Innenstadt.

Bildung – Die Magdeburger Hochschulen entfalten eine internationale Strahlkraft und untermauern Magdeburgs Ruf eines Bildungs- und Forschungsstandorts sowie einer Wissenschaftsstadt. Der Hauptcampus der Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg mit seinen 10.919 Studierenden (Stand WS 2023/24; ohne Medizin: 1.571 Studierende; Uni gesamt: 12.490) befindet sich im Bereich des Universitätsplatzes und nördlich der Walther-Rathenau-Straße und grenzt somit unmittelbar an die Innenstadt an.

Gemeinsam mit dem Wissenschaftshafen liegt hier ein wichtiger Teil der Magdeburger Wissenschaftseinrichtungen. Insbesondere durch die stark befahrene Walther-Rathenau-Straße ist der Hauptcampus der jungen Universität räumlich und funktional stark von der Innenstadt getrennt und nicht integriert. Die Umgebung bietet bislang keine speziell auf Studierende ausgerichtete Infrastruktur (Gastronomie, Geschäfte) an, sodass weitere Wege zu den Angeboten in Kauf genommen werden müssen. In der stärkeren Verflechtung von Universität und Stadt liegen große Chancen für die Aktivierung und Profilierung der nördlichen Innenstadt. Perspektivisch stellt die Universität mit ihren Studierenden eine große Bereicherung für die Innenstadt dar. Bereits heute unterstreichen studentisch organisierte Einrichtungen wie das „in:takt“ den Mehrwert, den die Studierenden und Hochschulen als Akteurinnen und Akteure in der Belebung der Innenstadt spielen können.

Weitere zentrale in der Innenstadt befindliche öffentliche Bildungseinrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung sind drei berufsbildende Schulen, die Volkshochschule sowie die Stadtbibliothek. Durch ihre öffentlichen Angebote stellen sie belebende und frequenzbringende Nutzungsanker dar, welche in Zukunft noch stärker sichtbar und durch weitere Angebote ergänzt werden können.

Einzelhandel – Die entlang der Ernst-Reuter-Allee gelegenen Einkaufs- und Geschäftszentren (Allee-Center, Ulrichshaus, City-Carré) bilden gemeinsam mit dem Kaufhaus Galeria den Schwerpunkt des Magdeburger Einzelhandels in der „Magdeburger Mitte“. Dieser Bereich stellt die A-Lage der Innenstadt dar und ist auf einen großen Einzugsbereich ausgerichtet. Die nach der deutschen Wiedervereinigung auf dem ehemaligen Zentralen Platz errichteten Einkaufszentren sind mit dem Bahnfern- und -regionalverkehr, dem Auto aus dem Umland sowie mit ÖPNV, zu Fuß und mit dem Rad von der gesamten Stadt aus gut zu erreichen. Diese Einkaufszentren konzentrieren den Großteil des Magdeburger Einzelhandels an diesem Standort. Die Einkaufszentren sind durch ihr vielfältiges Einzelhandels- und Gastronomieangebot beliebte Ziele für Besuchende der Innenstadt. Räumlich stellen die geschlossenen Architekturen der Einkaufs- und Geschäftszentren Allee-Center und City-Carré bis auf wenige Erdgeschossnutzungen kaum Bezüge zur Umgebung her, wodurch sie isoliert und teilweise wie Barrieren im Stadtraum wirken. Alternative Einzelhandelsstandorte in B- und C-Lagen stehen durch die Einkaufszentren unter Druck und können nur bedingt von der Nähe zu den Zentren profitieren. Die architektonische Öffnung



Abb.47: Allee-Center und Ulrichshaus an der "Magdeburger Mitte" ↑

der Einkaufszentren könnte künftig als Chance begriffen werden, um den öffentlichen Raum und dadurch die „Mitte“ zu beleben. Zudem fehlen Nutzungen, die außerhalb der Geschäftszeiten für Frequenz und Belebung in der Innenstadt sorgen.

Der Breite Weg – historische Magistrale und beliebte Einkaufsstraße zur Zeit der DDR – hat durch die Errichtung der Einkaufszentren seine ursprüngliche Bedeutung als Einkaufsstraße zwischen Hasselbachplatz und Universitätsplatz eingebüßt. Als zentrale Fußgängerzone der Innenstadt bietet der nördliche Abschnitt heute ein eher einfaches Einzelhandelsangebot, wobei Qualität und Strahlkraft der Geschäfte stark variieren. Auch Nahversorgungsangebote sind hier konzentriert und dienen als Versorgungseinrichtungen für weite Teile der nördlichen Innenstadt.

Auch auf dem südlichen Breiten Weg um die Leiterstraße sowie im Bereich des Hasselbachplatzes sind Einzelhandel und Gastronomie konzentriert. Diese haben einen eher quartiersbezogenen Charakter und sind durch kleinteilige Erdgeschossnutzungen

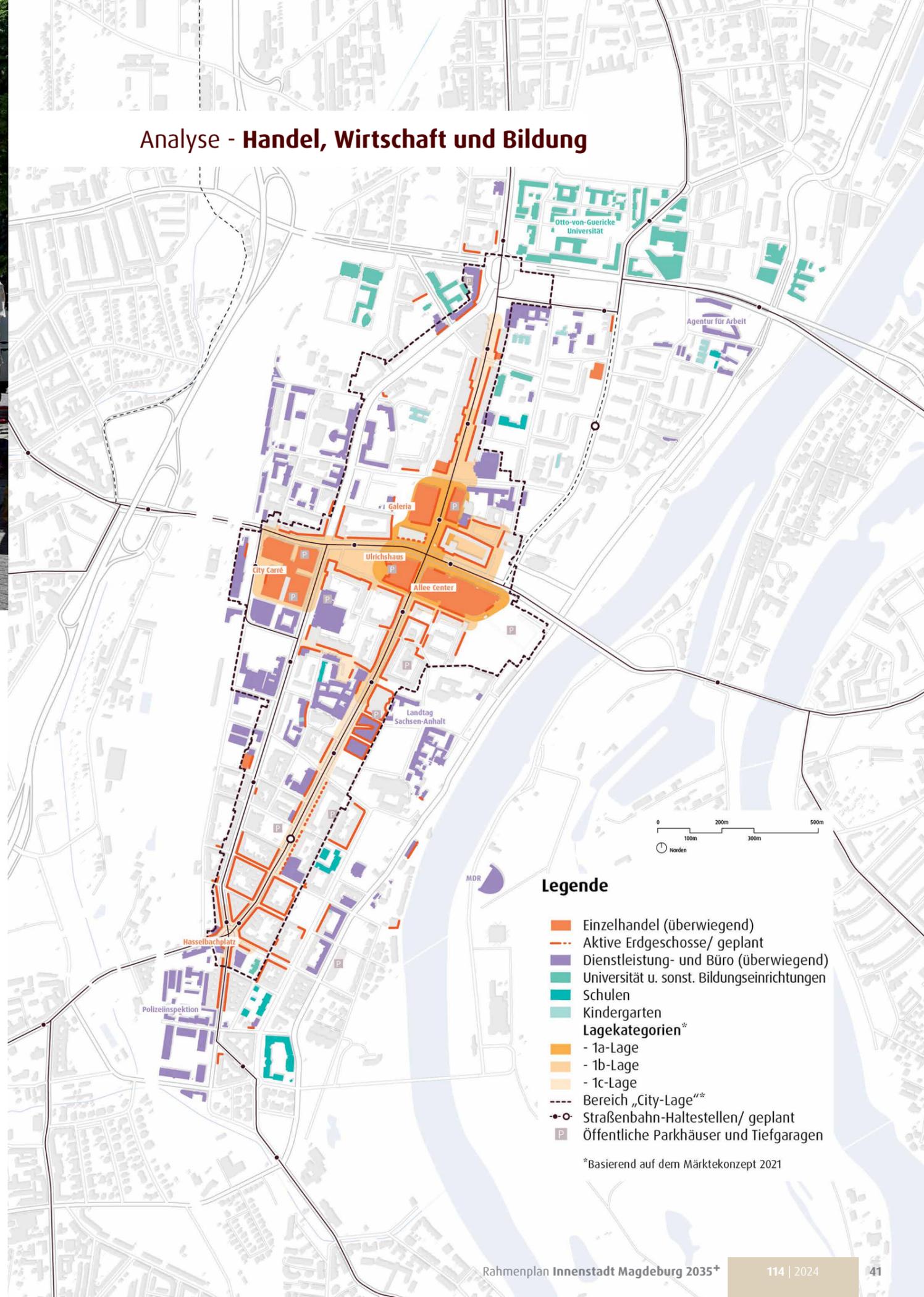
geprägt. Ein attraktives Nahversorgungsangebot steht im Vordergrund, Nutzungen von überlokaler Strahlkraft sind die Ausnahme. Bisher reichen Frequenz und Nachfrage nicht aus, um eine kontinuierliche Flaniermeile bis zum Universitätsplatz zu entwickeln.

Bereits vor der COVID-19-Pandemie deutete sich durch die Veränderung der Einzelhandelsstruktur eine Krise des stationären Einzelhandels an, die in Zukunft zu weiteren Leerständen und fehlenden Erdgeschossnutzungen in der Innenstadt führen kann. Die Coronapandemie verschärfte diesen Zustand und setzt die Einzelhandels-, Gastronomie-, und Dienstleistungsbranche zusätzlich unter Druck. Schon heute hat die Innenstadt – z.B. am nördlichen Breiten Weg – mit Gewerbeleerstand und fehlenden Aufenthaltsqualitäten in den Ladenbereichen zu kämpfen. Die perspektivisch neu nutzbaren Flächen stellen für die Zukunft die Möglichkeit dar, durch entsprechende Nutzungen die Innenstadt auch nach Ladenschluss zu aktivieren. Der hohe Wohnanteil kommt der Innenstadt hier zugute, da die Magdeburgerinnen und Magdeburger insbesondere die Einkaufsbereiche gut erreichen können.



Abb.48: Am Alten Markt findet der Wochenmarkt statt ←
 Abb.49: Analyse - Handel, Wirtschaft und Bildung →

Analyse - Handel, Wirtschaft und Bildung



Fazit: Innenstadt durch Nutzungsvielfalt stärken

Die Innenstadt konzentriert als wichtiger Standort für Unternehmen, Wissenschaft, Dienstleistung und Einzelhandel viele zentrumsspezifische Funktionen und hat damit eine Anziehungskraft für die Gesamtstadt und Region. Wie viele andere Innenstädte steht auch die Magdeburger Innenstadt vor der Herausforderung, das Angebotsspektrum im stationären Einzelhandel angesichts einer wachsenden Online-Konkurrenz anzupassen und die Belebung der Innenstadt zu fördern. Insbesondere im Hinblick auf die Corona-Pandemie sind neue Lösungsansätze für den innerstädtischen Einzelhandel zu finden. Nicht nur die Quantität des Einzelhandelsangebotes, sondern besonders die Qualität und die räumliche Verteilung des Einzelhandels sind in Zukunft entscheidend. Der Einzelhandel allein kann für die Belebung der Innenstadt nicht mehr sorgen, sodass dahingehend neue Ansätze einer qualifizierten Funktionsmischung verfolgt werden müssen. Ein großer Vorteil für die Belebung der Innenstadt über den Dienst- und Geschäftsschluss hinaus ist der hohe Wohnanteil. Auch die Nähe zur Universität stellt ein großes Potenzial für die Innenstadt dar.

Legende

- Einzelhandel (überwiegend)
- Aktive Erdgeschosse/ geplant
- Dienstleistung- und Büro (überwiegend)
- Universität u. sonst. Bildungseinrichtungen
- Schulen
- Kindergarten
- Lagekategorien*
 - 1a-Lage
 - 1b-Lage
 - 1c-Lage
- Bereich „City-Lage“*
- Straßenbahn-Haltestellen/ geplant
- P Öffentliche Parkhäuser und Tiefgaragen

*Basierend auf dem Märktekonzept 2021

3.1.7. Wohnen und Quartiere

Die vielfältigen innerstädtischen Wohnangebote machen die Innenstadt zu einem beliebten Wohnstandort. Ihr verhältnismäßig hoher Wohnanteil im Vergleich zu Innenstädten ähnlicher Größe kann als eine besondere Stärke gesehen werden. Das Wohnangebot ist durch die verschiedenen Bautypologien differenziert und die Quartiere von unterschiedlichen Qualitäten geprägt. Alle Wohnquartiere teilen die Nähe zum Elbufer, zum Rothehornpark, Sehenswürdigkeiten und zu zentralen Einrichtungen, was die Attraktivität der Wohnquartiere steigert. Der Wohnanteil in der Innenstadt konzentriert sich größtenteils auf zwei Pole: Dem gründerzeitlichen, verdichteten Wohnquartier um den Hasselbachplatz stehen lockere Wohnzeilen der Nachkriegszeit an der Jakobstraße und der Erzbergerstraße gegenüber.

Wohnquartiere im Norden – Die nach Planungen der sozialistischen Stadt gebauten Wohnlagen der nördlichen Innenstadt sind durch eine aufgelockerte Zeilenbauweise mit hohem Grünanteil

(um die Jakobstraße) charakterisiert. Die „fließenden Räume“ aus der Erbauungszeit führen zu diffusen Verhältnissen hinsichtlich der Zugänglichkeit des Grades der Privatheit, was die Nutzung und ein Erleben städtischen Raumes erschweren, wenn nicht gar verhindert. Abseits des Ensembles im Nordabschnitt Breiter Weg finden sich Wohngebiete, in denen es an Angeboten des täglichen Bedarfs, der Nahversorgung sowie an Spiel- und Sportplätzen mangelt. So gibt es bisher – trotz der Nähe zum Universitätscampus – wenig Angebote für junge Menschen (Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen). Das durchschnittliche Alter der Bewohnenden ist mit 56,3 Jahren überdurchschnittlich hoch. Hinzu kommt, dass die typisierten Bauten und Freiräume im Quartier wenig Abwechslung bieten, um neue Zielgruppen anzuziehen. Mit einem hohen Anteil an kleinen Haushalten (1 bis 2 Personen) und dem vergleichsweise hohen Altersdurchschnitt der Bewohnerinnen und Bewohner, sind künftig neue Lösungen im Umgang mit dem Wohnungsbestand und dem Wohnumfeld gefragt.

Wohnlagen im Süden – Das gründerzeitliche Wohnquartier am Hasselbachplatz stellt – als lebendige und dichte Wohngegend – in vielerlei Hinsicht einen Gegensatz zu den Wohnanlagen im Norden dar. Das Quartier zeichnet sich durch eine starke Mischung, viele Nahversorgungsangebote und Dienstleistungen in den Erdgeschossen aus. Die Einwohnerstruktur ist hier mit einem Durchschnittsalter von 35,9 Jahren deutlich jünger als im nördlichen Wohnquartier.

Neue Wohnlagen – Zu neuen Dynamiken auf dem Magdeburger Wohnungsmarkt führten die Neubauprojekte am Elbbahnhof, am Domquartier oder jüngst auch das Virchow Quartier sowie das Luisencarré, welche Wohnungen im vergleichsweise höheren Preissegment anbieten und das Wohnraumangebot um qualitativ hochwertigen Wohnraum ergänzen. Ein Großteil der Wohnungen – vor allem im nördlichen Wohnquartier an der Jakobstraße und Breiten Weg – befindet sich im Eigentum der städtischen Wohnungsunternehmen. Die Magdeburger Innenstadt ist auch dadurch ein bezahlbarer Wohnstandort für viele unterschiedliche Bevölkerungsgruppen.



Abb.53: Wohnen im Gründerzeitviertel ↑

Abb.50: Nördliches Wohnviertel ↓



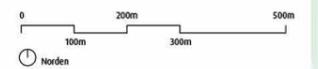
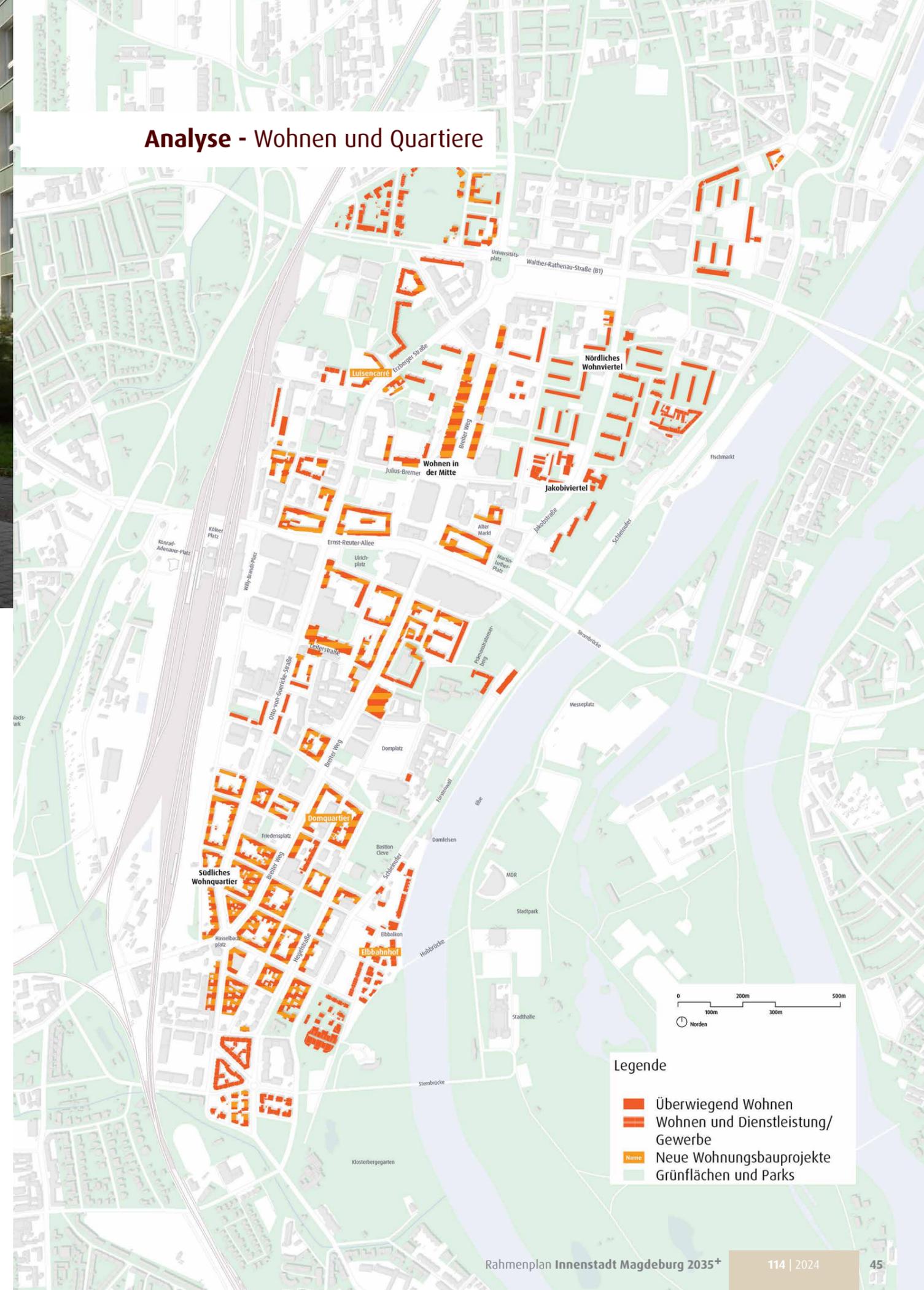
Abb.51: Nördliches Wohnviertel ↖
Abb.52: Wohnen am Elbbahnhof ↗





Abb.54: Starke Quartiere – Wenig Vielfalt ←
Abb.55: Analyse - Wohnen und Quartiere →

Analyse - Wohnen und Quartiere



Legende

- Überwiegend Wohnen
- Wohnen und Dienstleistung/
Gewerbe
- Neue Wohnungsbauprojekte
- Grünflächen und Parks

Fazit: Starke Quartiere, aber fehlende Vielfalt

Die Innenstadt als Wohnstandort ist sehr beliebt und wird künftig weiter an Bedeutung gewinnen. Die Haushalte schätzen die zentrale Lage und die vergleichsweise ruhigen Wohnlagen. Nicht alle Quartiere sind gleichermaßen gut mit wohnumfeldnahen Infrastrukturen ausgestattet. Mit dem steigenden Interesse nach innerstädtischem Wohnraum gilt es, den Bestand zukunftsgerecht instand zu halten und neue Wohnmodelle zu ermöglichen. Die Flächenpotenziale der Innenstadt bieten dafür den Raum, das Wohnangebot künftig auszuweiten und gleichzeitig die spezifischen Charakteristika der Quartiere weiterzuentwickeln. Die Berücksichtigung des anstehenden Generationswechsels in den teils homogenen Quartieren sowie eine weitere Qualifizierung des Wohnumfeldes sind die zentralen Herausforderungen für die zukünftige Weiterentwicklung des Wohnstandortes Innenstadt.



Abb.56: Platz am Elbbahnhof mit dem Zeitähler ←
 Abb.57: Szeneviertel Hasselbachplatz →
 Abb.58: Kunstmuseum Magdeburg, Sammlung
 Gegenwartskunst im Tonnengewölbe Nordflügel ↗



3.1.8. Freizeit und Kultur

Im Zuge der Bewerbung zur Kulturhauptstadt 2025 ergriff die Landeshauptstadt die Chance, in der als Schwerpunktstadtteil ausgewählten Innenstadt zukunftsweisende Projekte und Ideen weiterzuentwickeln. Öffentliche Einrichtungen wie der Sitz der Landesregierung Sachsen-Anhalt, Standorte bedeutender Kultureinrichtungen wie Oper und Schauspielhaus sowie zahlreiche Museen unterstreichen den kulturellen Wert der Innenstadt und sind wichtige Besuchsziele.

Bedeutende Kultur und Großevents – Als kulturelles und historisches Zentrum der Landeshauptstadt bietet die Innenstadt zahlreiche touristische Ziele und Sehenswürdigkeiten. Zentrale Bestandteile des baukulturellen Erbes – wie der Magdeburger Dom, das Kunstmuseum Kloster Unser Lieben Frauen oder das Rathaus – sind in den vergangenen Jahren saniert worden. Diese positiven städtebaulichen Veränderungen schaffen günstige Voraussetzungen für den weiteren Ausbau der touristischen Position und leisten einen Beitrag zur Identität der Stadt als Ganzes. Andere Bauten von historischem Wert – wie die Johanniskirche und die Festung Mark im Norden der Innenstadt – werden heute hauptsächlich als Veranstaltungsort genutzt und zählen ebenso zu wichtigen Ankern von Kultur. Auch in Bauwerken wie der Grünen Zitadelle am Breiten Weg findet die Verknüpfung von Baukultur und zeitgenössischen Angeboten Raum. Große kulturelle Ereignisse in der Innenstadt wie das TheaterOpenAir, themenspezifische Märkte und Festivals strahlen weit über die Stadtgrenzen hinaus. Die Veranstaltung auf dem Domplatz setzt die historische Kulisse neu in Szene und unterstreicht die Bedeutung der öffentlichen Räume als Freizeit- und Kulturorte. Im Alltag fehlt diesen Orten – z.B. Domplatz und Alter Markt – häufig die Aufenthaltsqualität. Diese identitätsstarken öffentlichen Räume bei besonderen Veranstaltungen und im Alltag nutzbar zu machen, stellt ein großes Potenzial für die Innenstadt dar.

Szeneviertel Hasselbachplatz – Das lebendige Quartier um den Hasselbachplatz zieht mit kleinteiligen gastronomischen und kulturellen Angeboten besonders die Aufmerksamkeit jüngerer Menschen auf sich. Das Quartier zeichnet sich durch eine starke Nutzungsmischung als beliebtes Wohn- und Szeneviertel aus. Um den Hasselbachplatz herum befinden sich Bars, Kneipen, Clubs und Restaurants, welche einen Treffpunkt für die Ausgehscene und Studierende darstellen. Anwohnende und Ausgehlustige stehen hier zunehmend wegen nächtlichen Ruhestörungen und Verschmutzungen des öffentlichen Raums im Konflikt. Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie verstärken sich auch am „Hassel“ die Herausforderungen im Umgang mit potentiell leerem Leerstand und fehlender Frequenz.



Abb.59: Festung Mark ↗
 Abb.60: TheaterOpenAir auf dem Domplatz ←
 Abb.61: Kunstmuseum Magdeburg, ehem. Klosterkirche (Langhaus) →

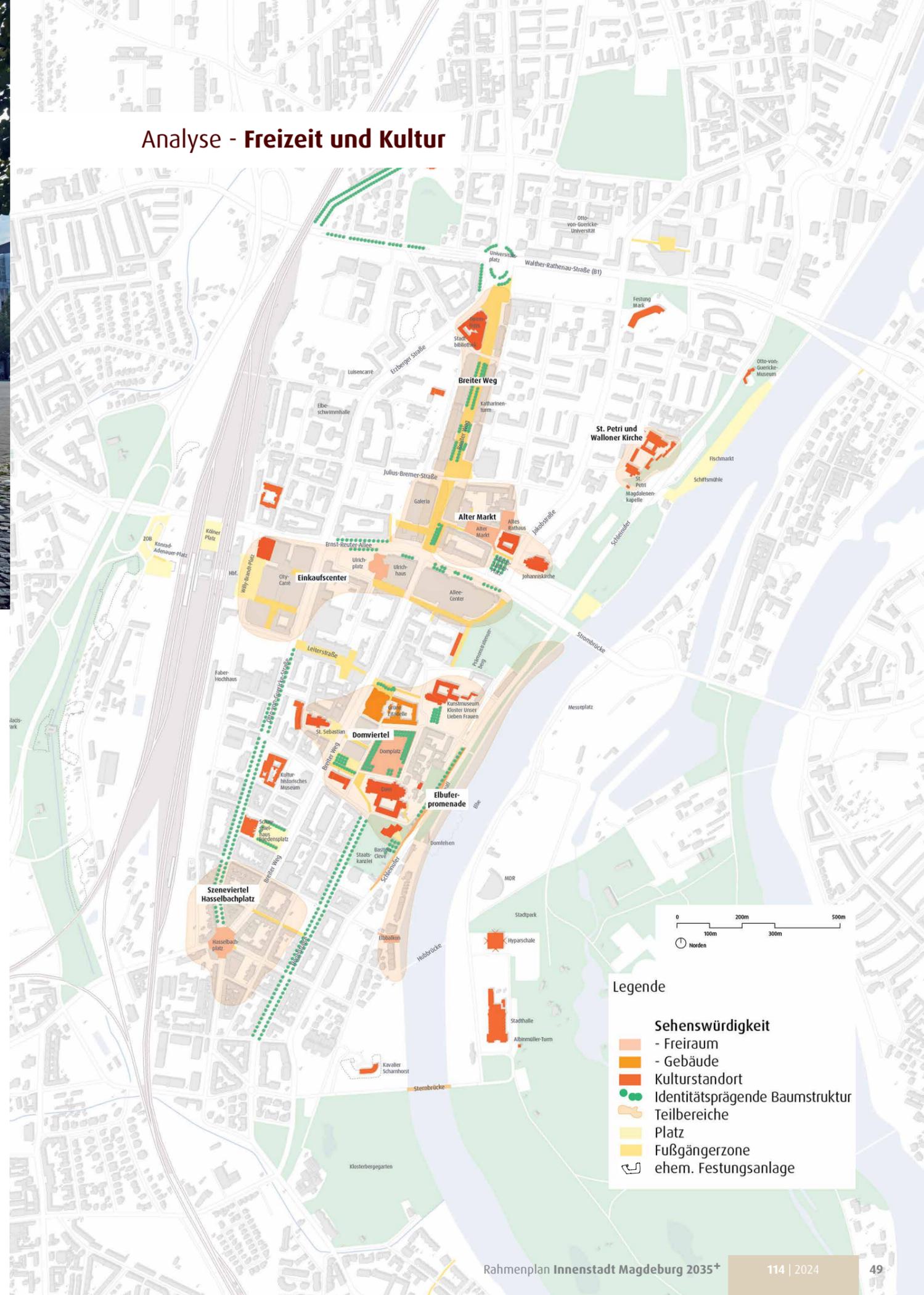




Abb.62: Domplatz ←

Abb.63: Analyse - Freizeit und Kultur →

Analyse - Freizeit und Kultur



Fazit: Räumliche Profilierung stärken

Die unterschiedlichen Teilbereiche der Innenstadt sind nicht gleichermaßen mit kulturellen, gastronomischen und Freizeitangeboten ausgestattet. Die Innenstadt durch neue Nutzungen zu beleben und diese Anziehungspunkte besser zu vernetzen, stellt ein großes Potenzial dar, die Lebensqualität in den Quartieren zu verbessern.

Als regionales Zentrum für Kultur und Tourismus bietet die Innenstadt reizvolle Ziele. Diese besondere Position gilt es auch in Zukunft zu stärken. Neben allen öffentlichen, innenstadttypischen Funktionen bietet die Innenstadt jedoch nur wenig alternative Kultur- und Freizeitorte, welche die kommerziellen Nutzungen im historischen Kern ergänzen würden. Durch die teilweise fehlenden räumlichen Zusammenhänge in der Innenstadt besteht oftmals eine starke räumliche Trennung zwischen den kulturellen Nutzungen und dem Einzelhandel sowie der Gastronomie. Die Profilierung der Kultur- und Tourismuslandschaft ist daher ein zentrales Element für die Entwicklung und Belebung der Innenstadt.

- Legende**
- Sehenswürdigkeit
 - Freiraum
 - Gebäude
 - Kulturstandort
 - Identitätsprägende Baumstruktur
 - Teilbereiche
 - Platz
 - Fußgängerzone
 - ehem. Festungsanlage

3.2. Fazit der Analyse

Die Magdeburger Innenstadt verfügt über vielfältige Qualitäten und steht gleichzeitig vor großen Herausforderungen. Um diesen erfolgreich zu begegnen, bedarf es integrierter Ansätze. Aus der sektoralen Analyse der Magdeburger Innenstadt (Kapitel 3.1.) wurden drei Fazitkarten abgeleitet. Aus der Zusammenführung von Stärken, Entwicklungspotenzialen und Herausforderungen wurden drei zentrale Thesen mit zukunftsweisendem Charakter aufgestellt. Sie formulieren strategische Ansatzpunkte für die Leitziele und bilden somit die Basis der Rahmenplanung. Mit den Leitziele werden Strategien für eine attraktive Weiterentwicklung der Innenstadt auf dieser Grundlage formuliert und im Rahmenplan räumlich dargestellt.

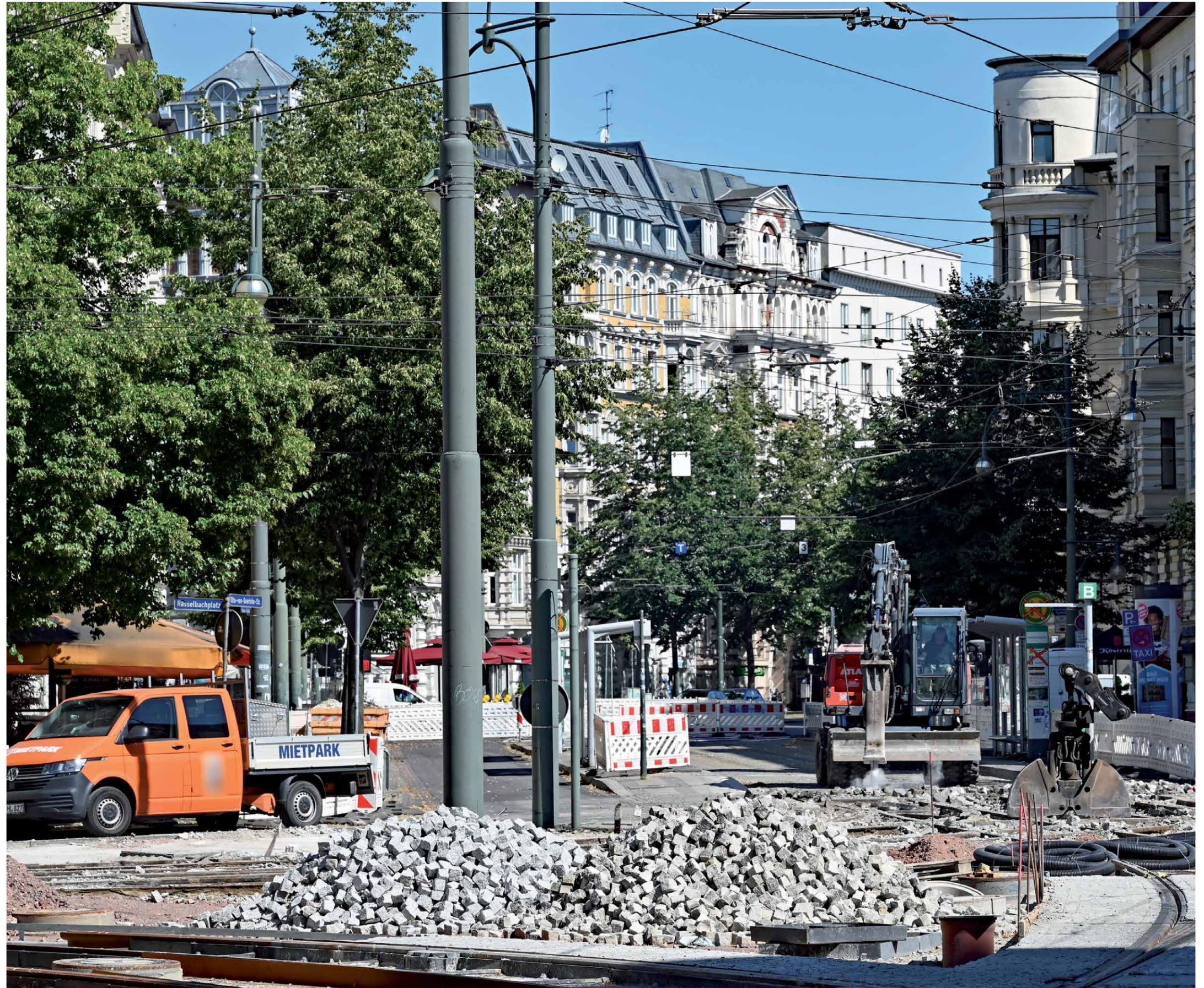


Abb.64: Hasselbachplatz: Hier wird die Innenstadt weiterentwickelt



Fazit 1 Die Magdeburger Innenstadt hat großstädtischen Charakter, aber wenig Urbanität

Stärken & Potenziale

Reiches baukulturelles Erbe – Die Innenstadt Magdeburgs ist Zeugin einer bewegten und langen Geschichte, die sich im heutigen Stadtbild durch herausragende Architekturen und städtebauliche Ensembles unterschiedlichster bauhistorischer Epochen manifestiert (s. Abb. 23: Analysekarte Zeitschichten). Diese Vielfalt an architektonischen Ikonen prägt die Atmosphäre (s. Abb. 27: Analysekarte Baustruktur) in den verschiedenen Bereichen der Innenstadt und stellt hohe Ansprüche an den Umgang mit dem baulichen Bestand.

Großstädtische Stadträume und Achsen – Die dominanten Nord-Süd-Achsen (Breiter Weg, Jakobstraße, Otto-von-Guericke-Straße und Schleinufer) mit ihrer großstädtischen Maßstäblichkeit sind ein Alleinstellungsmerkmal gegenüber anderen Städten. Sie prägen die räumliche Struktur der Innenstadt maßgeblich und bieten Anknüpfungspunkte für die weitere Entwicklung.

Große Flächenentwicklungspotenziale – Die Innenstadt verfügt über viele untergenutzte und brachliegende Flächen (Leerstellen), die als Ressourcen für die zukünftige Entwicklung erkannt und gesichert werden sollten. Durch ihre strategische und verantwortungsbewusste Entwicklung kann die Innenstadt mehr Attraktivität gewinnen.

Innerstädtisches Wohnen – In der Magdeburger Innenstadt wird im Vergleich zu anderen Innenstädten viel und facettenreich gewohnt (s. auch Abb. 55 Analysekarte Wohnen und Quartiere). Man profitiert von der Zentrumslage sowie der Nähe zur Elbe und zum Stadtpark. Der hohe Wohnanteil sichert die lokale Nachfrage und trägt zur Belebung der öffentlichen Räume bei. Diese Qualität sollte unbedingt gesichert und weiterentwickelt werden.

Defizite & Hemmnisse

Räumliche Leerstellen – Vor allem in der nordöstlichen Innenstadt werden die Straßen durch aufgelockerte Zeilenstrukturen räumlich nicht gefasst. Es gibt zahlreiche untergenutzte und brachliegende Flächen (Parkplätze, Brachen etc.) sowie großmaßstäblich ausgebaute Verkehrsachsen (Ernst-Reuter-Allee u.a.), die als Trennungen und Barrieren in der Innenstadt wirken. Sie verhindern die Vernetzung der Quartiere und wirken sich negativ auf die Urbanität aus. Auch Sie stellen als hochgradig versiegelte Flächen stadtklimatische Herausforderungen dar.

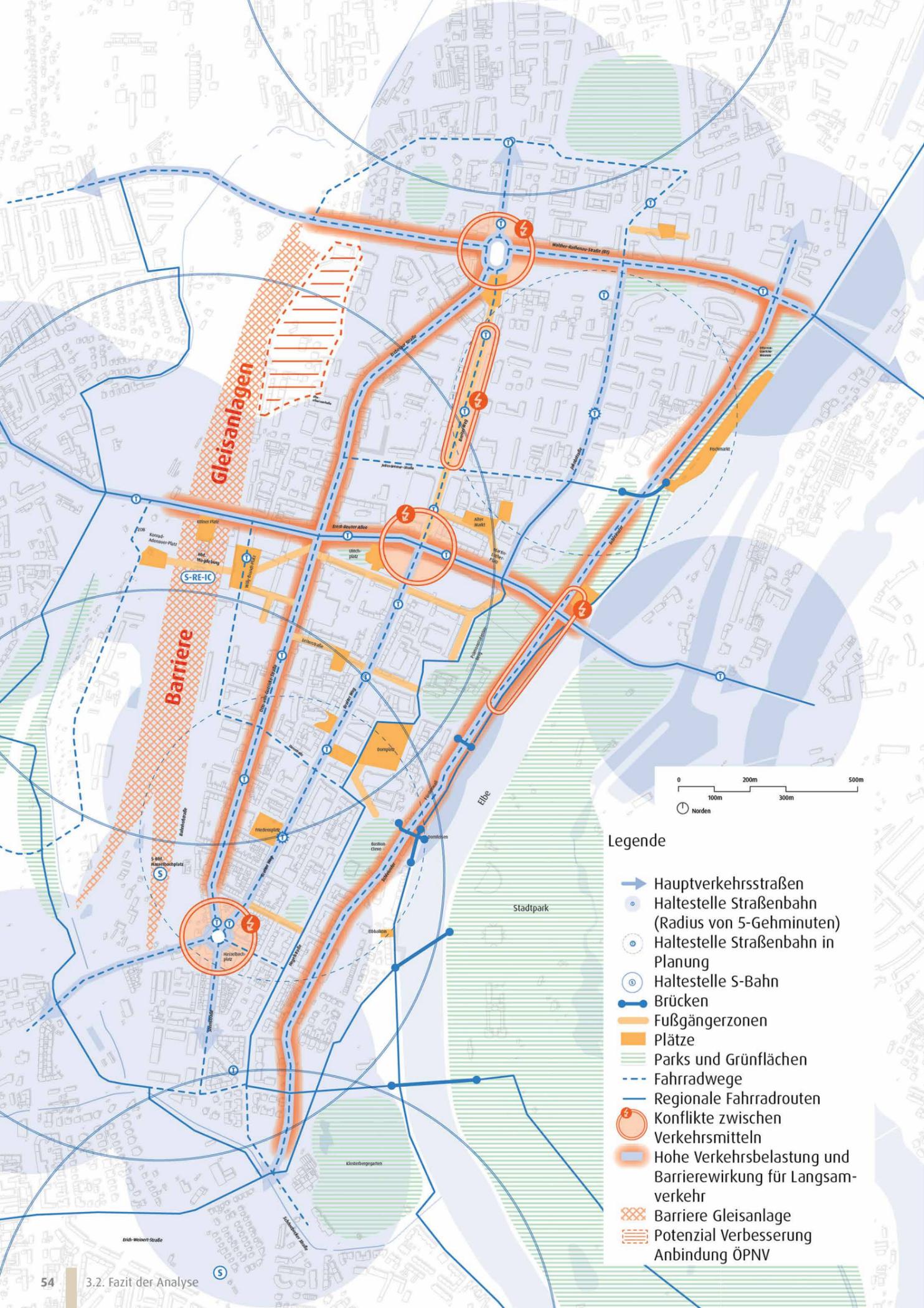
Geringe Aufenthaltsqualität – An zentralen Plätzen und öffentlichen Räumen der Innenstadt fehlen Angebote, wie z.B. attraktive Sitzgelegenheiten, die dazu einladen sich dort länger aufzuhalten. Mehr Abwechslung in der Gestaltung der öffentlichen Plätze wird gewünscht.

Gebäudeleerstand – Schon heute ist die Innenstadt in einigen Bereichen von leeren Erdgeschossen geprägt. Es ist davon auszugehen, dass der stationäre Einzelhandel ein Verlierer der Corona-Pandemie sein wird und der Leerstand zunehmen wird. Die Reduzierung wichtiger Erdgeschossnutzungen kann zur Verödung in Teilen der Innenstadt führen.

Legende

- Raumkanten
- Bauliche Ikonen
- Parkanlagen
- Wiesen und sonstige Freiflächen
- Stadtplätze
- Identitätsstiftender Baumbestand
- Leerstelle mit strategischem Entwicklungspotenzial
- Freifläche mit strategischem Entwicklungspotenzial
- Potenzial Qualifizierung / Umstrukturierung
- Bedarf Qualifizierung öffentlicher Raum
- Potenzial neue Raumkanten
- Bedarf Neugestaltung Stadteingang

Abb.65: Fazitkarte 1 - Urbanität



Fazit 2 Die Magdeburger Innenstadt ist gut erschlossen, aber es fehlt der Zusammenhang

Stärken & Potenziale

Attraktive Grün- und Freiraumqualitäten in unmittelbarer Nähe – Hegelstraße, Fürstenwall, Ulrichplatz und die parkartigen Teile der Elbuferpromenade sind attraktive Freiräume (s. Abb. 38: Analysekarte Freiräume), welche den grünen Charakter der Innenstadt prägen. Sie sind durch individuelle Aufenthaltsqualitäten Lieblingsorte von Magdeburgerinnen und Magdeburgern. Mit ihrer unmittelbaren Nähe zu den Wohnquartieren leisten sie einen wichtigen Beitrag für Naherholung und Stadtklima und sind damit beispielhaft für die Entwicklung weiterer Freiräume.

Viel Platz – Weitreichende, oft räumlich nicht gefasste Freiräume charakterisieren das Bild der Innenstadt. Sie stellen sowohl Bereiche städtebaulicher Ödnis sowie auch ein großes Entwicklungspotenzial dar. Auch die großen Verkehrsachsen bieten Reserven für künftige Entwicklungen.

Gute Anbindung – Die Innenstadt insgesamt ist für die umliegenden Stadtteile gut durch den ÖPNV und den MIV zu erreichen. Auch die Teilbereiche der Innenstadt sind durch die gute Ausstattung mit dem ÖPNV sowie durch die verkehrliche Anbindung für den MIV gut vernetzt. Die Wohnquartiere profitieren dabei von der Nähe zum Hauptbahnhof, zur Elbe, zu den Kultur- und Versorgungseinrichtungen, Plätzen und Parkanlagen.

Defizite & Hemmnisse

Große Barrieren für den Rad- und Fußverkehr – Die großstädtlich ausgebauten Verkehrsachsen Ernst-Reuter-Allee, Jakobsstraße, Schleifufer und Otto-von-Guericke-Straße stellen Barrieren für die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad dar. Diese Zäsur beeinträchtigt den Zusammenhang der bestehenden Straßen und die fließende Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad. An vielen Stellen fehlen sichere Quermöglichkeiten für diese Verkehrsmittel, so dass Umwege in Kauf genommen werden müssen. Infrastrukturen, die Anreize für die Nutzung des Fuß- und Radverkehrs schaffen können, sind in geringem Maße ausgebaut.

Konflikte zwischen den Verkehrsmitteln – Durch die autogerechte Ausprägung der Straßen ergeben sich an vielen Stellen der Innenstadt Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden sind davon am häufigsten betroffen. Oftmals werden Radwege auf dem Gehweg geführt, was zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr sorgt. Insbesondere auf dem nördlichen Breiten Weg und an der Elbuferpromenade ist dieser Konflikt alltäglich.

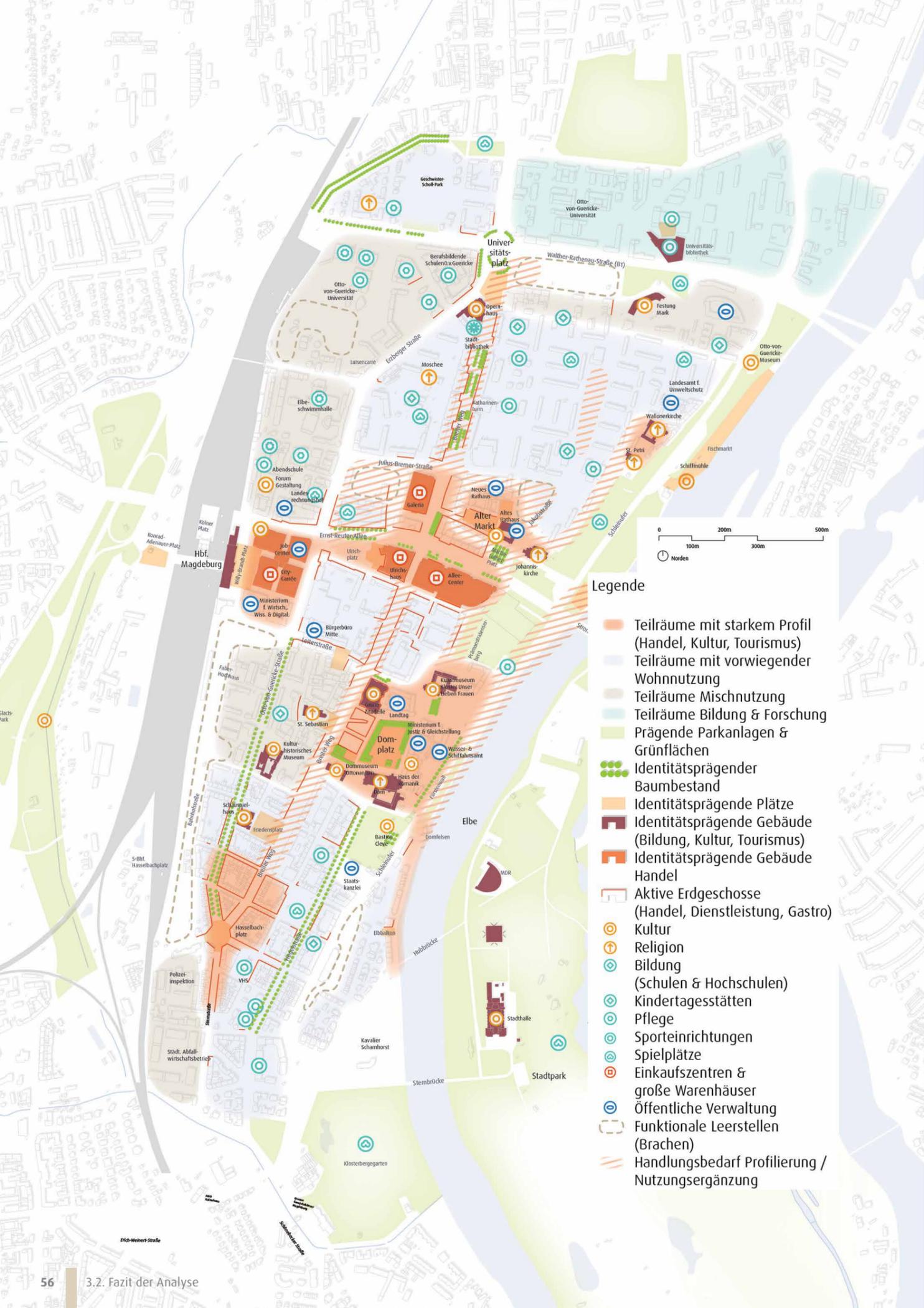
Fehlende Verbindungen zwischen wichtigen Plätzen und Grünräumen – Die attraktiven Freiräume der Innenstadt sind durch Barrieren voneinander abgeschnitten und es fehlen Zusammenhänge, die eine natürliche Verbindung, z.B. zwischen Domplatz und Altem Markt herstellen. Ein Flanieren in der Innenstadt wird dadurch erschwert.

Fehlende Verbindung zu umliegenden Stadtteilen – Die Innenstadt ist für Rad- und Fußverkehr aus den umliegenden Stadtteilen nur über stark befahrene Straßen zu erreichen, auf denen Radwege zum Teil kaum ausgebaut sind. Insbesondere für die Unterquerung der westlichen Bahnanlagen bestehen nur wenige Engstellen als Verbindungswege.

Legende

- ➔ Hauptverkehrsstraßen
- Haltestelle Straßenbahn (Radius von 5-Gehminuten)
- Haltestelle Straßenbahn in Planung
- ⊙ Haltestelle S-Bahn
- Brücken
- Fußgängerzonen
- Plätze
- Parks und Grünflächen
- - - Fahrradwege
- Regionale Fahrradrouten
- ⊙ Konflikte zwischen Verkehrsmitteln
- ⊙ Hohe Verkehrsbelastung und Barrierewirkung für Langsamverkehr
- ⊙ Barriere Gleisanlage
- ⊙ Potenzial Verbesserung Anbindung ÖPNV

Abb.66: Fazitkarte 2 - Verkehrsverbindungen



Fazit 3 Die Magdeburger Innenstadt hat starke Charaktere, aber wenig Mischung

Stärken & Potenziale

Starke Identitäten – Die Magdeburger Innenstadt ist von verschiedenen Quartieren mit unterschiedlichen Qualitäten geprägt. Das lebendige Quartier am Hasselbachplatz birgt ebenso Qualitäten wie das Domviertel, das neue Quartier am ehem. Elbbahnhof oder das Wohnen in einer Großsiedlung um die Jakobstraße. Auch die Elbuferpromenade ist ein beliebter Grün- und Freizeitraum, welcher ein großes Potenzial für die Profilierung der Innenstadt darstellt.

Großes Nutzungsspektrum – Die Magdeburger Innenstadt ist mit allen grundlegenden Zentrumsfunktionen ausgestattet und bietet wichtige Funktionen auf engem Raum. Im Hinblick auf die verschiedenen Nutzungen konzentrieren sich hier wesentliche zentralitätsfördernde Kultur- und Freizeitangebote, Wohnquartiere, Handelsstandorte und Nahversorgungsbereiche, Arbeitsplätze und Bildungseinrichtungen.

Entwicklungspotenzial Universität – Die Otto-von-Guericke-Universität, unmittelbar nördlich an die Innenstadt angrenzend, stellt ein großes Potenzial dar, als Impulsgeber neue Akzente in der Umgebung zu setzen. Der Bildungs- und Forschungsstandort kann neue Ansiedlungen fördern und die Vernetzung zur Innenstadt qualifizieren.

Defizite & Hemmnisse

Fehlende Mischung – Viele Teilräume in der Magdeburger Innenstadt sind zu monofunktional und werden als wenig urban und zu isoliert empfunden. An vielen Stellen besteht eine starke räumliche Trennung zwischen kulturellen Nutzungen, dem Einzelhandel und der Gastronomie. Die unterschiedlichen Quartiere bilden vielmehr einen Flickenteppich, dem verbindende Elemente und die Mischung auf kleinster Ebene fehlen.

Mangelnder räumlicher Zusammenhang – Den zentralen touristischen Zielen und Identitätskernen (z.B. Domplatz und Alter Markt) fehlen der räumliche Zusammenhang und dadurch eine intuitive Wegeführung. Die Bewegung in der Innenstadt wird oft durch großmaßstäblich ausgebaute Verkehrsachsen oder unattraktive öffentliche Räume begleitet. Sie bieten teilweise zu wenig Aufenthaltsqualität, um noch stärker im Alltag genutzt zu werden.

Geringe Angebotsvielfalt und Aufenthaltsqualität – Einigen Quartieren der Innenstadt fehlt eine Angebotsvielfalt. So gibt es im Norden wenig Angebote für junge Menschen (Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen). Das Einzelhandels- und Geschäftszentrum in der „Magdeburger Mitte“ ist sehr nach Innen gewandt, konkurriert mit den umgebenden kleineren Standorten derart stark, dass für diese wenig Kundenfrequenz übrigbleibt. Besonders der Breite Weg im Nord- und Südabschnitt ist davon betroffen. Die fehlenden Angebote führen dazu, dass betroffene Bereiche wenig Urbanität aufweisen. Hinzu kommt die mangelnde Aufenthaltsqualität in den Einkaufsbereichen.

Ausbaufähiges Nutzungsangebot – Verstärkt durch die Corona-Pandemie steht die Magdeburger Innenstadt – wie viele andere Städte – vor der Herausforderung, ihre zentrendefinierende Nutzungsmischung neu zu denken. Der Umgang mit erhöhten Leerständen in den Erdgeschosszonen sowie die Transformation der großen Einkaufszentren spielen dabei eine zentrale Rolle.

Abb.67: Fazitkarte 3 - Nutzungen

4. Leitziele

Der Rahmenplan stellt ein strategisches, räumliches Entwicklungsgerüst für die zukünftige Innenstadt dar. Um sie als Zentrum der Region zu erhalten und städtebaulich sowie funktional für die Herausforderungen des 21. Jh. zu wappnen, ist aktives kommunales Handeln in einer Vielzahl unterschiedlicher Bereiche erforderlich. Konkret geht es darum, das bauliche Erbe zukunftsorientiert weiterzuentwickeln, einen klimasensiblen Flächenumgang zu pflegen, öffentliche Räume aufzuwerten, einen fahrrad- und fußgefreundlichen Verkehr zu realisieren und eine lebendige Mitte zu gestalten. Diesen Herausforderungen stellt sich die Stadt mit drei Leitziele, die integriert in den zukünftigen Vorhaben zu berücksichtigen und in Einklang zu bringen sind. Als ein zentrales Ergebnis des Planungs- und Dialogprozesses wurden drei Zielebenen erarbeitet:

- Magdeburg urban
- Magdeburg vernetzt
- Magdeburg vielfältig

Die Leitziele ergänzen sich an vielen Orten in der Innenstadt. In ihrem Zusammenspiel sollen sich größere Mehrwerte aus den einzelnen Vorhaben ergeben. Beispielhaft wird dies in den Vertiefungsbereichen veranschaulicht (Kapitel 6). Gleichzeitig sind auch Zielkonflikte etwa zwischen der baulichen Entwicklung von Flächen und der Sicherung oder Neuanlage von Grünräumen oder der Aufteilung des Straßenraumes zwischen Umweltverbund und motorisiertem Individualverkehr absehbar. Das Aushandeln dieser Konflikte wird die weiterführende Planung und Umsetzung des Rahmenplans, ebenso wie die öffentlichen Diskurse mit Bürgerinnen und Bürgern auch in Zukunft begleiten.



Abb.68: Innenstadt mit Blick nach Norden.Vordergrund: Friedensplatz mit dem Breiten Weg; rechts: Dom; links: Otto-von-Guericke-Str.

4.1. Magdeburg urban

Eine urbane Innenstadt basiert auf dem Prinzip der multidimensionalen Dichte. Aus dem Zusammenwirken von physischer, programmatischer, sozialer und infrastruktureller Dichte entsteht eine individuell erfahrbare Erlebnisdichte, welche die Qualität einer Innenstadt ausmacht. Der unverwechselbare großstädtische Charakter der Magdeburger Innenstadt, mit seinen großen Achsen und vielfältigen städtebaulichen Strukturen sowie unterschiedlichen Quartieren, bietet hierfür einen guten Ausgangspunkt. Gleichzeitig befinden sich in den vielen Zwischenräumen umfangreiche Flächenpotenziale. Hierin liegen große Chancen, die Innenstadt vor dem Hintergrund vielfältiger Herausforderungen nachhaltig, resilient und integriert zu gestalten.

Eine **kompakte Innenstadt** schließt Lücken im Stadtgrundriss und erschließt strategische Flächen für die Entwicklung neuer urbaner Qualitäten unter Berücksichtigung der bestehenden baulichen Strukturen.

Eine **grüne Innenstadt** schafft durch eine klimaaktive Umgestaltung – an Fassaden und Dächern, in Höfen und Vorgärten, entlang der Straßenräume und auf Plätzen sowie durch die Schaffung neuer Park- und Freizeitanlagen – neue Grün- und Freiraumqualitäten und erschließt Ressourcen für eine klimaresiliente Zukunft. Die großen und identitätsprägenden Achsen der Innenstadt werden baulich, funktional und gestalterisch weiterentwickelt und bilden ein **starkes Raumgerüst** – von der Gleis- bis zur Elbuferpromenade, über den Breiten Weg bis zum Universitäts- und Hasselbachplatz. Insbesondere auf den vielen Plätzen der Innenstadt entstehen neue Aufenthaltsqualitäten, wodurch diese als Orte der Begegnung und des Verweilens gestärkt werden. Die vier Aspekte der Innenstadt – kompakt, grün, starkes Raumgerüst, **neue Aufenthaltsqualitäten** – werden im Folgenden vertieft dargestellt.



Abb.69: Stadtraumbildende Bebauung der Regierungsstraße ➤



Abb.70: Beispiel - Kerkyra ↵



Abb.71: Beispiel - Lissabon ↑

Kompakte Innenstadt Strategisch verdichten und Besonderheiten weiterentwickeln

Ein Schlüssel zur Schaffung einer lebendigen und urbanen Innenstadt ist eine qualifizierte Erhöhung der baulichen Dichte. In Zukunft soll durch den Bau neuer Gebäude, einhergehend mit neuen Erdgeschossnutzungen, die Frequenz in der Innenstadt erhöht werden. Gleichzeitig werden dadurch neue Zusammenhänge zwischen den unterschiedlichen Quartieren gestaltet und stadträumliche Orientierungspunkte geschaffen.

Die Potenziale des Stadtkörpers der Magdeburger Innenstadt mit seinen vielen Zwischenräumen und untergenutzten Flächen sind strategisch und mit Weitsicht zu entwickeln. Eine qualitätsvolle Nachverdichtung der Innenstadt benötigt durch die unterschiedlichen städtebaulichen Strukturen differenzierte Antworten. Es geht einerseits darum, die vielfältigen bestehenden Strukturen behutsam zu ergänzen und weiterzuentwickeln, und andererseits die Chance zu nutzen, auf größeren Flächen neue Quartiere entstehen zu lassen.

In der südlichen Innenstadt befinden sich eher kleinteilige Flächenpotenziale. Hier können Blockränder geschlossen und dadurch das bestehende Stadtbild punktuell ergänzt werden. Zudem bieten sich in einigen größeren Blöcken der mittleren Innenstadt (z.B. Krügerbrücke, Himmelreichstraße), der nordöstlichen Innenstadt sowie im Bereich des Quartiers am Elbbahnhof Möglichkeiten der Bestandsergänzung.

Innerhalb der fließenden Raumstrukturen der nördlichen Innenstadt (östlich und westlich des nördlichen Breiten Weges) befinden sich umfangreiche Möglichkeiten zur Nachverdichtung. Hier gilt es – durch einen behutsamen, aber kritischen Umgang mit der Bestandsstruktur – die bauliche Dichte zu erhöhen und dabei bestehende Qualitäten zu sichern. Durch Schließung der Raumkanten mit kleinteiligen und kompakten baulichen Strukturen kann der Straßenraum (z.B. entlang der Jakobstraße) zum Ausgangspunkt einer neuen urbanen Qualität werden und die Gebiete zugleich stadträumlich an die Innenstadt anschließen.

Darüber hinaus existieren Flächenpotenziale für die Entwicklung gänzlich neuer Quartiere – beispielsweise am zentralen östlichen Stadteingang (Ernst-Reuter-Allee, Elbuferpromenade), an der Großen Münzstraße (westlich Galeria, ehem. Karstadt), an der Hauptwache (nördlich des Rathauses) und nördlich der Virchowstraße (entlang des Bahndamms) sowie entlang der Walther-Rathenau-Straße. All diese Flächen bieten Potenziale, neue strategische Impulse für die Innenstadt zu setzen.

Für die Entwicklung neuer Gebäude im Sinne einer multidimensionalen Dichte gelten – sowohl im kleinen Lückenschluss als auch im neuen Quartier – umfassende Qualitätskriterien: Neue Gebäude werden in Zukunft demnach nicht nur höchste architektonische und städtebauliche Qualitäten aufweisen, sondern immer auch einen funktionalen (s. Kapitel 4.3: Magdeburg vielfältig) sowie grünen (s. grüne Innenstadt) Mehrwert für die Innenstadt schaffen.

Hier sind neue und zukunftsweisende Antworten gefragt, welche je nach städtebaulichem Kontext individuelle Lösungen aufzeigen müssen, um bestehende Qualitäten im Sinne der gesamten Innenstadt zu sichern und weiterzuentwickeln.

Handlungsempfehlungen:

- Integrierte Qualitätskriterien für Neubau erarbeiten – „Mehrwertfaktor-Innenstadt“ als Qualitätssiegel etablieren
- Neue Formate der Öffentlichkeits- und Stakeholder-Beteiligung erproben
- Kommunales Flächenmanagement in der Innenstadt stärken, um langfristig die Entwicklungen steuern zu können.
- Gesamtinnebstädtische Nachverdichtungsstrategie zur Hebung städtebaulicher Potenziale aufstellen
- Langfristig attraktive und innovative Quartiere mit Instrumenten der Konzeptvergabe, des Wettbewerbs und in Begleitung durch den Gestaltungsbeirat entwickeln
- Wettbewerbliche Entwicklung der Areale Große Münzstraße und nördlich des alten Rathauses vornehmen

Abb.72: Kompakte Innenstadt ↵



Abb.73: Beispiel - Schwammstadt: Niederschlagsversickerung benachbarter Verkehrsflächen in öffentlichen Grünflächen, Berlin-Rummelsburg ↗



Abb.74: Beispiel - Vertikalbegrünung: Parkhaus, Lutherstadt Wittenberg ↑

Grüne Innenstadt Klimaresilienz im Großen und Kleinen schaffen

Die jüngsten Auswirkungen der Erderwärmung zeigen die Notwendigkeit, besonders die Innenstädte vor Überhitzung zu schützen und somit auch weitere grüne Qualitäten zu entwickeln. „Grün“ bedeutet in diesem Zusammenhang nicht nur die Entwicklung großer Park- und Grünflächen, sondern eine umfassende klimaaktive Umgestaltung des städtischen Bodens und der gebauten Oberflächen unabhängig von den Eigentumsverhältnissen. Dem Träger öffentlicher Aufgaben kommt dabei eine Vorbildfunktion zu.

Durch Maßnahmen der Entseelung und Bepflanzung von Straßenräumen und Stadtplätzen, Brachen und Parkplätzen sowie der Begrünung von Dächern und Fassaden verbessert die Landeshauptstadt Magdeburg das Mikroklima. Durch die Rückgewinnung seiner natürlichen Funktionen zur Speicherung und Filterung von Niederschlagswasser kann der städtische Boden das Klima in den bodennahen Luftschichten positiv beeinflussen. Die daraus resultierende Filterung von Feinstaub und Luftschadstoffen sowie die Reduktion städtischer Hitzeentwicklung durch Verdunstungseffekte und eine verminderte Wärmereflektion tragen in Zukunft zu einer Erhöhung der Lebensqualität bei.

Die großen Verkehrsräume der Magdeburger Innenstadt (z.B. Otto-von-Guericke-Straße, Breiter Weg und Jakobstraße sowie Ernst-Reuter-Allee, Schleifufer und Walther-Rathenau-Straße) sowie die vielen Park- und (teil)versiegelten Brachflächen (in den Zwischenräumen und Hinterhöfen sowie entlang der Bahnanlagen) bieten große Flächenpotenziale für einen Ausbau grüner und blauer Infrastrukturen. Durch eine sukzessive (Teil-)Entseelung wird das natürliche Regenwassermanagement verbessert und stärkere Verdunstungseffekte während Hitzeperioden erzeugt. Zudem bieten die vielen Stadtplätze, Gebäudefassaden und Dächer vielfältige Möglichkeiten zur Schaffung natürlicher und durchlässiger Oberflächen, die sowohl neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen als auch verbesserte Aufenthaltsqualitäten für die Stadtgesellschaft ermöglichen können.

Neben den bereits hoch verdichteten Gebieten der mittleren und südlichen Innenstadt sind die aufgelockerten Strukturen im Nordosten von großflächigen Freiräumen geprägt. Diese sind bisher räumlich überwiegend nicht gefasst, sehr gleichförmig gestaltet und bieten ebenfalls Potenziale für eine Profilierung, räumli-

cher Begrenzung und Umgestaltung zu mehr Biodiversität. Hier können – z.B. in Kooperation mit den Anwohnenden durch die Entwicklung von Mietergärten, Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten o.ä. – sowohl die Nutzungsqualität als auch die Biodiversität der Flächen erhöht werden.

Insbesondere in der Entwicklung von neuen städtebaulichen Strukturen werden in Zukunft die Potenziale von ökologischen und klimaresilienten Bauweisen besser ausgeschöpft. In der Innenstadt wird auf einen Städtebau gesetzt, der ein angenehmes Mikroklima fördert. Begrünte Dächer, Fassaden und Innenhöfe sowie die Schaffung neuer grüner Stadtplätze oder Grünanlagen können zudem die klimaaktive Qualität gegenüber vormals versiegelten Flächen deutlich erhöhen. Damit steht die grüne Innenstadt keineswegs in unmittelbarer Konkurrenz, sondern oftmals in wechselseitiger Beziehung zur kompakten Innenstadt.

Handlungsempfehlungen:

- Strategie zur Klimaanpassung Innenstadt entwickeln (inklusive Kriterien für den Neubau von Gebäuden in der Innenstadt)
- Nachhaltige Energiekonzepte für neue Bauprojekte erarbeiten/ CO₂-Neutralität als Vorgabe bei neuen Baugebieten festlegen
- Programm zur energetischen Sanierung der städtischen Bestandsgebäude erstellen und umsetzen
- Straßen-, Platz-, Frei- und Dachflächen für vielfältige Nutzungen mit positivem Beitrag zum Stadtklima und zur Förderung der biologischen Vielfalt aktivieren
- Schwammstadtmodell zur wassersensiblen Stadtentwicklung als Schutz vor Hitze und Starkregen entwickeln
- Grünflächen und öffentliche Plätze entsprechend zukünftiger (Mehrfach-) Nutzungsanforderungen sanieren und zeitgemäß (begrünt und mit Wasserflächen) gestalten
- Stadtklima durch Beachtung und Schaffung von Kaltluftentstehungsgebieten und Kaltluftschneisen (vor allem Elbaue, Park- und Bahnanlagen) verbessern
- Vernetzung von Grün- und Freiräumen ausbauen (inklusive Straßenbegleitgrün, Alleen)

Abb.75: Grüne Innenstadt ↗

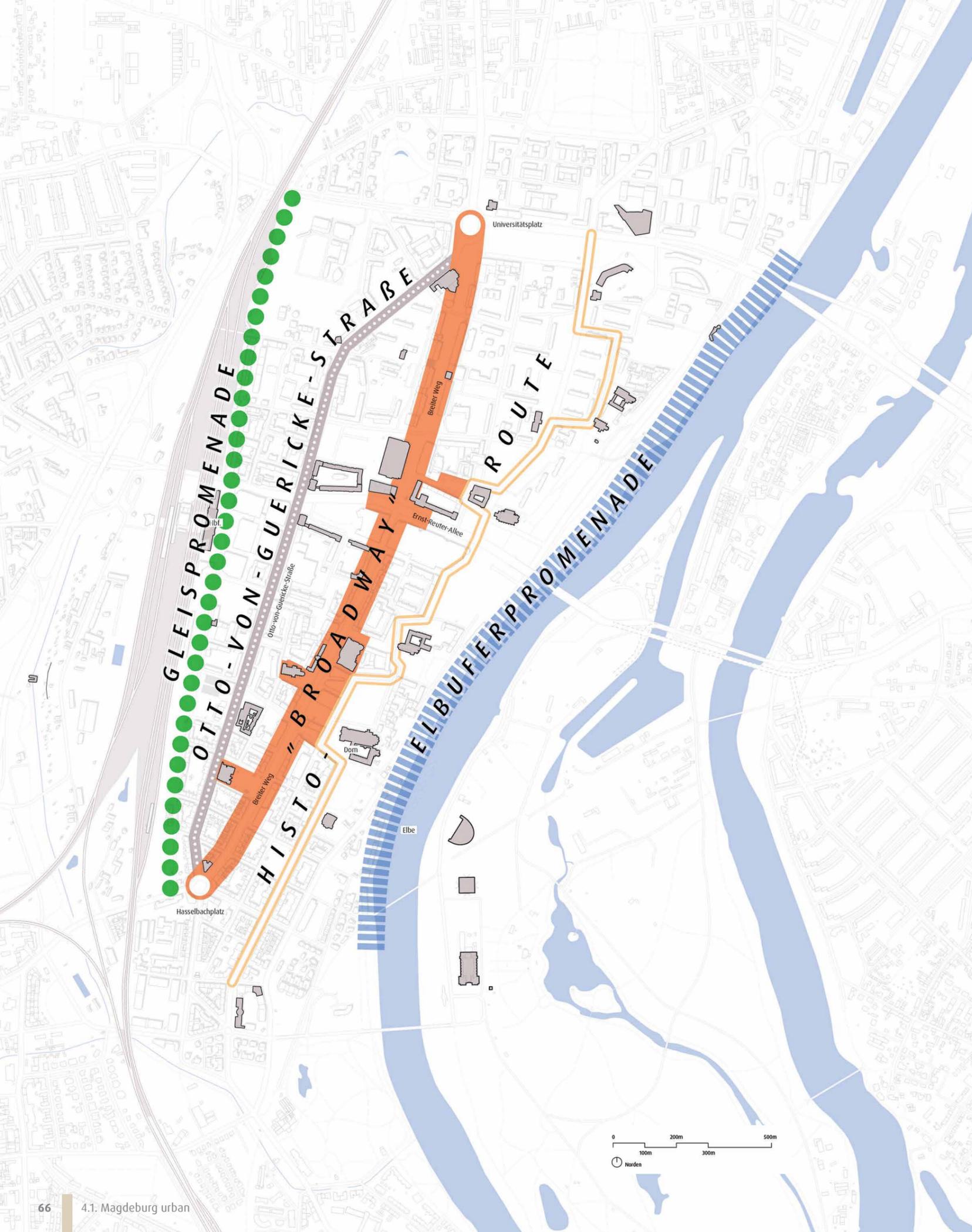


Abb.76: Gleispromenade, geplant (s. Kapitel 6.5 Gleispromenade) ↑



Abb.77: Otto-von-Guericke-Strasse (Südbereich, Blick nach Norden) ↑



Abb.78: Breiter Weg: "Broadway" (Südbereich, Blick nach Norden) ↑

Starkes Raumgerüst Magdeburgs Magistralen entwickeln

Entlang der historischen, nord-südlich verlaufenden Hauptstraßen werden die vielfältigen Qualitäten und Atmosphären der Magdeburger Innenstadt besonders deutlich. In Zukunft werden diese Magistralen entsprechend ihrer Begabungen profiliert.

Der Breite Weg wird zum „Broadway“. Er bildet das urbane Rückgrat und wird als Flaniermeile durch die unterschiedlichen Atmosphären der Innenstadt weiterentwickelt. Durch die Verkehrsberuhigung des südlichen Abschnittes entstehen hier neue Spielräume sowie eine fußgeh- und fahrradfreundliche Gestaltung.

Die schon parkartig gestalteten Teile der Elbuferpromenade sind bereits heute wichtiger Identifikations- und Freizeitraum Magdeburgs. Sie ist an vielen Stellen jedoch von der innerstädtischen Wahrnehmung abgekoppelt. Gerade im mittleren Bereich – von Fürstenwall bis zur Schiffmühle am Petriförder – werden reine Verkehrsräume „domestiziert“ durch Teilung in Abschnitte unterschiedlichen Charakters, die Zugänge zur Elbe verbessert und neue Nutzungsangebote geschaffen. Durch Umgestaltung des Schleinufers entsteht in diesem zentralen Bereich der Innenstadt eine lebendige städtische Promenade.

Entlang des Bahndamms liegen große, bisher schlummernde Potenziale. Hier entsteht die „Gleispromenade“ mit neuen Grün- und Freiraum- sowie gebündelten Stellplatzangeboten sowie einer durchgängigen Rad- und Fußwegverbindung von Hasselbachplatz bis zum Kaiser-Otto-Ring. So kann die neue Achse bisher weniger bekannte Orte erschließen und aufwerten sowie neue Entwicklungsimpulse setzen.

Die neue „Histo-Route“ verbindet entlang der Hegelstraße bis zur Jakobstraße wichtige historische Kerne des mittelalterlichen Magdeburgs. Die Orte Domquartier, Kunstmuseum Kloster Unser

Lieben Frauen, Johanniskirche, Rathaus, Magdalenenkapelle, Sankt-Petri-Kirche und Wallonerkirche werden durch die gezielte räumliche Fassung der angrenzenden Flächen miteinander in Verbindung gesetzt und zusammenhängend erlebbar. Die Otto-von-Guericke-Strasse bildet auch in Zukunft eine wichtige großstädtische Magistrale. Eine klimaaktive Umgestaltung sowie bessere Querungsmöglichkeiten reduzieren ihre Barrierewirkung und werten die Achse zu einem großstädtischen Boulevard auf.

Diese verschiedenen Profile wirken in Zukunft stärker zusammen, indem sie ein diverses Netz aus unterschiedlichen Räumen – zwischen kleinteiliger Dichte und großstädtischem Boulevard – aufspannen. Die Kombination und Verbindung verschiedener Raumcharaktere erzeugt ein komplexes Gefüge, deren feine hierarchische Unterschiede eine größere Vielfalt an Aktivitäten erlauben.

Handlungsempfehlungen:

- Zukunftsweisende Entwicklung der großen Magistralen durch qualitätssichernde Planungsverfahren sichern – z.B. Durchführung einer kooperativen Planungswerkstatt zur Entwicklung der vier Hauptstraßen, in der interdisziplinäre Planungsteams (Stadtplanung, Architektur, Landschaftsplanung, Verkehrsplanung) unter Beteiligung der Stadtöffentlichkeit integrierte Entwicklungskonzepte erarbeiten
- Baukulturelle Ziele der Innenstadt durch Einbindung des Gestaltungsbeirates sowie Definition von gestalterischen Anforderungen durch geeignete Instrumente (Bauleitplanung, Satzungen etc.) sichern
- Leitlinie für das architektonische Erbe aus der DDR-Zeit mittels Definition prägender Aufbaustrukturen und möglicher Erhaltungs- bzw. Ergänzungsmaßnahmen erarbeiten

Abb.79: Starkes Raumgerüst ↗

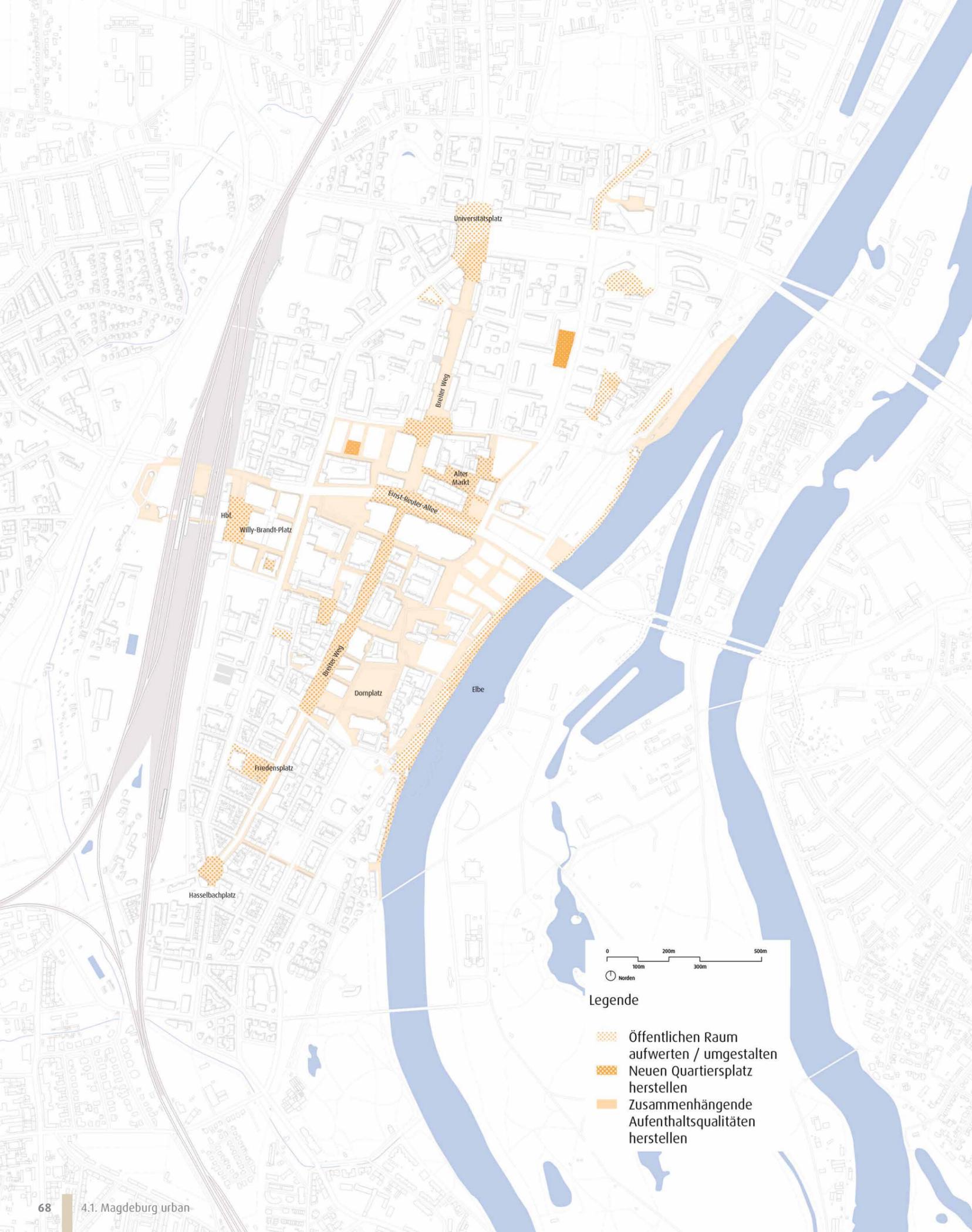


Abb.80: Beispiel – Springbrunnen am Ulrichplatz, Magdeburg ↵



Abb.81: Beispiel – Liegewiese Ulrichplatz, Magdeburg ↑

Neue Aufenthaltsqualitäten Gestaltungsoffensive auf Magdeburgs Plätzen starten

Die öffentlichen Plätze der Innenstadt sind die sozialen Dreh- und Angelpunkte des urbanen Lebens. Sie sind alltägliche Aufenthalts- und Begegnungsorte und dienen zugleich als Bühnen für kollektive Erfahrungen der Stadtgesellschaft. Zudem sind sie zumeist von hoher kultureller, politischer oder ökonomischer Bedeutung und oftmals Träger und Vermittler der Stadtgeschichte und als solche identitätsstiftend. Ihre Bedeutung für die Lebensqualität und dem Tourismus ist nicht zu unterschätzen. Vor dem Hintergrund einer möglichst langandauernden zukünftigen Nutzung sind an ihre Gestaltung vielfältige Anforderungen zu stellen.

Dabei geht es neben einer hochwertigen und barrierearmen Gestaltung auch darum, die Möblierung des öffentlichen Raumes zu verbessern und die Gestaltung an neue Mobilitätsansprüche anzupassen. Ziel soll sein, durch eine angenehme Gestaltung der Plätze die Verweildauer zu erhöhen und dadurch den öffentlichen Raum stärker zu beleben. Die Integration von Klimaanpassungsmaßnahmen (Entsiegelung, Begrünung, Verschattung sowie Regenwassermanagement) in die Gestaltung verbessert Stadtklima und Aufenthaltsqualität gleichermaßen und trägt zu einem gesunden Lebensumfeld bei. Durch eine flexible und bewegungsfreundliche Gestaltung werden unterschiedliche Nutzungsanforderungen berücksichtigt und der Freizeitwert der Plätze erhöht. Eine ausgewogene Balance zwischen konsumorientierten und konsumfreien Angeboten wird dabei sichergestellt.

Die vielen Plätze in der Magdeburger Innenstadt – sowohl Friedensplatz, Willy-Brandt-, Hasselbach- und Universitätsplatz als auch der Alte Markt – bieten bereits heute vielfältige Qualitäten und spezifische Atmosphären, aber auch Entwicklungspotenziale. In der nordöstlichen Innenstadt -dem künftigen Jakobiviertel- können mindestens vier neue Plätze durch Schaffung oder Ergänzung einer Umbauung entstehen. In Zukunft werden diese integriert und im Sinne ihrer Begabungen und der oben genannten Ziele weiterentwickelt und in das Netz kurzer Wege und öffentlicher Räume einbezogen.

Hohe Priorität hat die Umgestaltung der groß dimensionierten Kreuzung Ernst-Reuter-Allee/ Breiter Weg zur neuen „Magdeburger Mitte“. Die Umverteilung der Verkehrsflächen der Ernst-Reuter-Allee sowie die Verkehrsberuhigung des Breiten Weges schaffen Platz für hochwertige und klimaaktiv gestaltete Aufenthalts- und Begegnungsräume im Zentrum Magdeburgs (siehe Vertiefungsraum 1).

Zudem werden im Rahmen der städtebaulichen Nachverdichtung in bisher weniger urbanen Quartieren (z.B. in der Jakobstraße sowie in den neuen Quartieren an der Großen Münzstraße und am Prämonstratenserberg) neue Plätze entwickelt, die als Identifikations- und Treffpunkte des jeweiligen Quartiers dienen sollen.

Die Elb- und Gleispromenade werden als hochwertige Freiräume mit individuellen Profilen gestärkt. Auch sie sind insbesondere durch kurze hochwertige Wege an das Netz öffentlicher Räume anzubinden. Entlang der Elbe werden zwischen Lukasklause und Elbbalkon neue Bezüge zum Wasser hergestellt.

Handlungsempfehlungen:

- Definieren neuer Plätze durch Schaffung einer räumlichen Begrenzung, bevorzugt durch kleinteilige Wohn- und Geschäftshäuser
- Integrierte Anforderungen für die Gestaltung der öffentlichen Räume definieren (Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum)
- Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum durch Wettbewerbe und die
- Arbeit des Gestaltungsbeirat sicherstellen
- Bedarfe verschiedener Stakeholder-Gruppen an den öffentlichen Raum durch neue Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung ermitteln
- Machbarkeit und Akzeptanz von Umgestaltungen im öffentlichen Raum mit temporären Maßnahmen testen

Abb.82: Neue Aufenthaltsqualitäten ↵

4.2. Magdeburg vernetzt

Eine **vernetzte** Innenstadt sichert den Zugang und die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger in Magdeburg und in der Region am gesellschaftlichen, kulturellen und sozialen öffentlichen Leben. Eine **nachhaltig mobile** Innenstadt ermöglicht die ausgewogene und sichere Fortbewegung und die Kombination verschiedener Verkehrsangebote – ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder dem Auto. Die Förderung von Netzen **kurzer Wege** bedeutet nicht nur eine kurze Verbindung von A nach B, sondern legt ebenso einen Fokus auf die Stadträume, die zwischen A und B – also auf dem Weg – liegen. Diese Räume sind zum einen wichtig für eine attraktive Nahmobilität, zum anderen ermöglichen sie mehr Begegnungen im öffentlichen Raum. Die von **überall erreichbare** Innenstadt, vor allem mit dem Bahnfern- und Regionalverkehr sowie diversen ÖPNV-Angeboten der MVB und MAREGO, stärkt die Innenstadt als Zentrum Magdeburgs und der Region. Attraktive neue Wege, insbesondere für den Fuß- und Radverkehr, verbinden die Innenstadt mit den umliegenden Quartieren, wodurch eine zukunftsfähige Umverteilung der Verkehre auf umwelt- und klimafreundlichere Mobilitätsangebote gelingt.



Abb.83: Ernst-Reuter-Allee, im Hintergrund der Damaschkeplatz

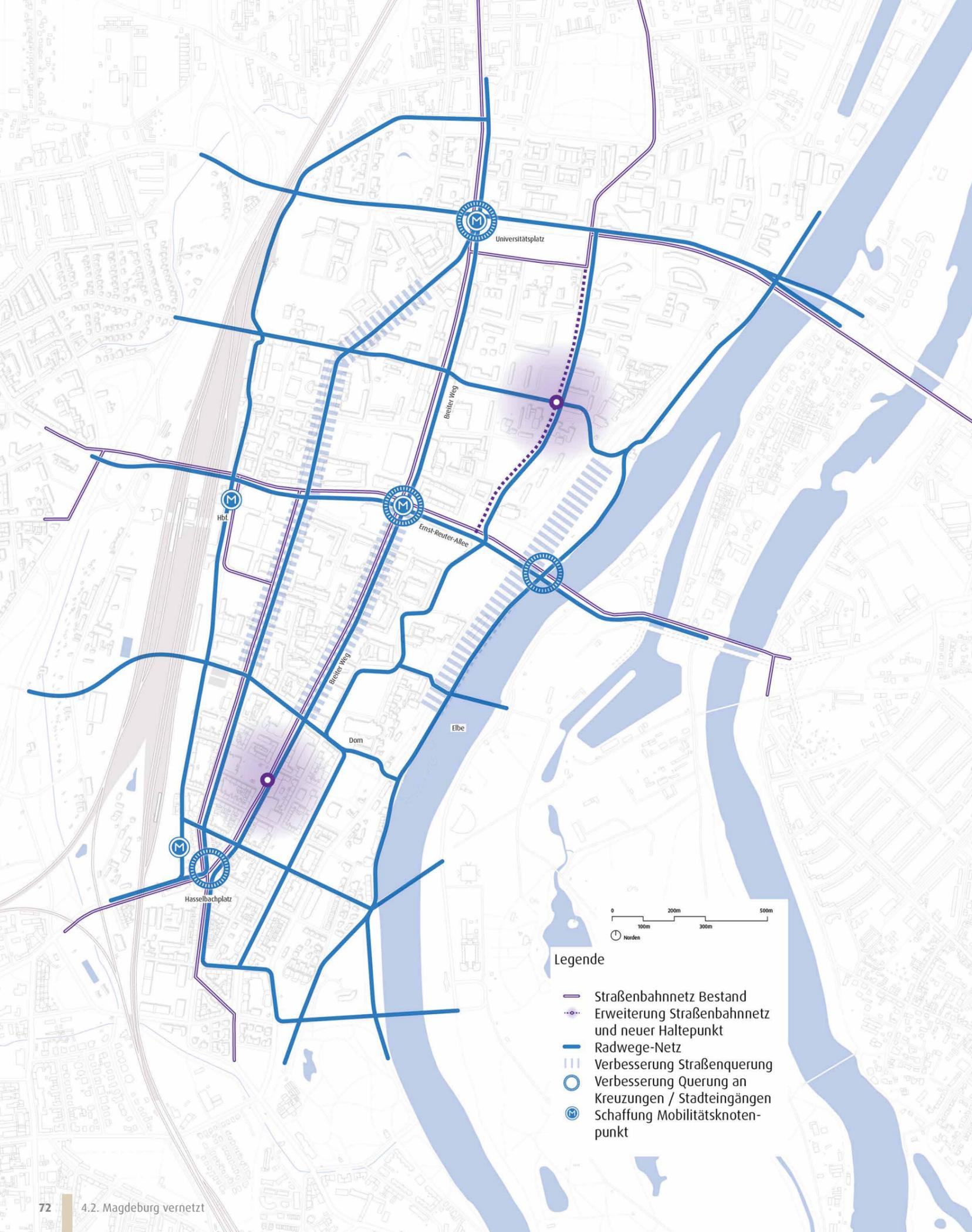


Abb.84: Beispiel – Temporäre Fahrradstraße, Friedrichstraße Berlin



Abb.85: Beispiel – Radstation am S-Bahn-Endpunkt Wedel

Nachhaltig mobil Die Magdeburger Verkehrswende einleiten

Die Magdeburger Innenstadt schafft die Rahmenbedingungen für die Fortbewegung mit überwiegend nachhaltigen Verkehrsmitteln. Insbesondere Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad werden in Zukunft durch eine Rad- und Fußverkehrsoffensive attraktiver. Die Verkehrswende ist kein Selbstzweck, sondern macht die Innenstadt für das Erlebniseinkaufen attraktiv. Entschleunigend gestaltete Verkehrsräume laden zum Verweilen und Konsumieren ein. Sich per Pedes und per Rad zu bewegen, intensiviert die Nutzung des Verkehrsraumes und fördert ein urbanes Lebensgefühl. Die für Magdeburg spezifischen großzügigen Straßenquerschnitte bieten – anders als in zahlreichen anderen Innenstädten – in dieser Hinsicht ein besonderes Potenzial. Eine zentrale Rolle spielt die Umverteilung des Straßenraumes auf den großen Achsen der Innenstadt: Breiter Weg, Otto-von-Guericke Straße, Ernst-Reuter-Allee, Jakobstraße und Schleiufer. Hier hat in Zukunft die sichere Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine besondere Priorität.

Radwegeverbindungen werden – wo möglich – sicherer und vom Kfz-Verkehr getrennt im Straßenraum entwickelt, auch um damit Konflikte auf Gehwegen zu vermeiden. Straßen, die eine attraktive und sichere Fortbewegung für den Langsamverkehr ermöglichen, beleben die Innenstadt. Beim Netzausbau für Fuß- und Radverkehr sind Raumkriterien zu berücksichtigen, die eine kontinuierliche Fortbewegung mit möglichst wenig Unterbrechungen sichern. Dazu zählen das leichte und sichere Queren großer Straßen (etwa durch Mittelstreifen), den einfachen Zugang zu insbesondere übergeordneten Radwegen durch sichtbare Zugänge und das sichere Abstellen des Rades mit verbesserten Infrastrukturen sowie das angenehme Warten auf Bus oder Straßenbahn an Haltestellen durch eine hochwertige Gestaltung und gute Erreichbarkeit.

Das Straßenbahnnetz wird durch den Lückenschluss im Netz auf der Jakobstraße als nachhaltiges Rückgrat des Umweltverbundes gestärkt. Das umliegende Wohnquartier wird dadurch noch besser angebunden, die Netzstabilität im Störfall verbessert und zudem werden leistungsfähige Alternativen zum MIV geschaffen.

An zentralen Verkehrsknoten wie der „Magdeburger Mitte“ oder dem Hasselbachplatz (Vertiefungsbereich 1 und 5) werden gezielt vielfältige Umsteigemöglichkeiten zwischen Verkehrsangeboten als multimodale Verkehrsknoten geschaffen. Die Aufwertung um den S-Bahnhof Hasselbachplatz (Vertiefungsraum 5) zeigt exemplarisch, wie in Zukunft die stärkere Vernetzung aller Mobilitätsangebote mit der Schaffung neuer Raumqualitäten, wie beispielsweise eine begehbare Dachterrasse und intensive Begrünungen, einhergeht. In Zukunft denken die Magdeburgerinnen und Magdeburger stärker in effizient kombinierbaren Mobilitätsketten und legen sich weniger auf ein Verkehrsmittel fest. Beispielsweise wird durch die erleichterte Mitnahme von Rädern in der Straßenbahn oder durch Bike-Sharing die Verknüpfung von Rad- und ÖPNV verbessert. Überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten sowie Reparatur- und Ladestationen machen die Fortbewegung mit Fahrrädern attraktiver. Gerade in bestehenden Parkhäusern (z.B. am Bahnhof) kann kurzfristig sicherer, überdachter Raum zum Abstellen von Fahrrädern geschaffen werden.

Handlungsempfehlungen:

- Integriertes Verkehrskonzept Innenstadt erarbeiten (systematische Analyse und Strategieentwicklung)
- Strategie zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme durch den ruhenden Verkehr entwickeln (Verlagerung in Parkhäuser und Tiefgaragen)
- Umverteilung des Straßenraumes zu Gunsten von Fuß und Rad bei Neu- und Umbauvorhaben
- Testlabore für Umwandlung von Straßenräumen umsetzen, z.B. Breiter Weg Südbereich autofrei, Parking-Day
- Service-Infrastrukturen für den Radverkehr ausbauen (Fahrradparkhäuser, Ladeinfrastrukturen)
- Multimodale Verkehrsstationen entwickeln und an strategischen Punkten (z.B. Hauptbahnhof, Hasselbachplatz, Universitätsplatz, „Magdeburger Mitte“) umsetzen, Shared-Mobility-Infrastrukturen einschließend
- Verteilungskonzept für eine klimafreundliche Citylogistik in Kooperation mit Einzelhandel und Logistikdienstleistungsunternehmen entwickeln

Abb.86: Nachhaltig mobil



Abb.87: Beispiel - Shared Space, Schönebecker Markt



Abb.88: Beispiel - Fußgängerbrücke über Gleisanlagen, Zürich

Netz der kurzen Wege Gut zu Fuß und Rad von den Bahnanlagen im Westen zur Elbe im Osten

Die Idee kurzer Wege in der Stadt zielt auf eine verkehrs- und flächensparende Stadtentwicklung. Für die Magdeburger Innenstadt bedeutet dies darüber hinaus eine Attraktivitätssteigerung als Ort des Arbeitens, Wohnens und Erlebens sowie der Verbindung dieser Aktivitäten. Zwischen verschiedenen Teilräumen wie dem Universitätscampus, dem Breiten Weg, dem Wohnquartier an der Jakobstraße und dem Elbraum werden kurze und logisch geführte Wegeverbindungen hergestellt und gegenüber Verbindungen des Kfz-Verkehrs priorisiert. Ein Schlüsselement zur Herstellung einer barrierearmen und attraktiven Innenstadt ist die auf den Fuß-/Radverkehr ausgerichtete sowie grüne Gestaltung der vielen kleinen Ost-West-Verbindungen – von den Bahnanlagen bis hin zur Elbuferpromenade. In Verbindung mit den starken Nord-Süd-Achsen (Breiter Weg, Otto-von-Guericke Straße, Schleierufer) entsteht so ein Netz, welches wichtige Plätze und Freiräume mit einer innerstädtischen, einheitlichen Gestaltung, räumlich gefasst, verbindet und eine einfache Orientierung bietet. In geeigneten Abständen werden Querverbindungen – zum Beispiel auf Höhe der Großen Steinmetzstraße, Julius-Bremer-Straße, Leiterstraße, Danzstraße und Einsteinstraße – gestärkt. Um dieses Netz aufzuwerten, bedarf es einer Priorisierung des Fuß- und Radverkehrs und der Aufhebung von Unterbrechungen, wie durch den MIV-Verkehr, auch auf übergeordneten Straßen. Dazu zählt auch eine Anpassung der Ampelphasen zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.

Wichtige Ziele für Einkaufen und Freizeit sowie Schulen und Kitas werden durch dieses Netz leichter und sicherer entlang der markanten städtebaulichen Ikonen der Innenstadt erreichbar. Die Entwicklung einer „Histo-Route“ (entlang Hegelstraße, Dom,

Kloster Unser Lieben Frauen, Johanniskirche und Wallonerkirche) stellt einen Baustein dieser Strategie dar (s. Kapitel 4.1 „Starkes Raumgerüst“).

Kürzere Wege werden auch durch das Entwickeln neuer urbaner Bausteine in Form von attraktiven Freiräumen und Gebäuden auf aktuellen Brachen hergestellt. Kleinteilige Entwicklungen, etwa an der Großen Münzstraße, fördern eine höhere Erlebnisdichte und die fußläufige Erreichbarkeit von neu entstehenden Zielorten. Diese Projekte werden fußwegfreundlich mit geringen Blockgrößen entwickelt und erweitern gezielt bestehende lebendige Plätze in der Innenstadt wie den Hasselbachplatz oder die Mitte des Breiten Weges.

Handlungsempfehlungen:

- Fundierte und kontinuierliche Erhebung von Datengrundlagen zu Fuß- und Radverkehr in der Innenstadt voranbringen
- Mobilität in Gestaltungsoffensive „Öffentlicher Raum“ integrieren
- Minimierung ebenerdiger MIV-Parkflächen, Abstell- und Ladeinfrastrukturen für Fahrräder und Lastenräder, nutzungsbezogene Grundstücksvergabe, effiziente Raumnutzung bei Neubauvorhaben
- Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Ämter) und großen Gewerbestandorten mit sicheren Fuß- und Radwegen herstellen
- Innovative Mobilitätskonzepte bei der Siedlungsentwicklung von Anfang an und in Abstimmung mit Bauherrschaft umsetzen

Abb.89: Netz der kurzen Wege

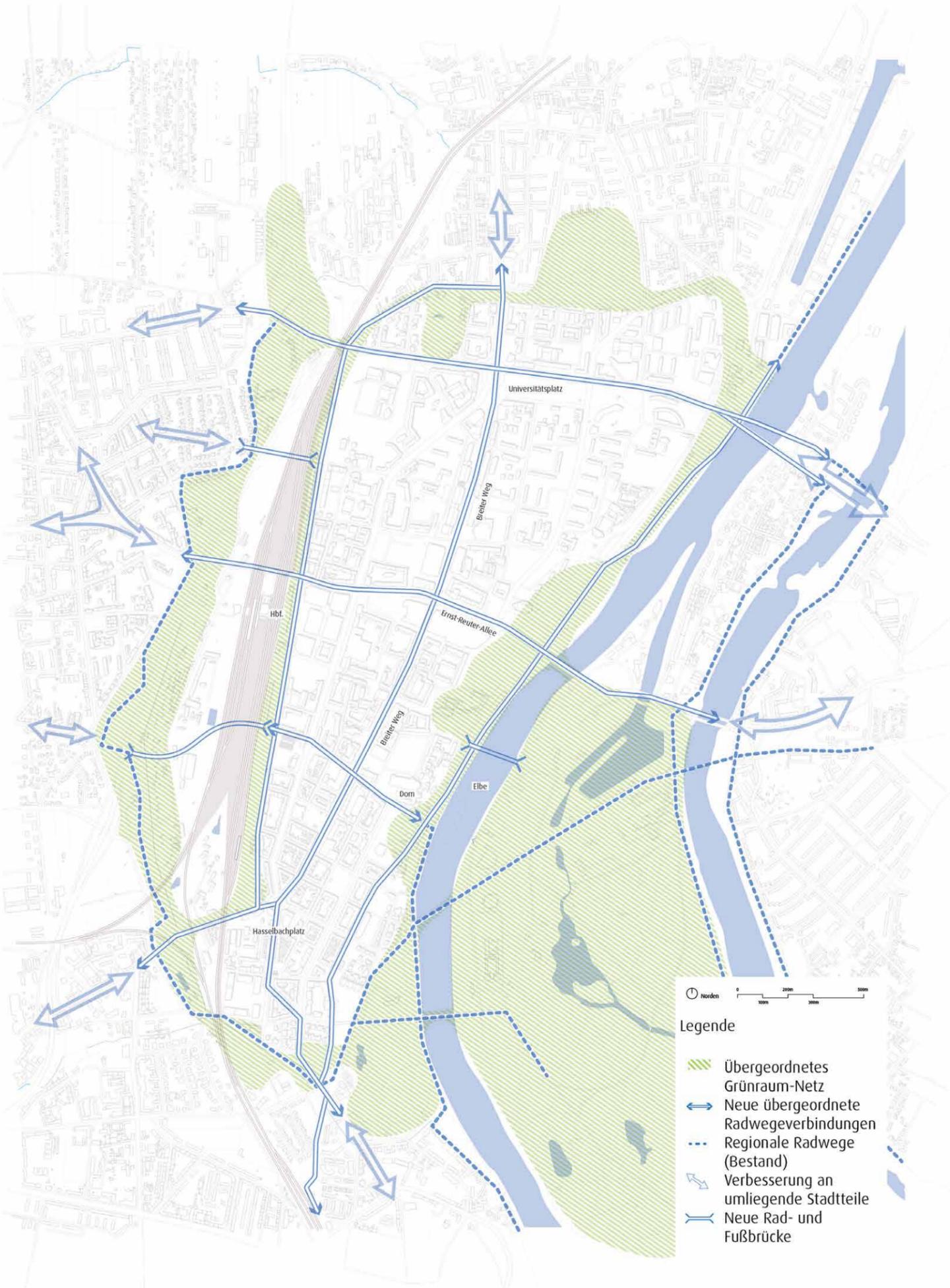


Abb.90: Beispiel - Cykelslangen, Kopenhagen ↶



Abb.91: Beispiel - Cykelslangen, Kopenhagen ↗

Erreichbar von überall Neue Brücken schlagen

Um als attraktives Zentrum Magdeburgs zu funktionieren, muss die Innenstadt auf kurzen, einfachen und attraktiven Wegen erreichbar sein. Aufgrund der ehemaligen Festungsanlagen sind Stadtteile im Osten und Westen mit großem Abstand zur Innenstadt entstanden. Die wenigen Stadteingänge entlang dieser Verbindungen sind vorwiegend für den Kfz- und ÖPNV-Verkehr ausgebaut. Während mit dem Umbau der Gleisunterführung der Ernst-Reuter-Allee ein zentraler Stadteingang erneuert wird, sind zukünftig neue und bessere Wegeverbindungen zu benachbarten Stadtteilen – nach Stadtfeld im Westen und Ostelbien im Osten, zum Universitätscampus und zur Alten Neustadt im Norden und nach Sudenburg im Südwesten sowie nach Buckau im Süden – herzustellen und aufzuwerten. Ein besonderes Augenmerk wird auf die Gestaltung der Stadteingänge gelegt.

Dabei geht es nicht nur um die Schaffung zusätzlicher Wegeverbindungen, sondern insbesondere um die Erschließung neuer attraktiver Verknüpfungen, welche bestehende Freiräume wie den Stadtpark Rotehorn, den Glacis-Park und andere Orte wie die Gleispromenade und die Elbe mit neuer Qualität erlebbar machen. Die Entwicklung von Wegeverbindungen ist so in Zukunft stark an die Entwicklung des Freiraumnetzes zu koppeln. Neue Anschlüsse, wie die „Kulturbrücke“ über die Bahnanlagen nach Stadtfeld Ost, werden mit ihrer zeichenhaften Gestaltung selber eine Attraktion bilden und gehen so über die bloße Verbindung von Stadtteilen hinaus. Ein hochwertiges Radverkehrsnetz integriert übergeordnete Radwege, wie den Elbe- sowie Börde-Radweg, und kommt allen ebenso zugute. Durch den Ausbau des Nahverkehrsnetzes wird eine ausgewogene Verkehrsverteilung in der Innenstadt gefördert.

Neue Verknüpfungen der Innenstadt integrieren über die verkehrlich funktionale Ebene hinweg ökologische und stadtklimatische Qualitäten. Mit der Schließung von Lücken des grünen Ringes um die Innenstadt entlang der Festungsanlagen wird exemplarisch gezeigt, wie die Vernetzung der Grünräume neue orientierende und leitende Funktionen schafft und gleichzeitig Aufgaben der Biotopvernetzung und thermischen Entlastung übernehmen kann. Konkret wird in der Vernetzung der Grünräume durch die Schaffung von Straßenbegleitgrün, Alleen und Baumreihen sowie neuen Grünflächen die Entsiegelung bestehender asphaltierter Flächen angestrebt.

- Handlungsempfehlungen:**
- Skulptural gestaltete „Kulturbrücke“ über die Bahnanlagen als Leuchtturmprojekt für die Innenstadt umsetzen
 - Studie zur Elbraumentwicklung mit Untersuchung geeigneter neuer Fuß- und Radwegbrücke oder Fähre zum Werder mit weiterführendem Anschluss an die alte Kanonenbahn erstellen
 - Radinfrastruktur in ÖPNV-Knoten und öffentlichen Nutzungen integrieren (z.B. Kultur- und Bildungseinrichtungen, Hauptbahnhof, Hasselbachplatz)
 - Radhaupt-/ Raddirektverbindungen mit Anknüpfungspunkten nach Osten (Werder und Cracau), nach Westen (Stadtfeld), Süd-Westen (Sudenburg) und Süden (Buckau) entwickeln

Abb.92: Erreichbar von überall ↶

4.3. Magdeburg vielfältig

Eine **vielfältige** Innenstadt sichert durch eine hohe Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten, Handel und Erholung, Freizeit, Kultur und Bildung umfangreiche Angebote für eine vielfältige Stadtgesellschaft.

Um Nutzungsperspektiven in Ergänzung zum Einzelhandel zu finden, setzt Magdeburg in Zukunft auf kooperative Handlungsansätze und den Mut, etwas Neues auszuprobieren. Durch die Profilierung ihrer **starken Quartiere** werden die vielen Teilidentitäten der Magdeburger Innenstadt weiterentwickelt und ihre Vielfalt betont. **Neue Nutzungsimpulse** in Gebäuden und Freiräumen erhöhen die Lebensqualität für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen und machen die Innenstadt anpassungsfähiger an sich verändernde Nutzungsanforderungen - Sie wird resilienter. Ein Neben- und Übereinander von Nutzungen unterschiedlicher Größe und Preissegmenten ermöglicht neue Synergien zwischen kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzungen. Die Gestaltung **lebendiger** Erdgeschosse und öffentlicher **Räume** erhöht die Multifunktionalität und die Möglichkeiten für Begegnung und Interaktion.



Abb.93: Kreuzung Breiter Weg / Ernst-Reuter-Allee ➤

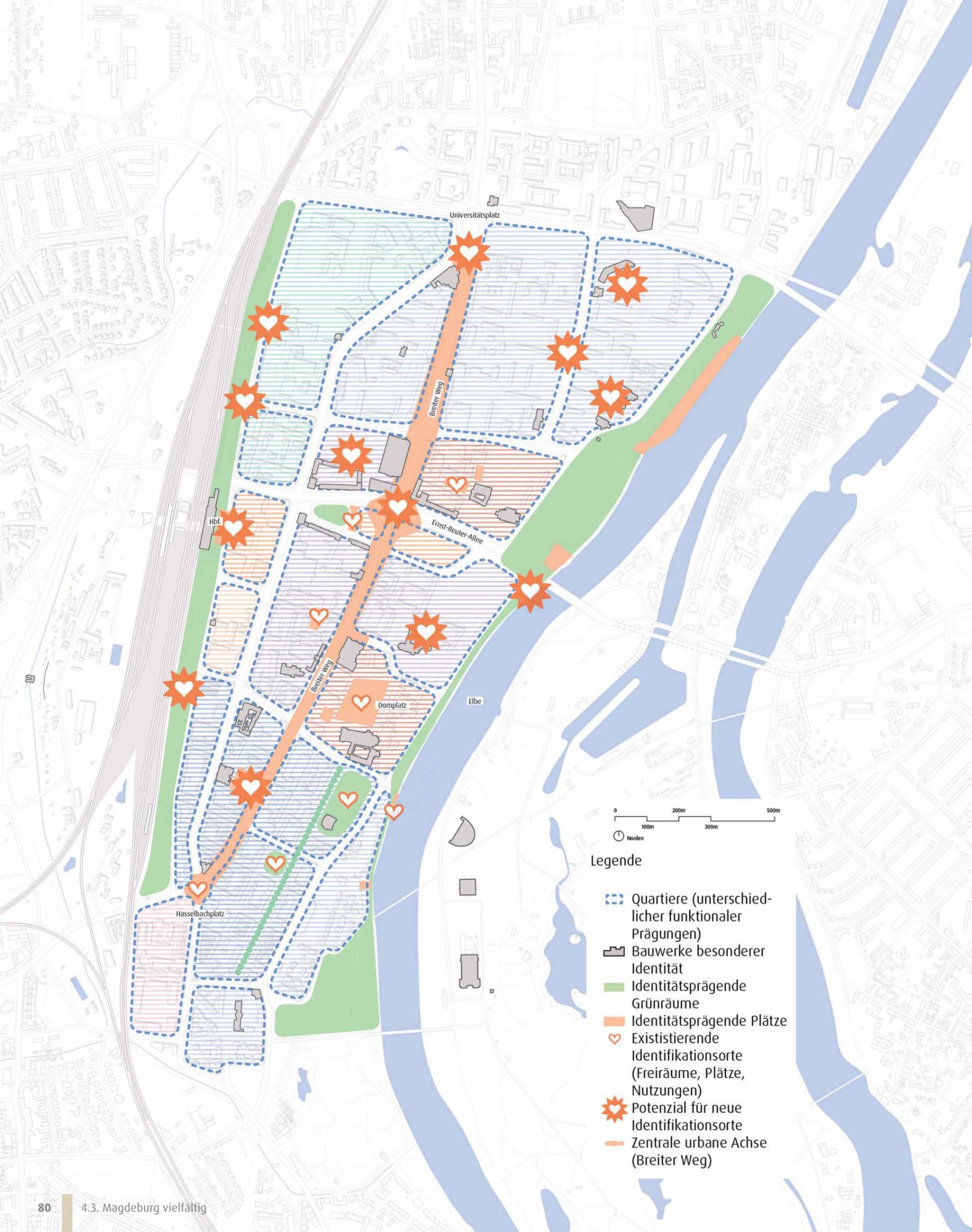


Abb.94: Bereich um den Alten Markt mit dem Alten Rathaus im Vordergrund ↗



Abb.95: Bereich um den Magdeburger Domplatz mit der Grünen Zitadelle im Vordergrund ↗

Starke Quartiere Eine Innenstadt, viele Identitäten

Die Attraktivität der Magdeburger Innenstadt setzt sich aus den vielfältigen Qualitäten ihrer Teilräume zusammen. Besondere Nutzungsschwerpunkte wie die Otto-von Guericke Universität, stadtbildprägende Architekturen wie der Magdeburger Dom und die Grüne Zitadelle und freiräumliche Spezifika wie der Fürstenwall, Alter Markt und die Hegelstraße bilden Ausgangspunkte für unterschiedliche Quartiere mit jeweils eigenen Atmosphären und Identitäten. Jedes Quartier übernimmt dabei eine besondere Aufgabe für die Innenstadt und zeigt besondere Qualitäten: Kavaliers in den Freiräumen zeugen aus der Zeit der Festungsstadt, Barockhäuser am Breiten Weg verdeutlichen den Stellenwert der Prachtstraße und Bauten am Ulrichplatz veranschaulichen den großstädtischen Anspruch der Landeshauptstadt. Gleichzeitig schlummern in jedem Quartier – von Hasselbachplatz über das Domviertel hin zur Jakobstraße – unterschiedliche Entwicklungspotenziale. Diese gilt es auszuschöpfen und im Sinne der gesamten Innenstadt zu nutzen. So werden in Zukunft die unterschiedlichen Begabungen der Quartiere profiliert.

Durch die behutsame Weiterentwicklung bestehender Strukturen und der Integration lokaler-historischer Bezüge bei der Entwicklung neuer Gebäude werden die unterschiedlichen Identitäten von Teilräumen in der Innenstadt gestärkt. Die Teilbereiche werden untereinander durch attraktive Wege und Freiräume sowie bauliche Ergänzungen besser vernetzt und dadurch die Innenstadt als Ganzes aus atmosphärisch unterschiedlichen Räumen erfahrbar gemacht. Durch die Schließung von Lücken im Stadtkörper werden die Quartiere besser ablesbar. Man wird sich leichter im Stadtraum orientieren können. An bisher wenig lebendigen und erlebbaren Orten können durch die Schaffung von Freiraumqualitäten oder von Angeboten der Nahversorgung neue Treffpunkte entstehen.

Mithilfe der städtebaulichen Entwicklungen an der Großen Münzstraße, an der Hauptwache und am Städteingang Elbufer sowie der Umgestaltung der zentralen Kreuzung (Breiter Weg/ Ernst-Reuter-Allee) zur neuen Mitte wird der zentrale Innenstadtbereich räumlich gestärkt und zusammengebunden. Ziel ist wie jüngst beim Freiraumwettbewerb Alter Markt eine gestalterische Aufwertung.

Durch die bauliche Weiterentwicklung und Aufwertung der öffentlichen Räume in der nördlichen Innenstadt entwickelt das Quartier an der Jakobstraße einen neuen zukunftsorientierten Charakter. Die historischen Baustrukturen der Wallonerkirche und Sankt-Petri-Kirche sowie Magdalenenkapelle werden als identitätsstiftende Orte besser eingebunden. Des Weiteren wird eine neue Quartiersmitte entlang der Jakobstraße begleitend zur neuen Straßenbahnverbindung geschaffen.

Die Entwicklung der Gleispromenade schafft neue Zugänge zu den Quartieren nördlich der Ernst-Reuter-Allee und ergänzt diese durch Freiraum- und Aufenthaltsqualitäten. So werden beispielsweise die gewerblich genutzten Blöcke rund um das Forum Gestaltung entlang der Bahnanlagen an den öffentlichen Raum angeschlossen. Somit werden Impulse für eine Profilierung hin zu einem Kultur-, Kreativ- und Bildungsquartier gegeben.

Handlungsempfehlungen:

- Leitbild zur Definition von und dem Umgang mit stadtgeschichtlich prägenden Siedlungsbereichen der Nachkriegszeit
- Etablierung eines stadtweiten Dialoges zu Themen der Stadtentwicklung und zum Thema des baukulturellen Erbes

Abb.96: Starke Quartiere ↗

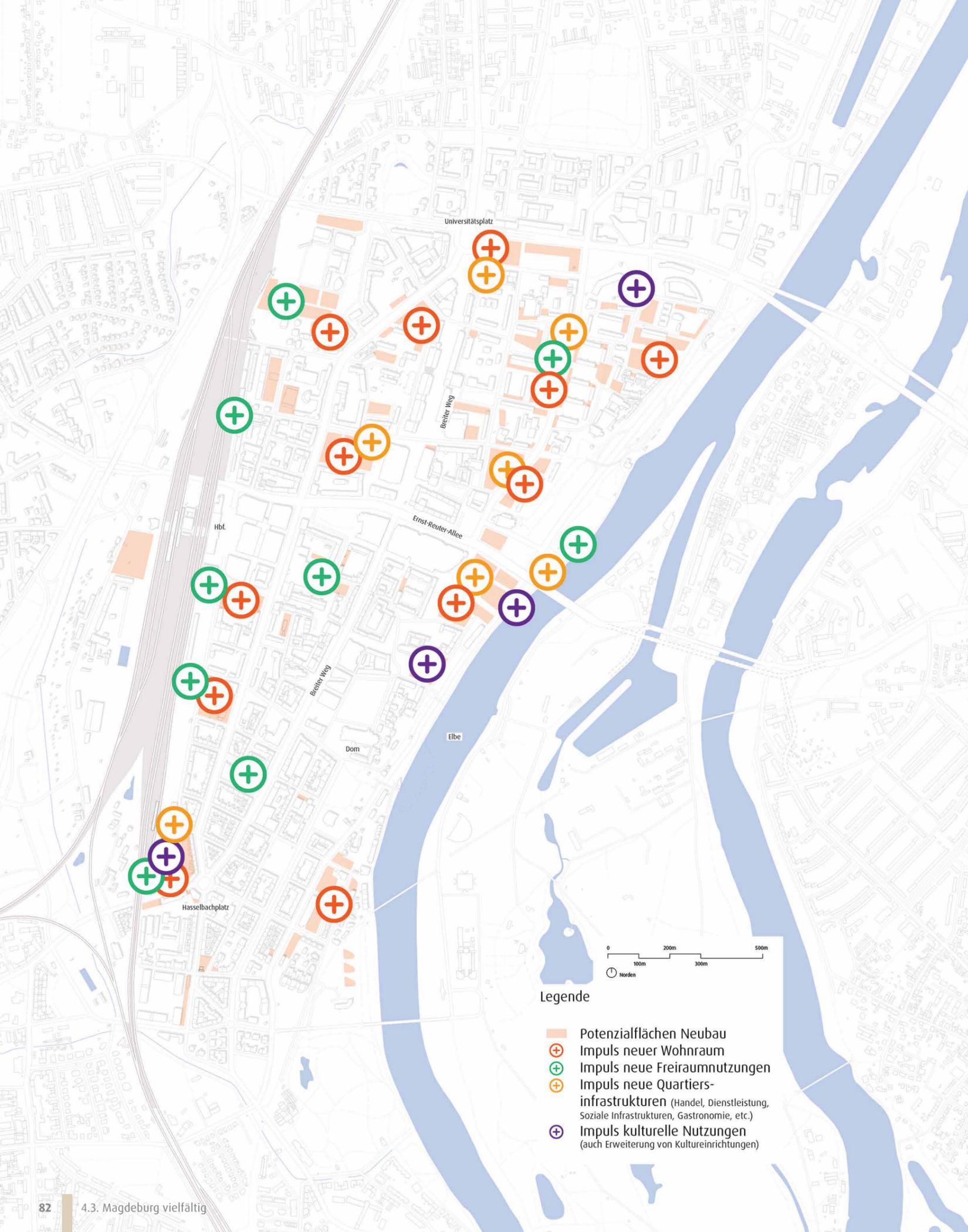


Abb.97: Beispiel - Nutzungsgemischtes Quartier in Rotillon, Lausanne



Abb.98: Beispiel - Nutzungsgemischtes Quartier in Rotillon, Lausanne

Neue Nutzungsimpulse Angebote vervielfältigen

Durch die Entwicklung neuer Nutzungen wird das Angebot der gesamten Innenstadt nachhaltig bereichert und ihre Anpassungsfähigkeit für zukünftige Veränderungen gestärkt. Eine einseitige Fokussierung auf den stationären Einzelhandel hat sich verstärkt durch die Corona-Pandemie als problematisch erwiesen. Vor diesem Hintergrund gilt es das Nutzungsspektrum der Magdeburger Innenstadt breiter aufzustellen und neue Impulse für eine lebendige Innenstadt mit der Integration des Einzelhandels zu schaffen. Insbesondere die großen Einkaufszentren werden sich in Zukunft mehr zum Stadtraum und in Richtung neuer Kultur- und Erlebnisangebote sowie nicht allein kommerzieller Nutzungen öffnen müssen.

Mit ihrem hohen Wohnanteil ist die Magdeburger Innenstadt vielen anderen Städten bereits einen großen Schritt voraus. Dieser wird in Zukunft weiter ausgebaut und mit dem Bau neuer Wohntypologien Angebote für vielfältige Lebensstile in Form von Single-, WG-, Cluster-, Familienwohnungen etc. geschaffen. Zudem wird die Entwicklung neuer und flexibler, gemeinschaftlicher und generationenübergreifender Wohnformen gefördert. Der Erhalt der Innenstadt als bezahlbarer Wohnort wird ebenso sichergestellt.

Überall dort, wo neue Wohnungen entstehen, wächst auch der Bedarf nach neuen ergänzenden Angeboten im Wohnumfeld. So werden ehemals monofunktionale Wohnsiedlungen (z.B. Jakobsstraße) mit neuen Quartiersinfrastrukturen (Gewerbe, Nahversorgung, Gastronomie, Kultur, soziale Infrastruktur oder Freiraumnutzungen) ergänzt. Darüber hinaus werden mit der Errichtung neuer Gebäude und Quartiere sowie Freiräume im gesamten Innenstadtbereich neue Nutzungsimpulse gesetzt. Hier wird stets darauf geachtet, Nutzungen zu entwickeln, die zum bestehenden Umfeld passen. Während im Wohnumfeld, wie in der Jakobsstraße, soziale Infrastrukturen und Angebote der Nahversorgung sicherzustellen sind, können im Umfeld der Hochschule studentische Angebote und in der Nähe kultureller Einrichtungen, wie Oper und Schauspielhaus, oder an Spielplätzen passende gastronomische Angebote entwickelt werden.

Abb.99: Neue Nutzungsimpulse

Gerade öffentliche, teilweise historische, Gebäude können in der Innenstadt stadtraumbelebend wirken. So trägt die Erweiterung des Kunstmuseums Kloster Unser Lieben Frauen sowie die bauliche Ergänzung der Festung Mark zur Stärkung des Kulturstandorts Innenstadt bei. Historisch wertvolle Gebäude können durch öffentliche Nutzungen noch stärker in den Alltag einbezogen werden. Im Zuge der Neuformulierung der Gleis- sowie der Elbepromenade entstehen neue Freiraumqualitäten mit ergänzenden Nutzungsangeboten und Aufenthaltsqualitäten für die Stadtgesellschaft. Insbesondere für die neuen Quartiere Große Münzstraße, Prämonstratenserberg oder Bei der Hauptwache spielt die architektonische und städtebauliche Gestaltung eine wesentliche Rolle, denn hier ermöglichen aktive Erdgeschosse sowie kleinteilige Gebäudestrukturen Nutzungsmischungen neben- und übereinander. Zudem werden einst flächenintensive Parkplätze in neue Gebäude in Form von Quartiersgaragen integriert, um Platz für attraktive Freiräume zu schaffen.

Handlungsempfehlungen:

- Weiterhin Gewährleistung vielfältiger und preisgünstiger Wohnangebote in diversen Trägerschaften (Genossenschaften, stadteigene Wohnungsbaugesellschaften, Baugruppen, private Investoren)
- Zukunftsperspektiven für die vorhandenen großen Einkaufszentren im Dialog mit Betreibenden erarbeiten
- Quartiersbelebende Einzelhandelsstrukturen durch mögliche Kooperationen untereinander (ggf. auch mit Start-ups und Logistikunternehmen) fördern
- Öffentliche Räume aufwerten auch in stark von Büro- und Gewerbe geprägten Gebieten (etwa zwischen Gleispromenade und Erzberger Straße)
- Mischnutzungen fördern (bei Neubauprojekten ggf. bereits durch Konzeptvergabe sicherstellen)
- Raumangebote für Kreativ- und Kulturschaffende sichern und Ausbauen
- Angebote im öffentlichen Raum qualifizieren, insbesondere Grünräume durch Verweillandschaften, Spiel- und Sportangebote für verschiedene Altersgruppen

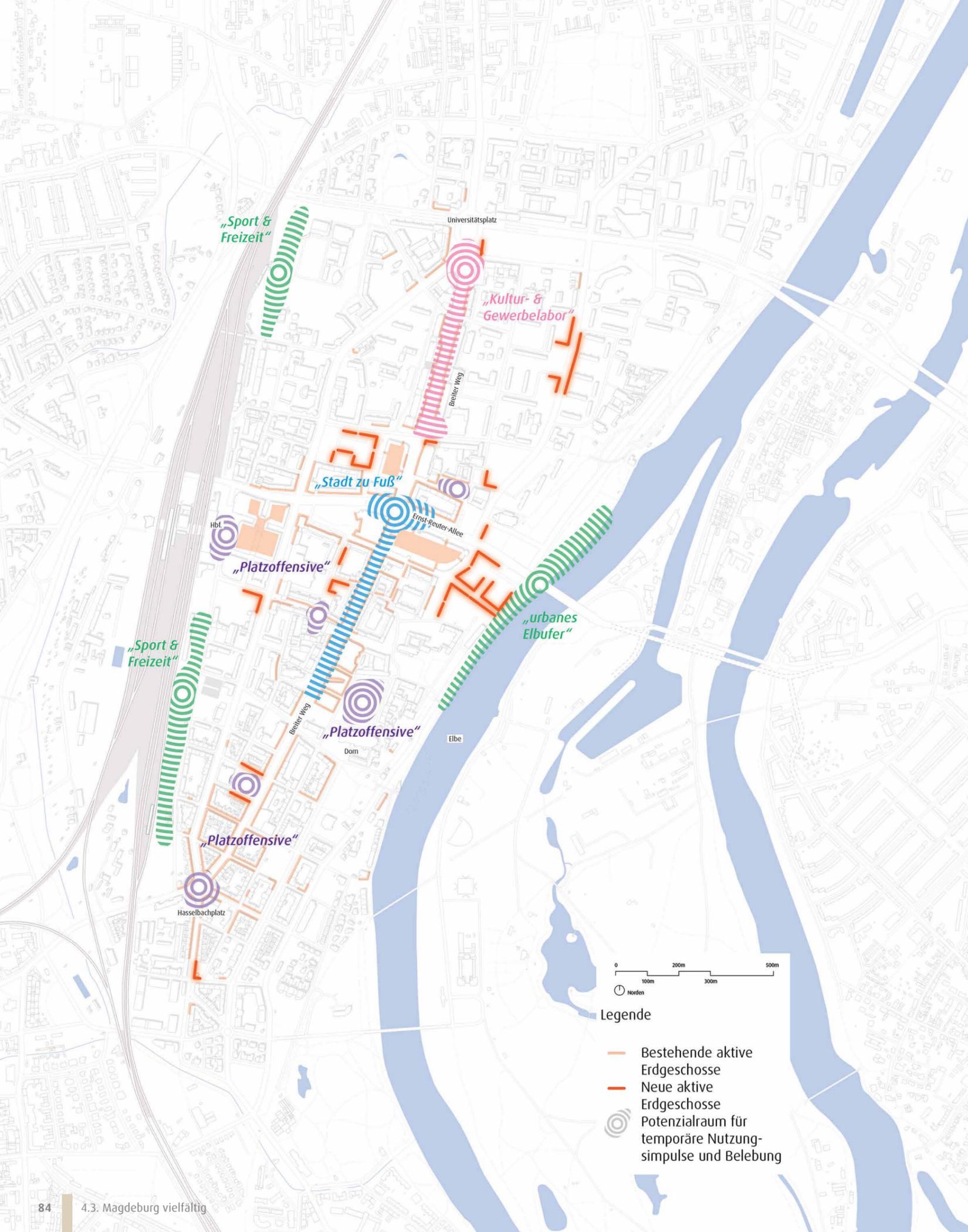


Abb.100: Beispiel - Labor Schützenmatt - Temporäre Umnutzung eines zentralen Parkplatzes in Bern



Abb.101: Beispiel - Umnutzung eines leerstehenden Ladens zum IBA-Shop: Info- und Beteiligungsort für Stadtentwicklung und -geschichte

Lebendige Räume Erlebnisdichte erhöhen, Experimente wagen

Die Lebendigkeit der Innenstadt wird maßgeblich durch die Gestaltung und Programmierung ihrer öffentlichen Räume sowie der angrenzenden Erdgeschosszonen geprägt. Diese bilden als Übergangsräume die wesentlichen Kontakt- und Interaktionsmöglichkeiten zwischen der privaten und öffentlichen Sphäre. Durch die Öffnung bestehender sowie die Schaffung neuer aktiver Erdgeschosse kann die Erlebnisdichte der Innenstadt erhöht und können gefühlte Barrieren im Stadtraum überwunden werden.

Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Krise der Einzelhandelszentren muss die Funktion der innerstädtischen Erdgeschosse kritisch hinterfragt und neu gedacht werden. Während sich die Nachfrage nach Verkaufsflächen durch den Anstieg des Online-Handels verringert, rückt der Bedarf nach Begegnungs- und Erlebnisorten zunehmend in den Vordergrund. Die erfolgreiche Belebung öffentlicher Plätze durch die „Lichterwelt“ hat dies deutlich gezeigt.

Neben der Entwicklung neuer und digital-orientierter Handelskonzepte, Gastronomie und Dienstleistungen fördert Magdeburg in Zukunft vermehrt auch wieder gewerbliche sowie nicht-kommerzielle, kulturelle und soziale Nutzungen als frequenzbringende und den Stadtraum belebende Elemente. Die aktive Förderung von Experimentierträumen, in denen, auch temporär, neue Ideen getestet und Innovationen entstehen können, ist ein wichtiger Schritt auf diesem neuen Weg, für den es keine fertigen und allgemeingültigen Rezepte gibt. So können in Bereichen, die von Leerstand geprägt sind, Impulse für neue Entwicklungen gesetzt werden.

Im nördlichen Abschnitt des Breiten Weges kann bereits auf Erfahrungen im Umgang mit kulturellen Zwischennutzungen sowie in der Durchführung des Freiraumlabor im Jahr 2020 zurückgegriffen werden. Hier konnten durch temporäre Aktio-

nen alternative Nutzungskonzepte von Ladenlokalen sowie des öffentlichen Raumes erprobt und neue Zielgruppen angesprochen werden. An diese Potenziale sollte angeknüpft werden, um das Profil des Breiten Weges weiterzuentwickeln.

Darüber hinaus können temporäre Maßnahmen, z.B. in Form von gastronomischen und kulturellen Angeboten oder Straßenfesten, in öffentlichen Räumen dazu beitragen, existierende Gestaltungs- und Nutzungsdefizite (wie z.B. am Willy-Brandt-, Universitäts-, Friedens- und Hasselbachplatz) entgegenzuwirken und gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern Magdeburgs neue Entwicklungsperspektiven zu erproben. Mit mobilen Kiosk-/Pavillon-Nutzungen können diese großmaßstäblichen Plätze (ebenso der Domplatz) temporär – ob testweise oder saisonal – belebt werden und so zu verschiedenen Zeiten für unterschiedliche Nutzungen bereitstehen. Zentrale Plätze wie der Domplatz können so über das Jahr verschiedenste Nutzungen und Angebote bereithalten und sowohl im Alltag als auch zu besonderen Zeiten funktionieren.

Gleichzeitig können temporäre Aktivitäten auch dabei helfen, neue Orte (Gleis- und Elbuferpromenade) zu aktivieren, die Räume ins Bewusstsein der Stadtöffentlichkeit zu bringen und dadurch geplante Entwicklungsvorhaben zu unterstützen.

Handlungsempfehlungen:

- Offenen Dialog zwischen Stadtverwaltung, Immobilienwirtschaft und Nutzenden anregen
- Leerstandsmanagement für Erdgeschosse in der Innenstadt fortführen, um den Zugang zu Räumen für Kreative, Studierende, Gewerbetreibende etc. zu erleichtern
- Fortführung der Vermittlung von Räumen für temporäre oder Zwischennutzungen sichern z.B. durch die IG Innenstadt

Abb.102: Lebendige Räume

5. Gesamtkonzeption: Integrierter Rahmenplan

Der Stadtrat und die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Magdeburg haben erkannt, dass es einer integrierten, abgestimmten und mit Bürgerinnen und Bürgern ausgehandelten räumlichen Strategie bedarf, um die Herausforderungen anzugehen, Chancen zu nutzen sowie die zukünftige Entwicklung zu gestalten, Qualitäten zu sichern und die Innenstadt zukunftssicher zu gestalten.

Mit den Leitzielen wird die Weichenstellung für diese Zukunft vorgenommen. Der Rahmenplan zeigt auf, wie die Innenstadt räumlich weiterentwickelt werden kann und wie die großen Potenziale verantwortungsvoll gegenüber Menschen und Umwelt genutzt werden können. Der jetzt vorliegende Plan ist nur eine Momentaufnahme. Er bedarf der Überprüfung, Aktualisierung und Weiterentwicklung. Wie in den Grundgedanken festgelegt, muss es ein Plan vieler bleiben.

Integrierte Zusammenfassung der Leitziele

Magdeburg setzt in Zukunft auf eine integrierte räumliche Stärkung der Innenstadt. Der Rahmenplan fasst in diesem Sinne die Leitziele (Kapitel 4) zu einer stimmigen Gesamtstrategie zusammen und zeigt eine Zukunftsperspektive der Magdeburger Innenstadt als Ganzes auf. Die übergeordneten Ziele einer urbanen, vernetzten und vielfältigen Innenstadt bedingen sich gegenseitig, werden zusammen gedacht und umgesetzt. Die Entwicklung einer kompakten Innenstadt mit hoher Freiraumqualität und Klimaresilienz, mit einer attraktiven Anbindung durch den Umweltverbund (Fuß-/Radverkehr/ÖPNV) und mit einem Netz kurzer Wege, mit vielfältigen Angeboten und mit abwechslungsreichen, charakterstarken Stadträumen stellt das Leitbild für die Zukunft dar.

Der Rahmenplan zeigt Synergien zwischen den Handlungsfeldern und Leitzielen auf. So gehören etwa zur Stärkung eines urbanen Breiten Weges, gleichermaßen die Förderung verschiedener Angebote, die Einbettung in ein attraktives Wegeangebot

für Fuß- und Radverkehr und die Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes und der größeren und kleineren Stadtplätze (z.B. Friedensplatz, Domplatz, Erhard-Hübner-Platz) entlang der Achse. Eine neue Bebauung, die den Charakter und die Identität der Stadt weiterentwickelt, muss sich als lebendiger, nutzungsgemischter Baustein in das Gesamtkonzept einfügen und zudem einen Mehrwert aus stadtklimatischer Hinsicht leisten.

Bestehende Basisqualitäten bilden dabei die Grundlage für eine Weiterentwicklung entsprechend der Leitziele. Prägende Raumkanten geben einen Orientierungsrahmen für zukünftige städtebauliche Projekte und Bauwerke, die von besonderem Wert für die Identifikation sind. Damit wird das Stadtbild funktional stärker in den Alltag ihrer Nutzenden eingebunden. Bestehende hochwertige Grünräume und öffentliche Plätze, räumlich begrenzt durch historische und aktuell noch zu errichtende Architekturen, sind Ansatzpunkte für zukünftige Strategien und werden untereinander stärker vernetzt.

Den Rahmenplan kontinuierlich weiterentwickeln

Der Rahmenplan schafft die planerische Grundlage für die Entwicklung einer starken, robusten Innenstadt. Durch die Ausweisung von Flächen für die bauliche und freiräumliche Entwicklung werden verbindliche Handlungsräume ausgewiesen, welche die Entwicklung der Innenstadt als Gesamtes in den Vordergrund rücken. Innerhalb derer sind Spielräume zur Ausgestaltung von Baustil, Architektursprache und Nutzungsprofil offengelassen. Damit wird ein Entwicklungsrahmen gesetzt, der flexibel auf veränderte klimatische, technologische und wirtschaftliche Bedingungen reagieren kann. In den Vertiefungsbereichen wird angerissen, wie die Strategien des Rahmenplans das Gesicht der Innenstadt in Zukunft verändern können.

In Zukunft ist der Rahmenplan auf seine Aktualität zu überprüfen, der Erfolg der Lösungsansätze zu sichten und gemäß den neuen Herausforderungen weiterzuentwickeln.

Legende

- | | | |
|---|---|--|
| <p>Bauliche- und Grün-Belange</p> <ul style="list-style-type: none"> Bestandsstrukturen umstrukturieren und Neubaupotenziale erschließen Raumkante herstellen Grüne Innenhöfe entwickeln Grünraum qualifizieren Neuen Freiraum herstellen und gestalten Temporäre Nutzungen ermöglichen Öffentlichen Raum aufwerten Neuen Quartiersplatz herstellen Straßenbegrünung weiterentwickeln/ identitätsprägende Bäume pflanzen | <p>Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> Verbindung Rad- und Fußverkehr stärken Straßenquerung verbessern Straßenneubau Radhauptverbindungen herstellen/ aufwerten Neue Rad- und Fußgängerbrücke Mobilitätsknoten herstellen Neue Straßenbahnverbindung und Haltestelle Anbindung an benachbarte Stadtteile verbessern Tiefgarage/ Parkhaus (Bestand & Planung) Neues Fahrradparkhaus Parkplatz (Bestand & Planung) | <p>Basisqualitäten:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prägende/ wichtige Raumkante Bauwerk besonderer Identität Wichtige Stadtplätze und Fußgängerzone Hochwertige (bestehende) Grünräume unterirdische Festungsanlagen Besonders Identitätsprägender Baumbestand Gewässer überwiegend befestigte Oberflächen Wiesen und sonstige Grünflächen Straßenbahnnetz und Haltestelle S-Bahnhof Regional- und Fernbahnhof Regionaler Radweg/ Grüner Ring |
|---|---|--|

Abb.103: Rahmenplan Innenstadt Magdeburg



6. Vertiefungsbereiche

Die integrierten Handlungsfelder des Rahmenplans haben einen gesamtinnerstädtischen Anspruch. Die Umsetzung der einzelnen Handlungsempfehlungen bezieht sich auf den ganzen Planungsraum (s. Kapitel 1). In Zukunft soll der vom Stadtrat beschlossene Rahmenplan zunehmend eine räumliche Wirkung in der Innenstadt entfalten. Deshalb wurden Räume innerhalb der Innenstadt identifiziert, in denen sich die Entwicklungspotenziale, bezogen auf die drei Handlungsfelder (urban, vernetzt, vielfältig), konzentrieren. Diese Räume stellen Vertiefungsbereiche des Rahmenplans dar. Sie schlagen eine Brücke zwischen den strategischen Zielen des Rahmenplans für die Innenstadt und ihrer Übersetzung in ihre Teilräume.

Bedeutung der Vertiefungsbereiche

Mit den fünf Vertiefungsbereichen richtet der Rahmenplan seinen Fokus auf ausgewählte Räume, die sich in besonderer Weise dazu eignen, die Entwicklungspotenziale der Magdeburger Innenstadt aufzuzeigen und zukunftsfähig zu entwickeln. Hier gilt es, im Sinne der drei Handlungsfelder, einen exemplarischen Umgang mit den Raumressourcen hin zu mehr Urbanität, mit Verbindungen von Grün- und Verkehrsräumen zu einer besseren Vernetzung und mit neuen Programmen zu einer größeren Vielfalt und lebendigen Innenstadt aufzuzeigen. Innerhalb der fünf Vertiefungsbereiche wird einerseits ein besonderer Handlungsbedarf gesehen – etwa aus sozioökonomischer, stadtklimatischer, verkehrlicher oder städtebaulicher Perspektive. Die Entwicklung dieser Räume verspricht andererseits in besonderer Weise positive Auswirkungen auf lokal bestehende Strukturen zu entfalten. Hier sollen in den kommenden Jahren Ressourcen für die zukunftsfähige Entwicklung gebündelt werden.

Die Vertiefungsbereiche stellen keine Detailplanung oder architektonisch abgeschlossene Entwürfe dar. Vielmehr sollen sie verdeutlichen, wie sich neuralgische Orte in der Innenstadt in Zukunft nach den Leitzielen des Rahmenplans entwickeln und einen Mehrwert für Magdeburg bedeuten können. Anhand der Vertiefungsbereiche wird aufgezeigt, wie die Umsetzung der Handlungsfelder integriert stadträumlich erfahrbar wird und wie der Rahmenplan in Zukunft räumliche Wirkung entfalten kann.

Die Ausweisung der Vertiefungsbereiche erfolgte beispielhaft. Es werden möglichst in allen Bereichen Projekte und Vorhaben im Sinne der Leitziele umgesetzt.

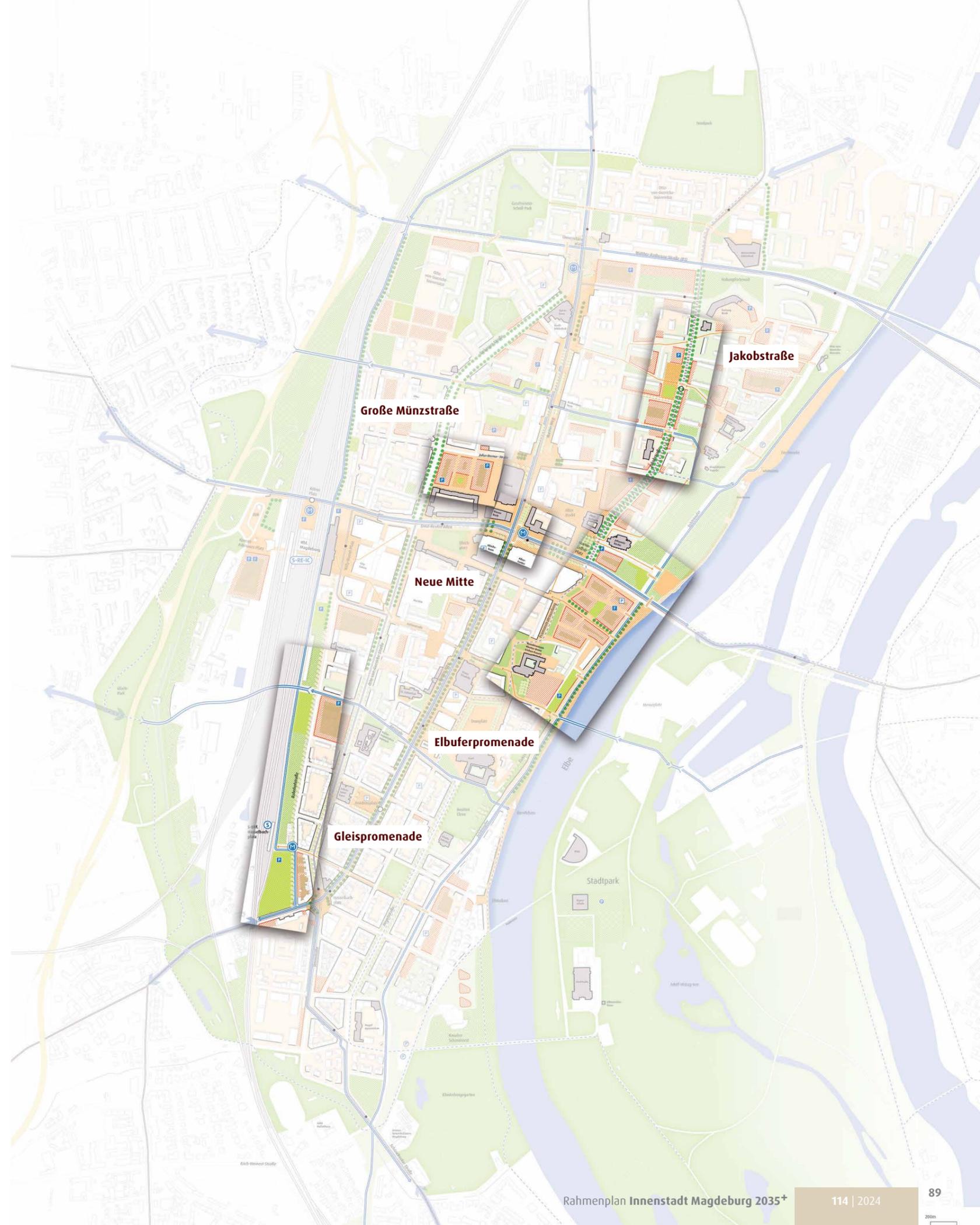


Abb.104: Rahmenplan Innenstadt Magdeburg – Vertiefungsbereiche

6.1. Neue Mitte

Vom verkehrsdominierten Raum ...

Die geografische Mitte der Magdeburger Innenstadt ist die Kreuzung Breiter Weg/ Ernst-Reuter-Allee. Die vom Autoverkehr dominierte und in Teilen fünfspurige Ost-West-Achse, zuzüglich separaten zweispurigen Gleiskörper der Straßenbahn trennt hier den Breiten Weg in den Nord- und Südabschnitt. Die in allen vier Richtungen verkehrende Straßenbahn unterstreicht die starke verkehrliche Prägung der „Mitte“ und ihren Charakter als Transitraum statt verbindendem Knotenpunkt. Rad- und Fußverkehr sind untergeordnet.

Die in den 1990er-Jahren gebauten Einkaufs- und Geschäftszentren Allee-Center und Ulrichshaus ergänzen die repräsentativen Bauten der Nachkriegszeit und bilden hier den Schwerpunkt des Einzelhandels der Innenstadt. Durch das SWM-Hochhaus wird die Nord-West Seite der Kreuzung gefasst und bekommt einen neuen Akzent. Diesem städtebaulichen Rahmen fehlt bisher die Verbindung durch einen attraktiven öffentlichen Raum. Dabei bietet die Kreuzung mit über 4.700 m² Fläche, die nahezu der Größe des Alten Markts entspricht, großes Raum- und Entwicklungspotenzial. Die Aufwertung als Treffpunkt und Gesicht der Innenstadt wurde im Prozess der Rahmenplanerarbeitung mit großer Priorität bewertet.

... zum Treffpunkt in der Mitte

In Zukunft wird die „Mitte“ der Innenstadt zum Treffpunkt. Die Kreuzung wird zu einem belebten Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und großstädtischer Atmosphäre. Ein hochwertig gestalteter neuer Pavillon und großzügige Gehbahnen bieten Platz für neue Nutzungen – zum Verweilen, für Gastronomie und zum Flanieren. Entlang des neu aufgeteilten Straßenraums wird die Raumquali-

tät durch eine hochwertige, teilentsiegelte Begrünung erhöht – auch im Sinne einer klimagerechten Entwicklung der Innenstadt. Kommerzielle und nicht kommerzielle Angebote sowie groß- und kleinflächige Geschäfte sind ausgewogen vorhanden. Der weitreichende Raum wird dadurch stärker gefasst und die Orientierung auf selbsterklärende Weise erleichtert. Übergeordnete großzügige Radwegverbindungen mit verbesserten Belägen, zahlreichen Abstellmöglichkeiten, Aufpump- und Ladestationen machen die Nutzung von Fahrrädern angenehmer. Die Trennwirkung der Ernst-Reuter-Allee wird durch großzügige Querungsmöglichkeiten verringert. Die Beeinträchtigung durch den Transitverkehr wird durch die Reduzierung der Fahrspuren verringert. Durch die Beruhigung des südlichen Breiten Weges entsteht zusätzlicher Raum. Zudem ist die Aufteilung des Straßenraums zwischen Fuß- und Radverkehr deutlich verbessert. Der Umstieg auf Leihräder und zur Straßenbahn wird durch eine einfache Zugänglichkeit der Haltestellen erleichtert. Diese sind hochwertig gestaltet und machen das Warten und den Aufenthalt angenehm.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Testweise Sperrung des Breiten Weges, Südabschnitt für den Kfz-Verkehr (zeitweiser Lieferverkehr ausgenommen)
- Pop-up Radwege auf einer Fahrspur des Kfz-Verkehrs
- Möblierung des Straßenraumes (insbesondere der sonnigen Nordseite der Ernst-Reuter-Allee)
- Beteiligung der Öffentlichkeit und anliegenden Gewerbetreibenden zur Vorbereitung eines Freiraum- und verkehrsplanerischen Wettbewerbs

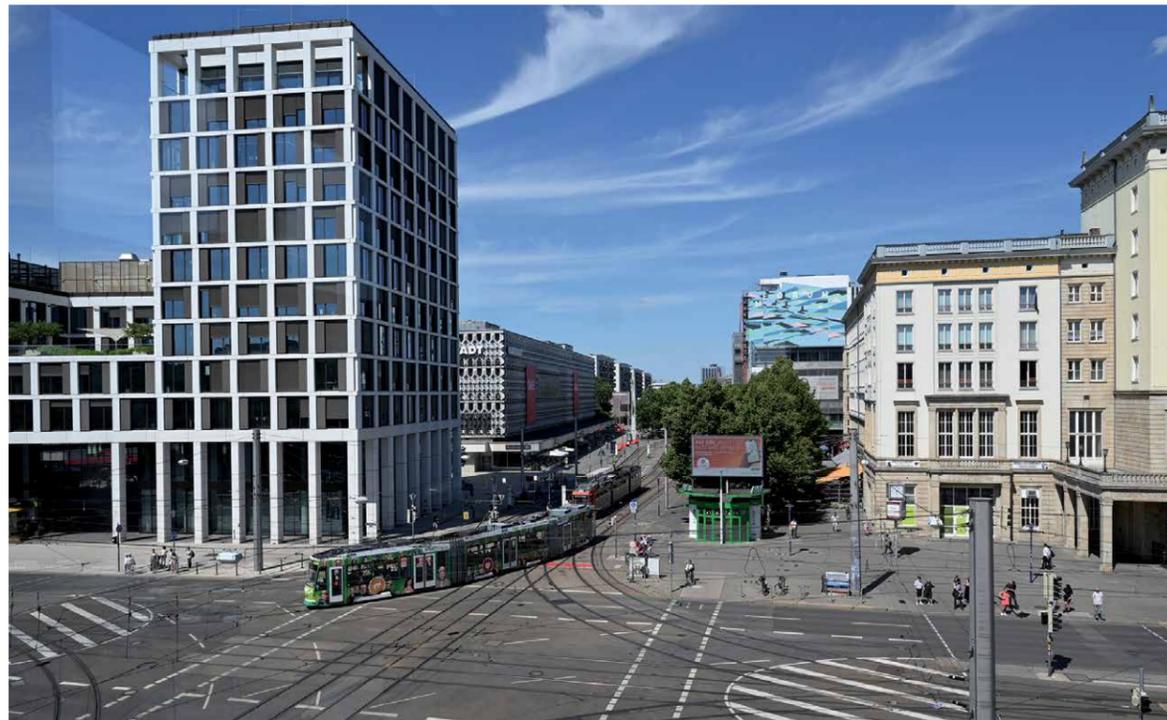


Abb.105: Die Mitte der Innenstadt als Verkehrsknotenpunkt ↗

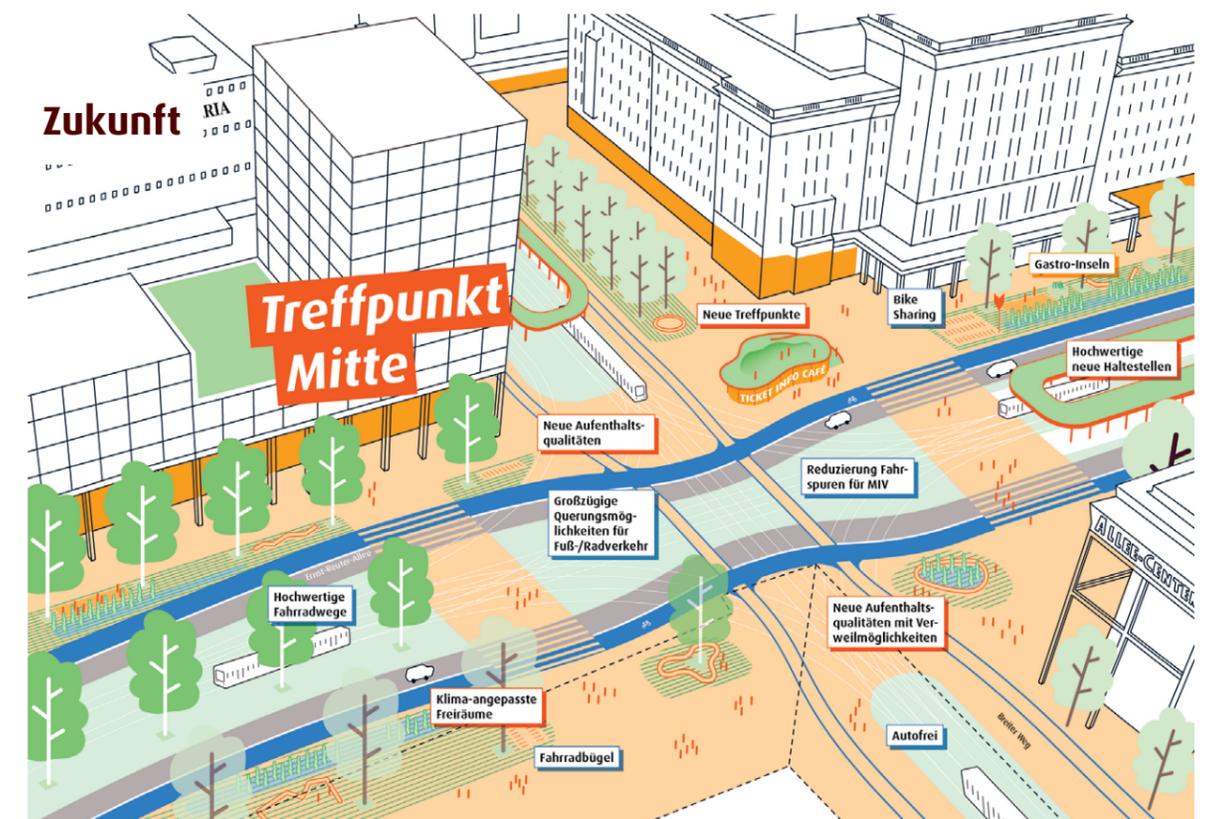
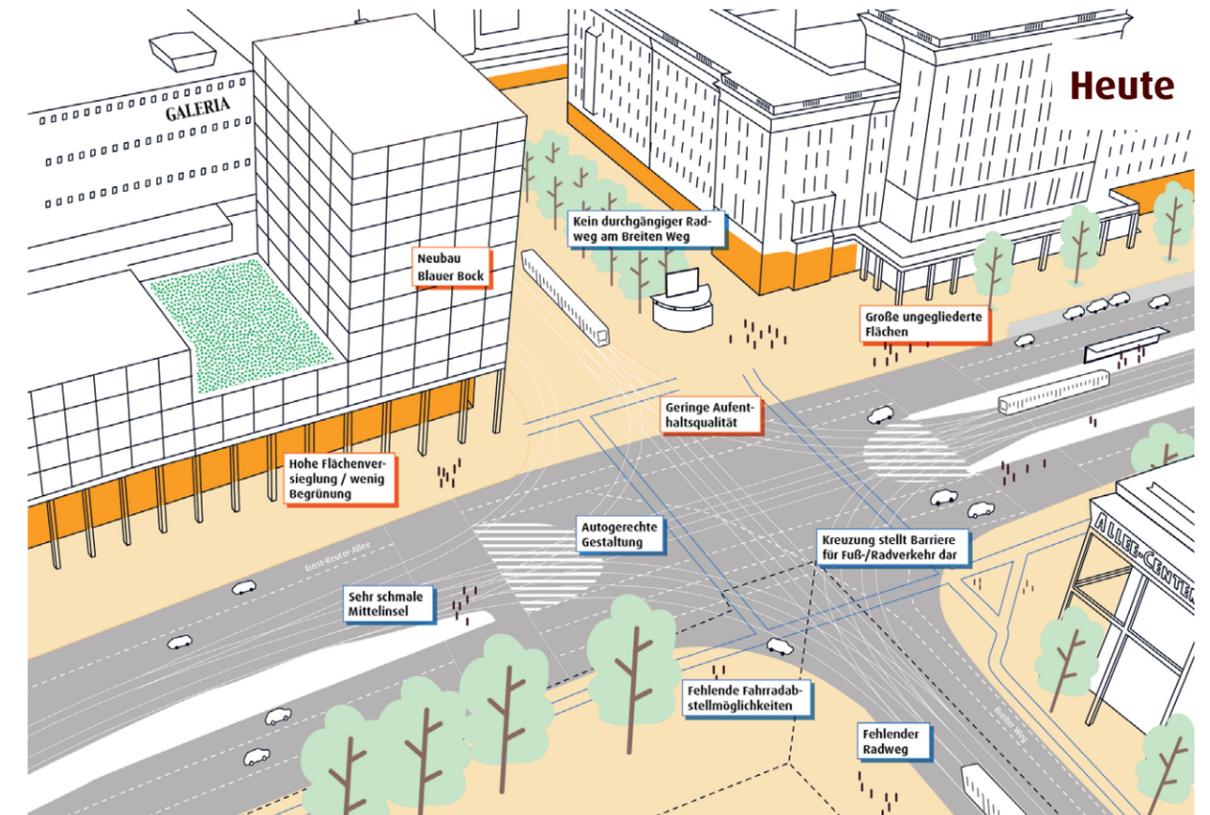


Abb.106: Vertiefungsbereich – Neue Mitte ↗

6.2. Jakobstraße

Vom monotonen Wohnquartier ...

Das Quartier an der Jakobstraße ist, im Gegensatz zur dichten Altstadtbebauung im Süden der Innenstadt, als Wohnviertel in Zeilenbauweise mit Abstandsgrün entstanden. Zwei Hochpunkte fassen die aus bis zu acht-geschossigen Zeilenbauten bestehende Bebauung. Zur Wallonerkirche und St.-Petri-Kirche besteht kein Bezug. Die Straßen – meist Wohnwege – sind kaum belebt und es sind wenig Angebote für Begegnung vorhanden. Das Wohnviertel im Bereich der Jakobstraße ist atmosphärisch, auch durch die stark am Auto orientierte Raumaufteilung, weit weg von den Zentren der Innenstadt. Der vierspurigen Jakobstraße und zahlreichen Parkplatzflächen stehen fehlende Radwege und kaum Aufenthaltsmöglichkeiten gegenüber, die den grünen Charakter des Quartiers besser erlebbar machen könnten.

Das sehr homogene Quartier mit mehr Mischung, Fassen der Straßen- / Platzräume und Aufenthaltsqualitäten zu beleben und gleichzeitig den grünen Charakter der Höfe, Hauptstraßen und Plätze beizubehalten, stellt das Entwicklungsziel für die Zukunft dar.

... zu vielfältigen Nachbarschaften

In Zukunft entsteht an der Jakobstraße eine neue identitätsstiftende Quartiersmitte für eine lebendige Nachbarschaft. Der weite und verkehrsdominierte Straßenraum wird durch eine abwechslungsreiche, kleinteilige Bebauung gefasst. Es entstehen vielfältige neue Wohnangebote u.a. für Studierende und Familien. Die bestehende einheitliche Wohnbebauung wird stärker differenziert und Angebote im Sinne einer stärkeren Durchmischung geschaffen.

Die Vielfalt im Quartier wird gestärkt. Ergänzende Angebote in den Erdgeschossen (Nahversorgung, Einzelhandel, Kultur) entlang der Jakobstraße und angrenzend an den neuen Stadtplatz schaffen einen Mehrwert für die Bewohnenden und beleben die Gegend.

Angebunden über eine neue Straßenbahn mit Haltestelle am Platz und Radwege auf beiden Seiten der Jakobstraße werden Alternativen zur Anbindung mit dem Auto geschaffen. Umliegende Ikonen, wie die St.-Petri-, Wallonerkirche, die ökumenischen Höfe und die Magdalenenkapelle werden besser eingebunden.

Die bestehenden Grünräume werden räumlich gefasst, für die Bewohnenden nutzbarer gestaltet und werten das Wohnquartier auf. Neue Wege verbinden das Quartier mit den umliegenden Freiräumen und Einkaufsbereichen. Indem so die bestehenden Qualitäten -innerstädtisches Wohnen im Grünen- erhalten werden, neue Wohnformen kleinteilig und raumbildend ergänzt werden. So entsteht als Mehrwert für die ganze Stadt ein charaktervoller, lebendiger, einladender und vitaler Innenstadtteil.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Errichtung von Pop-up Radwegen auf bisherigen Spuren des Kfz-Verkehrs
- Partizipative Ideensammlung zur Umgestaltung der wohnungsnahen Grünflächen (z.B. für Sitzgelegenheiten, Gartennutzungen)
- Befragung der Bewohnenden zur Bedarfsermittlung wohnungsnaher Nutzungen
- Vorbereitung und Durchführen eines internationalen städtebaulichen und freiraumplanerischen Workshops/ Wettbewerbs mit Öffentlichkeitsbeteiligung zur Ideenfindung für einzelne städtebau-räumlich ergänzende Stadtbausteine



Abb.107: Die Jakobstraße funktioniert gegenwärtig vor allem als Verkehrsraum

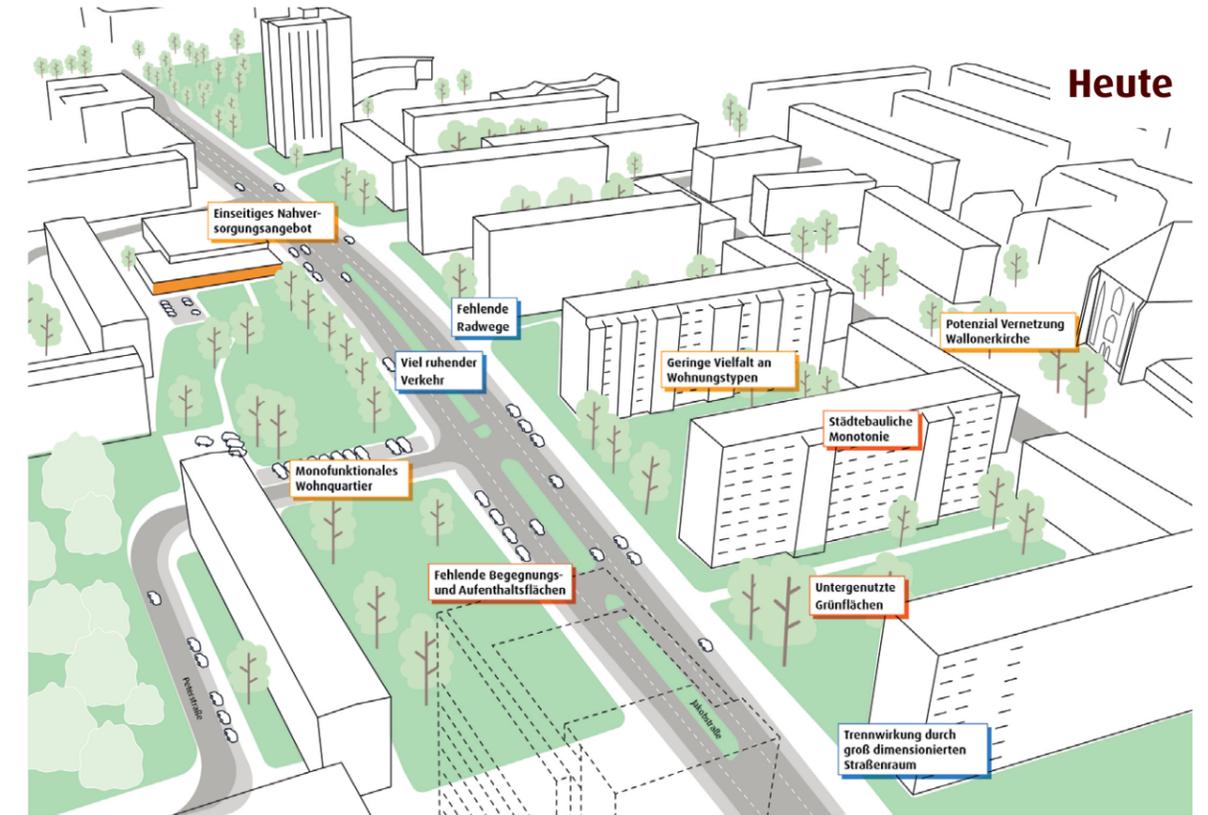


Abb.108: Vertiefungsbereich - Jakobstraße

6.3. Große Münzstraße

Von der Leere ...

Großflächige offene Räume stellen heute ein besonderes Merkmal und Potenzial der Magdeburger Innenstadt dar. Zäsuren in der Stadtstruktur und Brüche von Zusammenhängen bieten hier, wie in wenigen anderen Innenstädten, das Potenzial, neue Qualitäten und Entwicklungsimpulse zu setzen. In direkter Nachbarschaft zur „Mitte“ stellt die Parkplatzfläche an der Großen Münzstraße einen wenig und sehr einseitig genutzten Stadtraum dar. Die Fläche bietet, als eine der größten freien Flächen in zentraler Lage, das Potenzial, große Mehrwerte für das direkte Umfeld und die Mitte der Innenstadt zu erzeugen.

Als große Parkplatzfläche bietet der Ort durch seine aktuelle Nutzung heute keine Aufenthaltsqualität und auch stadtklimatisch stellt die stark versiegelte Parkplatzfläche ein großes Defizit für das Umfeld dar. Die Hochhausscheibe entlang der Otto-von-Guericke Straße steht weitgehend leer und ist baulich von geringer Qualität. Südlich schließen sich die Bauten des sozialistischen Klassizismus an, die demgegenüber eine bauliche Ikone der Innenstadt darstellen. Gleichzeitig werden mit dem SWM-Hochhaus und dem Hotel an der Julius-Bremer-Straße (ehem. Altstadtkrankenhaus) neue Entwicklungsimpulse gesetzt. Die Fläche bietet – wie kein zweiter zentraler Stadtraum – das Potenzial im Kern der Innenstadt eine multidimensionale Verdichtung zu erreichen. Ein neues urbanes Stück Innenstadt mit einem hohen stadtklimatischen Wert, einer starken Nutzungsvielfalt (Wohnen, Gastronomie, Gewerbe) und einer zukunftsweisenden Mobilität kann hier entstehen.

... zu neuen Qualitäten für die Mitte

In Zukunft entsteht auf der versiegelten Parkplatzfläche ein neues attraktives Stück Innenstadt. Es entsteht ein Quartier, das die Innenstadt als lebendigen und gemischten Ort stärkt.

Die dichte Bebauung ist kleinteilig wie abwechslungsreich und erzeugt so interessante Straßenräume und Platzsituationen, die am Zufußgehenden orientiert sind. Von neuen Wohnformen bis hin zu verschiedenen gewerblichen und sozialen Nutzungen entstehen unterschiedliche Räume, die eine vertikale Mischung innerhalb jedes einzelnen Gebäudes ermöglichen.

Durch kleine Blöcke entstehen viele Möglichkeiten für offene Erdgeschosse, welche eine Belebung des Straßenraums fördern und kurze, für Zufußgehende attraktive, Wegeverbindungen schaffen. Ein neuer und stark begrünter Quartiersplatz lädt zum Verweilen ein und bindet die baulich wertvolle Ikone der frühen Wiederaufbauzeit mit ein. Durch begrünte Dächer, Fassaden und Innenhöfe wird dieses Stück Innenstadt nicht nur raumbildender, sondern auch klimaresilienter und setzt neue Maßstäbe für das grüne Weiterbauen der Innenstadt. Kurze Wege und hochwertige Radwege reduzieren den Bedarf eines eigenen Autos auf ein Minimum. Als Parkmöglichkeit dient eine Quartiersgarage sowie für das östlich anschließende Kaufhaus eine Zufahrt zur Tiefgarage.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Teilspernung von Parkplatzflächen für Test-Nutzungen zur Belebung des Platzes, Möblierung des Stadtraumes z.B. an der Westseite von Galeria
- Sicherung von Flächen für nachhaltige Mobilität (Bike-Sharing, Car-Sharing, Ladestationen)
- Vorbereiten und Durchführen eines städtebaulichen Wettbewerbs durch den Grundstückserwerber/-entwickler in enger Abstimmung mit der Landeshauptstadt Magdeburg



Abb.109: Großes Entwicklungspotenzial in zentraler Lage zwischen Große Münzstraße und Julius-Bremer-Straße

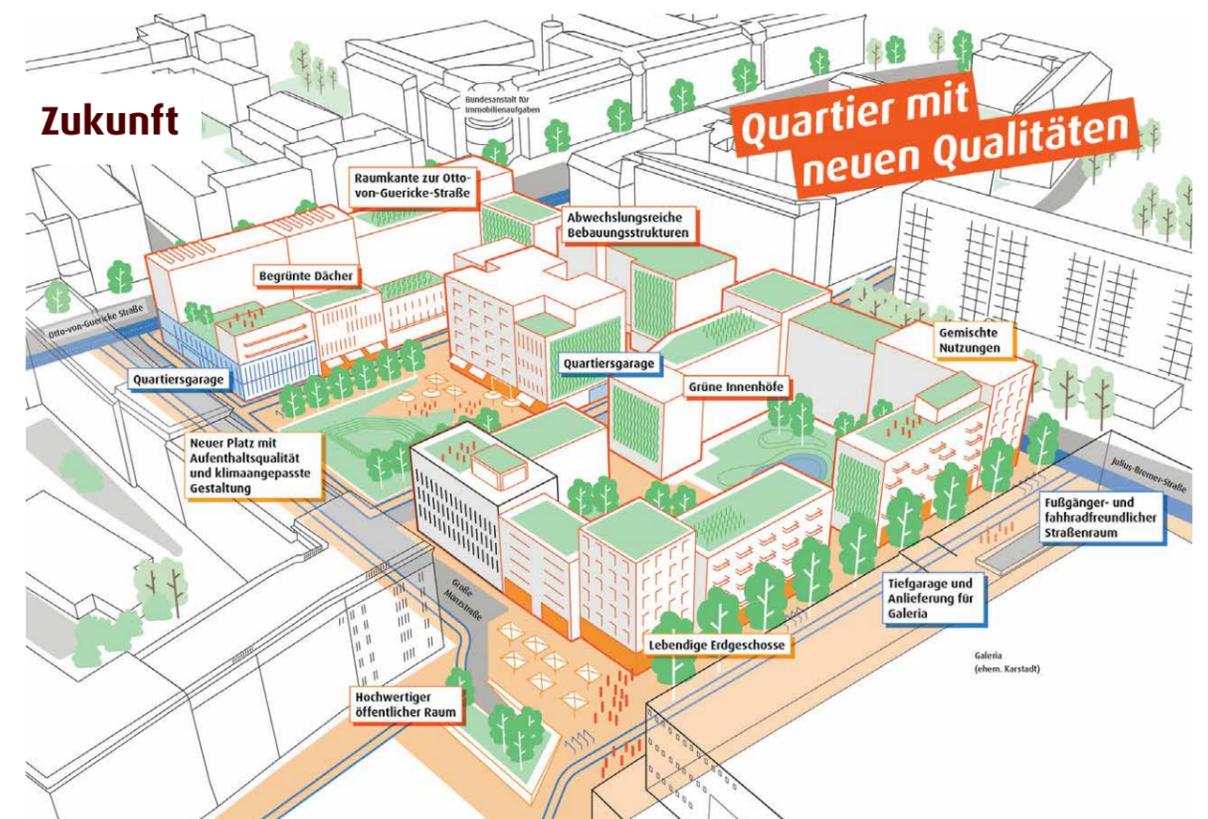
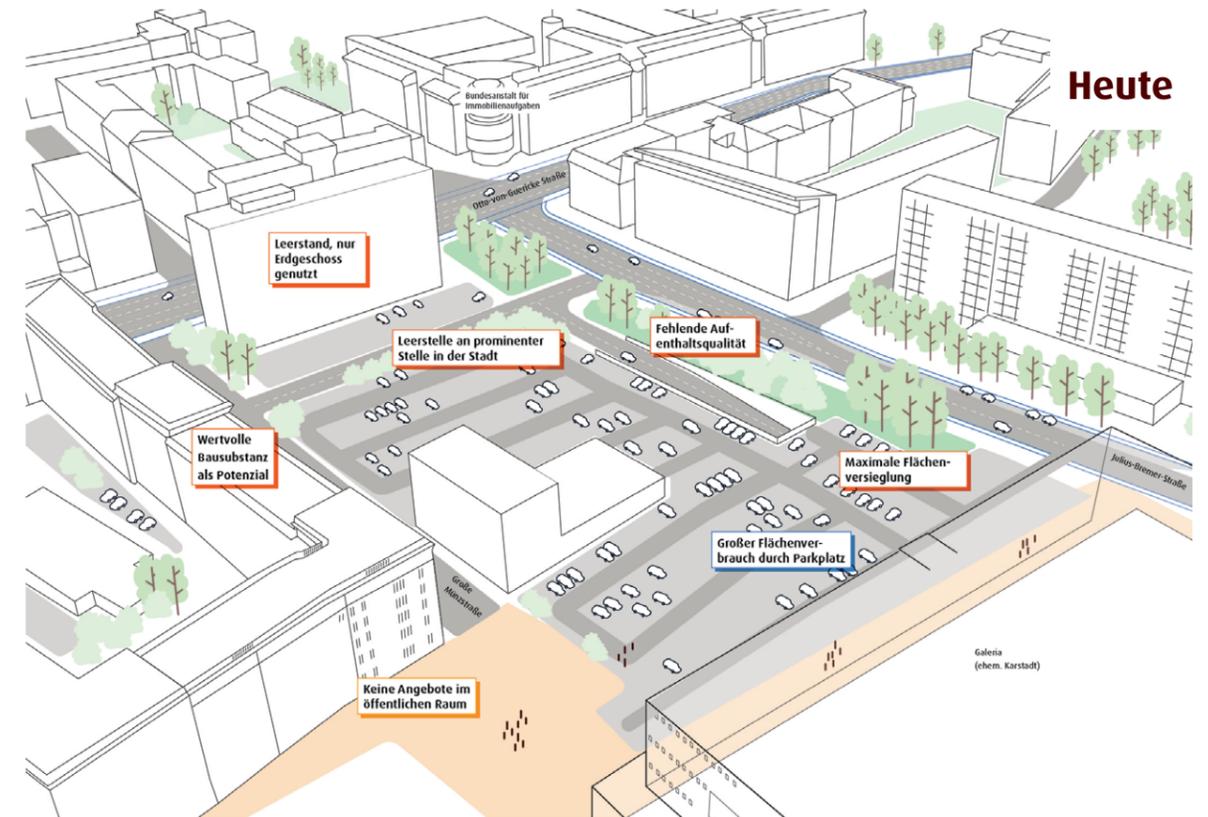


Abb.110: Vertiefungsbereich – Große Münzstraße

6.4. Elbuferpromenade

„In jeder anderen Stadt sind die Promenaden bevölkert von gastronomischen Angeboten direkt am Wasser.“
(Zitat Öffentlichkeitsbeteiligung Dialog 2)

Von der Trennung von Stadt und Fluss ...

Magdeburg ist eine Stadt am Fluss. Die Elbuferpromenade ist als Freizeit- und Erholungsraum beliebt. Anders als in anderen Städten an der Elbe ist das innenstadtseitige Ufer in Magdeburg weniger urban als vielmehr durch einen offenen Grünraum geprägt. Mit dem Elbbalkon und den Elbtreppe sind in den vergangenen Jahren Maßnahmen realisiert worden, die eine stärkere Verbindung von Innenstadt und Wasser herstellen. Orte mit schönem Ausblick zwischen Schiffsmühle und Elbbalkon sind allerdings oft umständlich zu erreichen. Das Schleinufer wirkt dabei als trennende Barriere. Querungsmöglichkeiten der stark befahrenen Straße sind begrenzt. Gleichzeitig bedarf es einer stärkeren Trennung von Rad- und Fußverkehr entlang der Promenade, um Konflikte aufgrund verschiedener Geschwindigkeiten zu vermeiden.

Exemplarisch für eine umständliche Erreichbarkeit der Promenade steht die Strombrücke, an der lediglich einseitig eine Treppe herab zur Promenade führt.

Im Bereich der Strombrücke befindet sich auch einer der zentralen Eingänge zur Innenstadt, welcher heute allerdings kaum als solcher definiert ist. Die Stadt kann hier ans Wasser heranrücken, um ein urbanes Ufer zu schaffen und die Promenade stärker zu beleben.

... zur Innenstadt am Wasser

In Zukunft wächst die Innenstadt stärker an die Elbe heran und das Ufer wird zur lebendigen großstädtischen Promenade mit vielfältigen Angeboten und neuen Freiraumqualitäten. Vergleichbar ist dies mit den Boulevards der Ufer der norditalienischen Seen oder Kais entlang der Flüsse europäischer Metropolen wie London,

Paris, Lyon, Bordeaux, Prag oder Budapest. Mit der Erweiterung der Innenstadt durch ein neues gemischt genutztes Stadtquartier dehnt sich das Zentrum bis ans Elbufer aus.

Großzügig begrünte Fußwege führen aus der Innenstadt durch das neue Quartier zur Uferpromenade und ermöglichen attraktive Sichtbezüge – auch aus zweiter Reihe – auf Promenade, Fluss und das gegenüberliegende Elbufer.

Durch die Überbauung des Parkhauses am Allee-Center und des Johannesberges wird der Stadteingang städtebaulich gefasst und neu definiert. Weiter südlich entsteht mit der baulichen Erweiterung des Kunstmuseums, der Verlängerung des Fürstenwalls nach Norden sowie einer neuen Fuß- und Radwegbrücke über die Elbe ein zusätzlicher Entwicklungsimpuls.

Die verkehrliche Anpassung des Schleinufers auf zwei Spuren sowie die Einführung von Radhauptverbindungen machen das Elbufer besser erreichbar für den Langsamverkehr.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Umbau des Verkehrsraumes des Schleinufer, Segmentierung und mehr Raum für den Radverkehr.
- Aufwertung der Querungsmöglichkeiten und Priorisierung von Rad- und Fußverkehr beim Zugang zur Elbuferpromenade. Planen direkter Verbindungswege zu Fürstenwall und Breiter Weg.
- (Temporäre) Belebung des Elbufers u.a. durch autofreien Sonntag, Sport- und Freizeitangebote, Möblierung, Schaffung weiterer Zugänge zum Fluss (etwa durch Pontons)
- Vorbereitung eines kooperativen städtebaulichen und freiraumplanerischen Planungs- und Beteiligungsverfahrens mit interdisziplinären Planungsteams



Abb.111: Die Elbuferpromenade ist getrennt von der Innenstadt

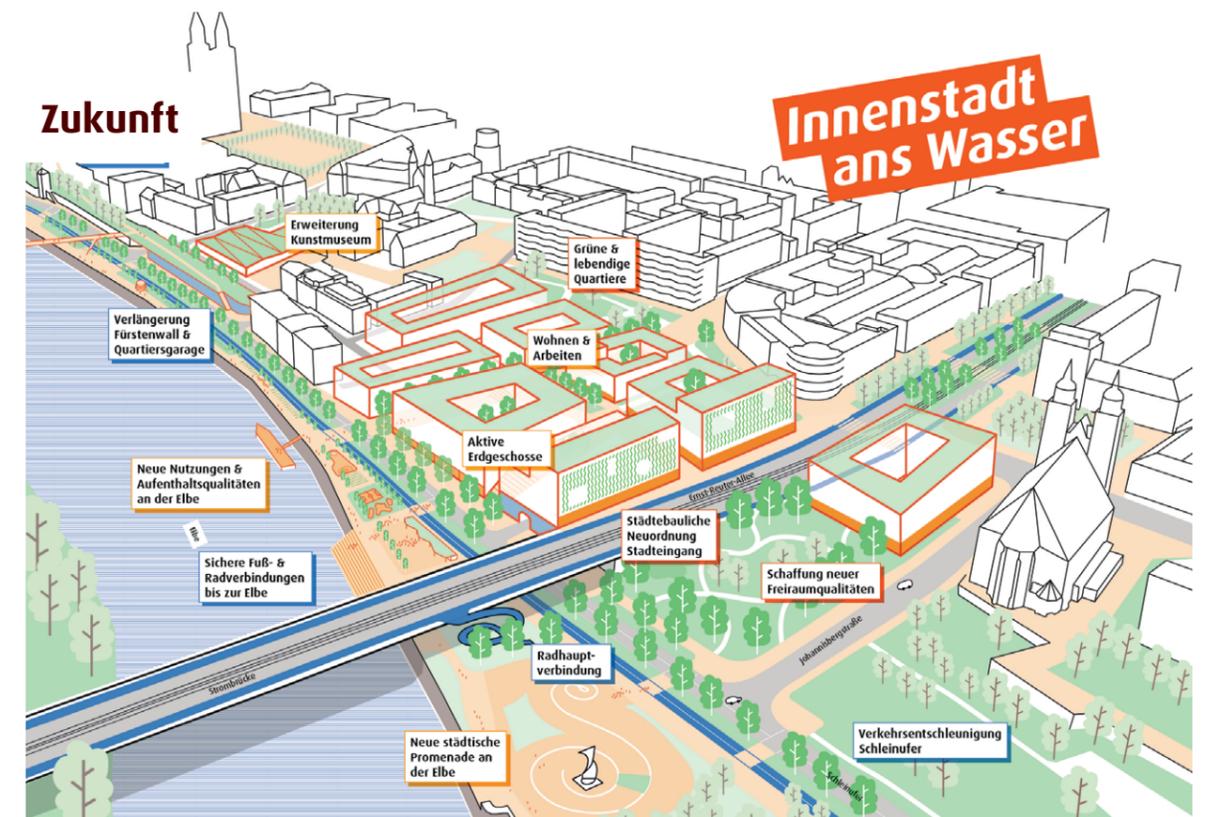
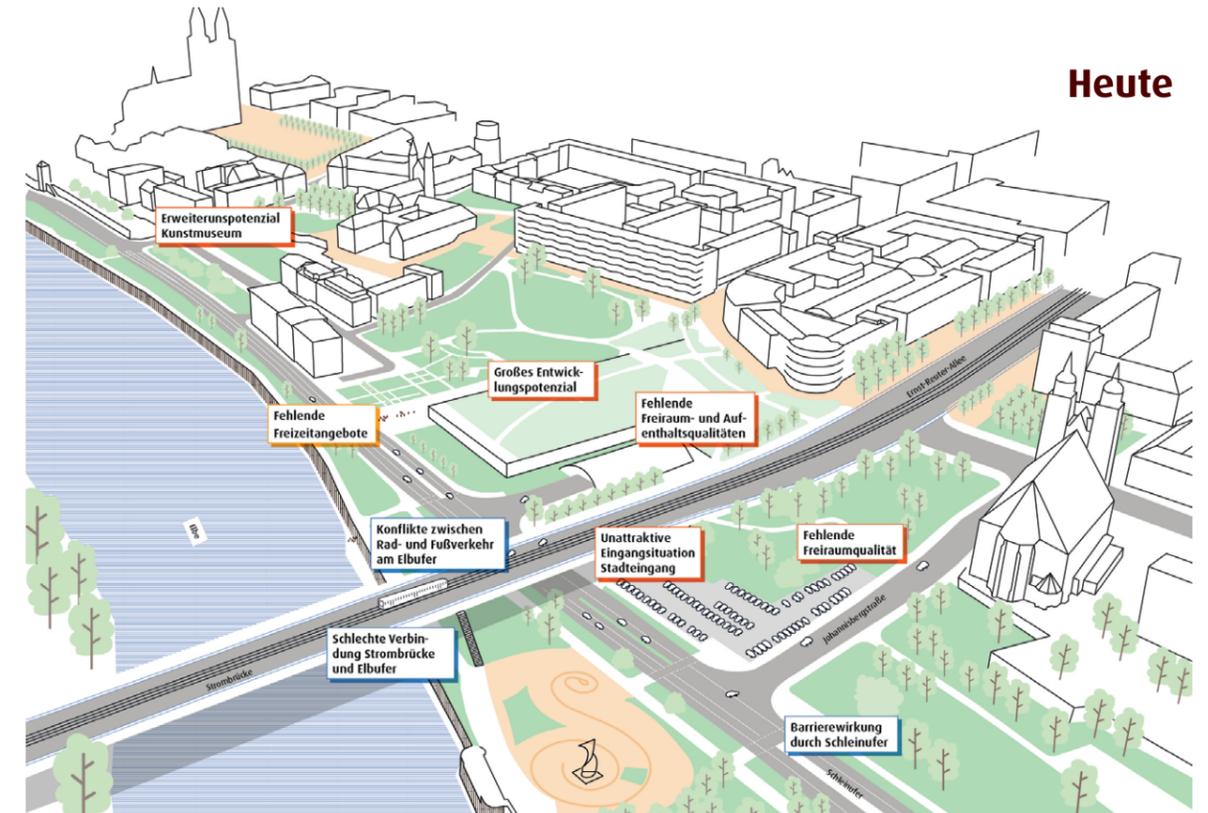


Abb.112: Vertiefungsbereich - Elbuferpromenade

6.5. Gleispromenade

„Ach, hier gibt es einen S-Bahnhof?“
(Zitat Spaziergang-Teilnehmerin)

Von der Rückseite der Innenstadt ...

Westlich der Bahnhofstraße endet die Innenstadt. Breite Brachen entlang der Straße bilden eine Rückseite, die kaum im Bewusstsein der Bevölkerung ist. Symptomatisch ist der S-Bahnhof Hasselbachplatz, dessen Zugang kaum sichtbar und vielen kaum kennen. Die über 5 Hektar große Fläche wird heute kaum genutzt. Hier befinden sich Brachen, Lager, Baustelleneinrichtung, vereinzelte Bahnschuppen und Parkplatzflächen. Im Gegensatz zur parallel verlaufenden Otto-von-Guericke-Straße ist die Bahnhofstraße weniger befahren.

Während durch die Einschränkungen des Schienenverkehrs eine bauliche Erschließung nur mit hohem Aufwand möglich wäre, birgt die Fläche große Potenziale, einen Beitrag für das Stadtklima zu leisten. Die Wirkung der Kaltluftleitbahn im Bereich der Gleisanlagen könnte etwa durch Begrünung unterstützt werden. Gleichzeitig können ebenso großzügige wie niedrigschwellige Freizeitanwendungen entwickelt werden, um der Innenstadt von dieser Seite eine wohlthuende Ansicht zu verleihen.

... zu neuem Leben an der Gleispromenade

In Zukunft wird die westliche Seite der Innenstadt nicht mehr Rückseite, sondern eine aktive, grüne Gleispromenade sein. Schrittweise werden hier bestehende Brachflächen in neue öffentliche Räume und Freiräume für alle Altersgruppen umgewandelt und ein Mehrwert für die Bewohnende insbesondere der dicht bebauten südlichen Altstadt geschaffen.

Über die gesamte Länge – von der Hallischen Straße im Süden bis über die Walther-Rathenau-Straße hinaus – wird die Gleispromenade in ein Experimentierfeld urbaner Freiraumnutzungen und Entwicklungsimpulse verwandelt. Erste Schritte zur Umsetzung dieser Strategie sind mit geringem Aufwand für eine Aktivierung der

Brachflächen durch temporäre Nutzungen in Bereichen Bildung, Kultur, Sport und Freizeit vorzunehmen.

Mittelfristig wird mit der Gestaltung neuer Grünflächen, dünenartige Modellierung und Baumpflanzungen die Brache stadtklimatisch aufgewertet. Der Bau breiter und selbständig geführter Radwege schafft mehr Flächengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern. Die „Kulturbrücke“ nach Stadtfeld sowie hochwertige Fuß- und Radwege verbinden mit dem Hauptbahnhof, Stadtfeld-Ost und dem unmittelbar benachbarten Hasselbachplatz als Verteilungsknoten des Nahverkehrsnetzes in Richtung Buckau und Sudenburg. Die Umgestaltung des S-Bahnhofes Hasselbachplatz bietet neue Mobilitätsangebote. Unterstützt wird dies durch ein neues Pkw-Parkhaus in unmittelbarer Nähe. Durch eine attraktive Gestaltung mit einem begehbaren Dach und einer großen Grünfläche schafft das Gebäude ebenso Mehrwerte für das Stadtklima und für die Sport-/Freizeitnutzung.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Aktivierung von Teilräumen an strategischen Orten (Nähe Hasselbachplatz und Hauptbahnhof) durch temporäre Pionier-Nutzungen
- Aufwertung öffentlicher Räume um den S-Bahnhof Hasselbachplatz einschließlich der Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und weiteren Mobilitätsangeboten
- Sicherung von Räumen für Grün- und Freizeitangebote und ggf. Initiierung temporärer Nutzungen (z.B. Beach-Volleyball-Platz, Bolzplatz, Gartenprojekte, Fitness-Parcours)
- Vorbereitung für einen landschaftsplanerischen Wettbewerb für die gesamte „Gleispromenade“ (Hallische Straße bis Walter-Rathenau-Straße) mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung

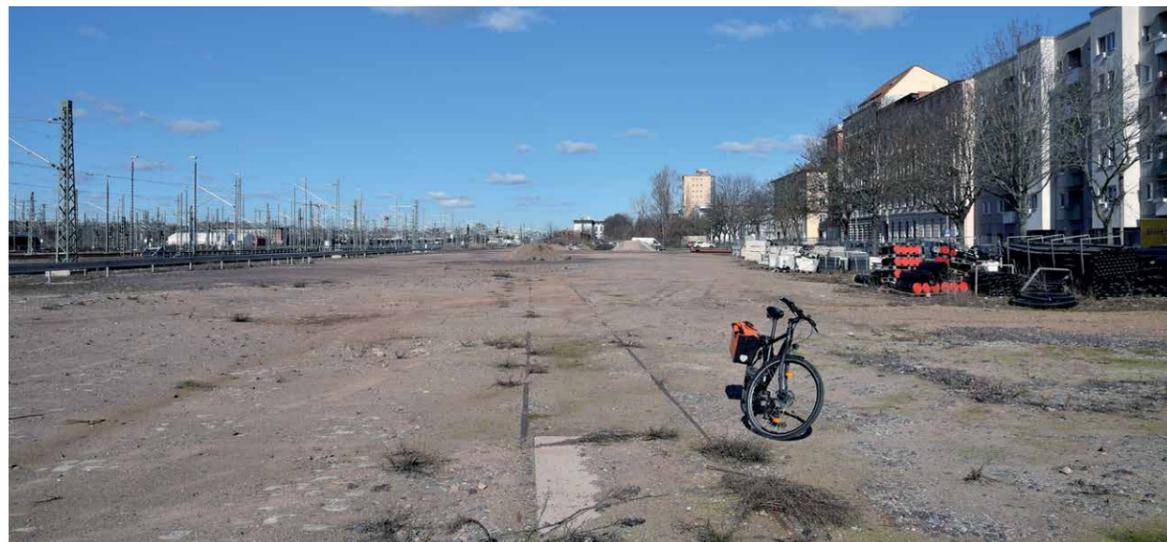
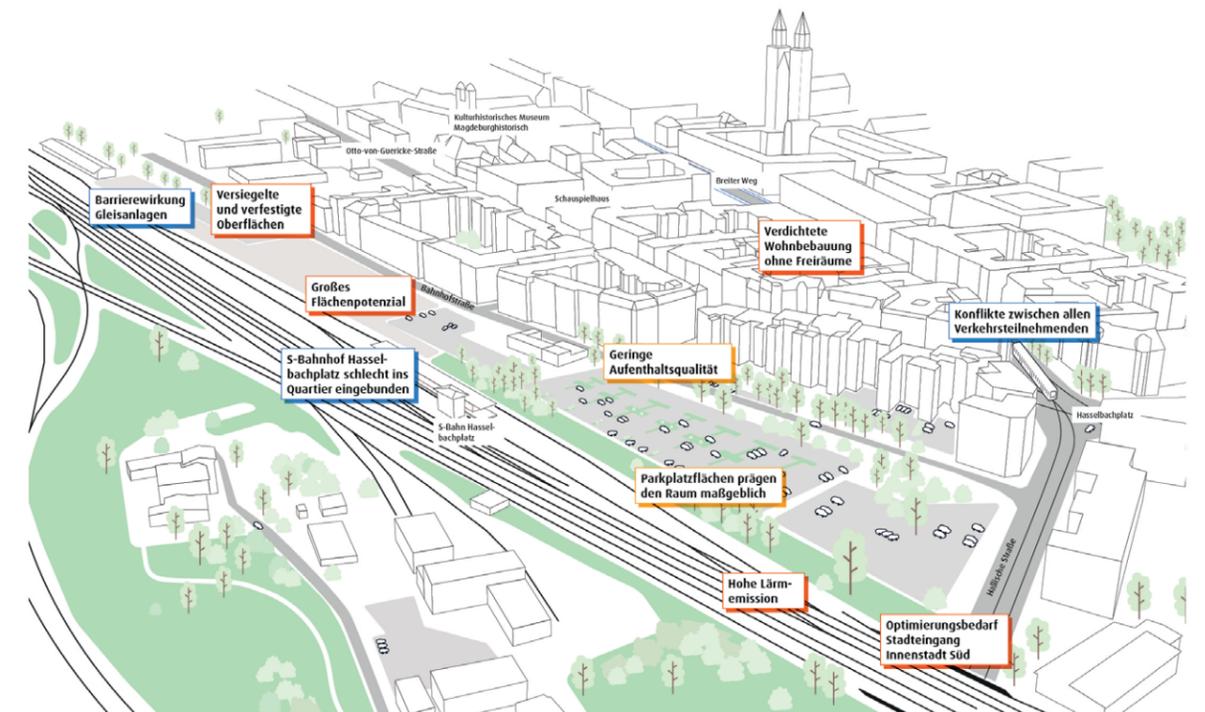


Abb.113: Städtische Rückseite mit großem Entwicklungspotenzial ↲

Heute



Zukunft



Abb.114: Vertiefungsbereich – Gleispromenade ↱

7. Umsetzung und Ausblick

Mit dem Rahmenplan Innenstadt liegen nun das Grundgerüst mit Entwicklungspfaden für das Magdeburger Zentrum vor. Dies ist Voraussetzung dafür, dass die Transformation bewältigt und wichtige Impulse für die Vitalität der Landeshauptstadt geplant und umgesetzt werden können.

Erforderlich ist Mut, neue Wege zu gehen und Impulse für eine Veränderung zu geben. Eine Voraussetzung dafür ist, diese Veränderungen als Chance und als Möglichkeit für eine positive, nachhaltige und resiliente Zukunft zu sehen. Der Rahmenplan stellt ein Kommunikationsmittel und eine Diskussionsgrundlage dar, auf die sich alle – Zivilgesellschaft, Politik und Stadtverwaltung – berufen können.

Folgende fünf Punkte fassen die Strategie zusammen:

Rahmenplan als Grundlage für ämterübergreifendes Handeln etablieren

Der Rahmenplan bündelt die Ziele für die bauliche, freiräumliche, verkehrliche und programmatische Entwicklung der Innenstadt. Dieses gilt es nun in einer intensiven Kooperation zu konkretisieren, konsequent umzusetzen und fortzuschreiben. Hierfür ist eine ämterübergreifende Zusammenarbeit und Steuerung innerhalb der Stadtverwaltung zu kultivieren.

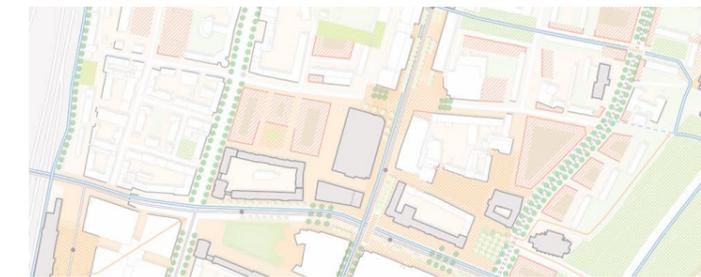


Qualitätssiegel – Ressource Innenstadt verantwortungsbewusst entwickeln

Die zukünftigen Herausforderungen für das Zentrum Magdeburgs sind vielfältig und machen deutlich: An die Entwicklung innerstädtischer Flächen sind hohe Anforderungen geknüpft. Daher soll bei jedem Vorhaben die Frage beantwortet werden, ob es über das einzelne Projekt hinaus zu einer urbanen, vernetzten und vielfältigen Innenstadt beitragen kann. Daher sind höchste Qualitätsanforderung an Städtebau und (Landschafts-)Architektur, Nutzungskonzept sowie an eine energie-, ressourcen- und flächeneffiziente Bauweise gestellt. Hierzu sollen etablierte, qualitätssichernde Verfahren angewendet und neue entwickelt werden.

Teilraumkonzepte aus dem Rahmenplan entwickeln

Der Rahmenplan hat die Weiterentwicklung der innerstädtischen Räume als die besondere Herausforderung identifiziert und auf Ebene der Vertiefungsbereiche exemplarische Entwicklungspotenziale aufgezeigt. Zudem wurde die Bedeutung einer klimaresilienten Flächenentwicklung in den Vordergrund gerückt. Für beide Aspekte ist es wichtig, systematische und teilräumliche Konzepte zu entwickeln und konkrete Umsetzungsstrategien zu erarbeiten.



Innenstadt kooperativ entwickeln und Dialog mit der Stadtgesellschaft fortsetzen und kultivieren

Die Bewältigung der gegenwärtigen Herausforderungen stellt die Planung vor neue Herausforderungen und verlangt mehr als je zuvor nach kooperativen Entwicklungsansätzen zwischen Stadtverwaltung, Politik, Wohnungsbaugesellschaften, Immobilienwirtschaft und Stadtgesellschaft. Die Stadtverwaltung sollte aktiv den Dialog zu den wichtigen Akteuren der Innenstadt suchen und neue Wege der Kooperation etablieren. Die Umsetzung des Rahmenplans wird an vielen Stellen auch auf lokale Ziel- und Interessenkonflikte stoßen. Diese sollen im Sinne des Gemeinwohls ausgehandelt und als Ressource für neue Entwicklungsoptionen verstanden werden. Im Laufe des Beteiligungsverfahrens zum Rahmenplan konnten in digitalen als auch analogen Formaten bereits viele Menschen erreicht und Erfahrungen gesammelt werden. An die erprobten Formate soll angeknüpft und neue Formate getestet werden. Für jedes einzelne Projekt sollten geeignete Beteiligungsformate gefunden werden, um vielfältige lokale Perspektiven aus der Bevölkerung einzubeziehen und passgenaue Lösungen zu finden. Auf übergeordneter Ebene kann ein öffentliches Dialogformat dazu beitragen, die Herausforderungen der Innenstadtentwicklung an einen breiten Diskurs in der Stadtgesellschaft zu koppeln.



Experimente wagen und Pilotprojekte umsetzen

Für Fragestellungen, die besonders kontrovers erscheinen oder mit denen sich die Stadt auf planerisches Neuland begibt, kann es ein sinnvoller Ansatz sein, Experimentieräume einzurichten, in denen – zeitlich und räumlich befristet – neue Ideen erprobt werden können, etwa im Sinne von Verkehrsversuchen oder in der Aktivierung neuer Räume. Sie zeigen oft neue Lösungen und verdeutlichen, dass es mit der Umsetzung des Rahmenplans losgeht. Im weiteren Prozess sollen zeitnah beispielhafte Pilotprojekte realisiert werden. Das können zunächst Projekte sein, die bereits initiiert wurden, die besonders schnell umzusetzen sind oder sich aus dem vorgenannten Experimentieren ergeben. Mit den Pilotprojekten werden für die Ziele des Rahmenplans Beispiele geschaffen. Somit wird der Stadtbevölkerung aufgezeigt, welche Chancen der Wandel der Magdeburger Innenstadt mit sich bringt.

Mitarbeitende im Fachbereich Stadtplanung und Vermessung (FB 64)

Heike Albrecht, Sybille Anhalt, Kamran Ardalan, Vera Arnold, Jan Bartelmann, Axel Bauer, Stephan Becker, Doreen Behlau, Martina Beichert, Mareike Bismarck, Andreas Böttcher, Nancy Brand, Tobias Breitenfeld, Matthias Brennecke, Anika Bruhn, Katja Bugiel, Antje Callehn, Juliane Callies, Melanie Nestler, Jens Cyliax, Martina Czogalla, Doreen Dickfeld, Tim Dietze, Jeannette Dignonis, Marina Drontschenko, Jenny Ehlert, Sabina Engler, Martina Fehrmann, Lukas Fischer, Dietmar Franke, Denis Friedrich, Heidrun Frosch-Teichmann, Ines Gartmann, Ken Gericke, Claudia Gerner, Birgit Giesecke, Daniel Grohmann, Heide Grosche, Oliver Grünke, Dennis Gundlach, Carsten Gunkel, Simone Guntern, Andrea Hartkopf, Tobias Hecker, Bernd Heine, Oliver Herrmann, Sandra Herrmann, Stephan Herrmann, Eileen Herter, Jörg Hesse, Anke Hirsch, Tina Hirschfeld, Sandy Hobohm, Linda Hoppmann, Kathrin Jäger, Nicole John, Katja Josupeit, Patricia Jungk, Bernd Kapelle, Christian Kieseewetter, Silke Kirchhoff, Heike Klinkerfuß, Stefan Koch, Tina-Maria Koch, Anka Koltermann, André Korsch, Philipp Kranz, Ina Kretschmann, Sybille Krischel, Josephine Kroneberg, Susanne Krumbholz, Katja Lehmann, Judith Lindau, Steffen Löbel, Judith Mackay, Anja Meiners, Niels Meyer, Annette Mrochen, Vincent Nahr, Anika Saskia Neumann, Ute Neumann, Andrea Nowotny, Corina Nürnberg, Matthias Papenfuß, Heike Peschke, Gerda Petzold, Sandra Pflughaupt, Minh Tuam Pham, Babett Pinkert, Manuela Plickat, Anne Pohl, Dirk Polzin, Mandy Poppe, Mareike Quantz, Susanne Raabe, Liane Radike, Kerstin Rätzler, Claudia Redling, Thomas Reidemeister, Katrin Reppin, Isabel Richter, Johanna Rohde, Burkhard Rönick, Jens Rückriem, Holger Sauer, Sebastian Schäfer, Elke Schäferhenrich, Claudia Schäffer, Andrea Schlickum, Uwe Schmerder, Jacqueline Schmidt, Sebastian Schmidt, Andreas Schmöche, Tim Schneider, Tina Scholz, Mario Schröter, Maik Schuster, Stefan Siesing, Maik Spirgatis, Antje Springer, Anja Steg, Denny Steinbach, Viktor Stiebe, Silvia Stiebert, Patrick Strüber, Heike Thomale, Hannes Trüe, Lisa-Jasmin Trumpf, Robert Uther, Astrid Weber, Andrea Weißflog, Johannes Wöbse, Katja Wöbse, Eric Zilske, Cornelia Zimmer

Stand: August 2024

Bisher erschienen folgende Publikationen in der „Weißen Reihe“:

Heft Nr.	Titel		
1990	Workshop – die Zukunft des Magdeburger Stadtzentrums	18/III/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Zur Baugeschichte der Sudenburg
1/93	Strukturplan	19/94	Die Angersiedlung
2/93	Verkehrliches Leitbild	20/94	Bruno Taut – eine Dokumentation
3/93	Das Landschaftsbild im Stadtgebiet Magdeburgs	21/95	Stadtentwicklung Ottersleben
5/93	Sanierungsgebiet Buckau – Städtebaulicher Rahmenplan	22/94	Die Curiesiedlung in der Neustadt
5/93	Kurzfassung Stadtsanierung Magdeburg- Buckau	23/94	Gartenstadtsiedlung Westernplan
6/93	Städtebaulicher Ideenwettbewerb – Domplatz Magdeburg	24/95	Fachwerkhäuser in Magdeburg
7/93	Workshop – Nördlicher Städteingang	25/95	Stadtentwicklungskonzept Rothensee
8/93	Städtebaulicher Denkmalschutz	26/95	Gartenstadt Hopfengarten
9/93	Radverkehrskonzeption	27/95	Die Wohnsiedlung Schneidersgarten in Sudenburg
10/93	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV-Konzept)	28/94	Magdeburg Bundesgartenschau 1998 – Rahmenplan
11/93	Workshop Kaiserpfalz	29/94	Workshop – Siedlung der 20er Jahre der Stadt Magdeburg
12/94	Kleingartenwesen der Stadt Magdeburg	30/95	Südwestliche Stadterweiterungen
13/94	Hermann-Beims-Siedlung	31/1/95	Parkanlagen der Stadt Magdeburg (Nachdruck 1998)
14/ 94	Siedlung Cracau	32/1/95	Stadtfeld Nord
15/94	Städtebauliche Entwicklung 1990-1994	32/II/95	Stadtfeld Süd
16/95	Gartenstadtkolonie Reform	33/95	Das Magdeburger Märktekonzept
17/95	Schlachthofquartier	34/1/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 – Planungen und Dokumente
18/1/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – sozio-urbane Untersuchungen	34/II/98	Städtebau in Magdeburg 1945-1990 – Baustandorte und Wohngebiete
18/II/94	Die Napoleonischen Gründungen Magdeburgs – Baugeschichte der Neuen Neustadt	35/95	Siedlungsentwicklung Westerhüsen Magdeburg Südost
		36/95	Tempo 30 – Verkehrsberuhigung in Magdeburg
		37/95	Siedlung Fermersleben
38/95	Gartenstadt- und Erwerbslosensiedlung aus der Zeit der Weimarer Republik in Magdeburg	77/05	Der Garten der Möllenvoigtei und des Erzbischofs
39/1/95	Magdeburg – Die Stadt des Neuen Bauwillens	78/02	Industriebau in Magdeburg II – Brauereien, Mühlen, Zucker- und Zichorienindustrie
39/II/95	Magdeburg – Aufbruch in die Moderne	79/01	Der Fürstenwall
40/05	Brücken in Magdeburg	80/01	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
41/05	Stadtteilentwicklungsplanung Olvenstedt	81/02	Magdeburger Kasernen
42/95	Stadtsanierung Magdeburg-Buckau, eine Zwischenbilanz	82/01	Magdeburger Verkehrsanlagen
43/1/II/95	Nationalsozialistischer Wohn- und Siedlungsbau	83/01	Das Magdeburger Häuserbuch
44/95	Klimagutachten für das Stadtgebiet Magdeburgs – ein Beitrag zum Flächennutzungsplan	84/02	Das neue ÖPNV-Konzept und der Nahverkehrsplan 2001-2005 der Landeshauptstadt Magdeburg
45/95	Soziale Bauherren und architektonische Vielfalt – Magdeburger Wohnungsgenossenschaften im Wandel	85/02	Stadtumbaukonzept 2002
46/1/99	Industriearchitektur in Magdeburg – Maschinenbauindustrie	86/02	Magdeburg 21 – Das neue Tor zur Innenstadt
47/95	Workshop - Universitätsplatz	87/01	Das Magdeburger Märktekonzept
48/1/II/95	Symposium BRUNO TAUT	88/02	10 Jahre Stadtsanierung Buckau
49/95	Gutachterverfahren Elbebahnhof	89/01	Der Denkmalpflegeplan
50/95	Stadtteilentwicklungsplan Cracau-Prester	90/01	Workshop Handelshafen
51/95	Gründerzeitliche Villen Magdeburgs	91/03	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes
52/95	Vom Luftbild zur Biotopkartierung	92/02	Glasgestaltung Magdeburg
53/96	Stadtteilentwicklungsplanung Lemsdorf	93/05	Der Fürstenwall (Neuaufgabe)
54/96	Entwicklungskonzept Innenstadt Magdeburg	94/05	Sanierungsgebiet Buckau
55/05	Halle Land und Stadt Magdeburg	95/05	Radverkehrskonzeption
56/97	Stadtsanierung Buckau – Die Sanierung des Volksbades Buckau	96/05	Städtebaulicher Denkmalschutz
57/98	Magdeburg – Neu Olvenstedt	97/05	Nahversorgung in der Landeshauptstadt Magdeburg
58/99	Genossenschaft als Bauherr, Chancen für die Zukunft	98/05	Die Geschichte des Magdeburger Domplatzes (Neuaufgabe)
59/97	Stadtteilentwicklungsplanung Magdeburg-Diesdorf	99/05	Auf Fels gebaut
60/98	Magdeburger Friedhöfe und Begräbnisstätten	100/06	Magdeburg baut – hat gebaut
61/97	Dorferneuerungsplanung Randau	101/06	Vom alten Parat zu Landtag
62/05	Magdeburger Schulen	102/07	15 Jahre Sanierung Magdeburg-Buckau
64/97	Verkehrskonzeption „Innenstadt“	103/08	15 Jahre Erhaltungssatzungsgebiet
65/04	Stadthalle Magdeburg	104/11	Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt Magdeburg 2010
66/06	Magdeburg - Neue Neustadt, Alte Neustadt	105/12	Buckau ist heute – 20 Jahre Sanierungsgebiet Buckau
67/98	Dorferneuerungsplanung Pechau	106/14	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2025 -Gesamtstadt
68/98	Gestaltungsfibel Alt Olvenstedt	107/17	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2025 – Stadtteile
69/05	Der Breite Weg	108/20	Beitrag zum Denkmalpflegeplan - Festungsanlagen der Stadt Magdeburg
70/98	Magdeburgs Innenstadt lebt – Die Bebauung des Zentralen Platzes im Stadtzentrum von Magdeburg	109/20	Integriertes Stadtentwicklungskonzept Magdeburg 2030+
71/00	Kirchen und Klöster zu Magdeburg	110/21	30 Jahre Sanierungsgebiet Buckau
72/01	Gemeinschaftsinitiative URBAN	111/21	Magdeburger Märktekonzept 2030
73/98	Städtebaulicher Denkmalschutz	112/22	Hochhauskonzept Neue Hochhäuser für Magdeburg
73/99	Städtebaulicher Denkmalschutz	113/22	Gestaltungsbeitrag der Landeshauptstadt Magdeburg 2014-2021
74/98	Hauseingangsbereiche, südl. Stadtzentrum Magdeburg	114/24	Rahmenplan Innenstadt Magdeburg 2035+
75/00	Von Magdeburg nahm ein Frühlicht seinen Weg – Gedanken zur Zukunft einer Stadt	115/23	Wohnraumkonzept der Landeshauptstadt Magdeburg
76/01	Flächennutzungsplan 2000		



Abb.115: Der italienische Künstler Maurizio Nannucci errichtete 2008 ein Lichtkunstwerk an der Hubbrücke. Elbabwärts ist in rot leuchtendem Schriftzug zu lesen: „Von hier aus noch viel weiter“. ↑

Innovation ist die Fähigkeit, Veränderung als Chance und nicht als Bedrohung anzusehen.

Steve Jobs

