



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. Zugespitzt formuliert 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 ↘

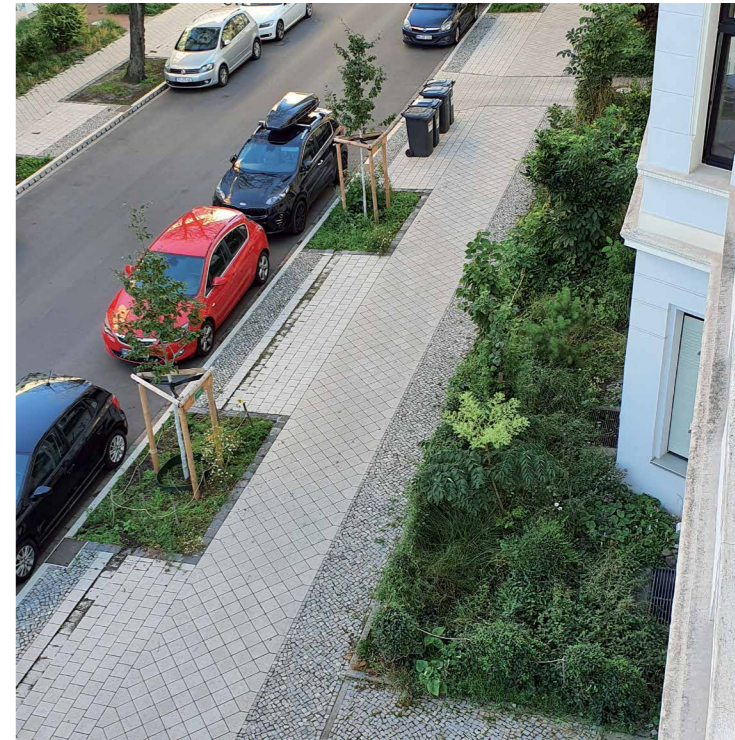
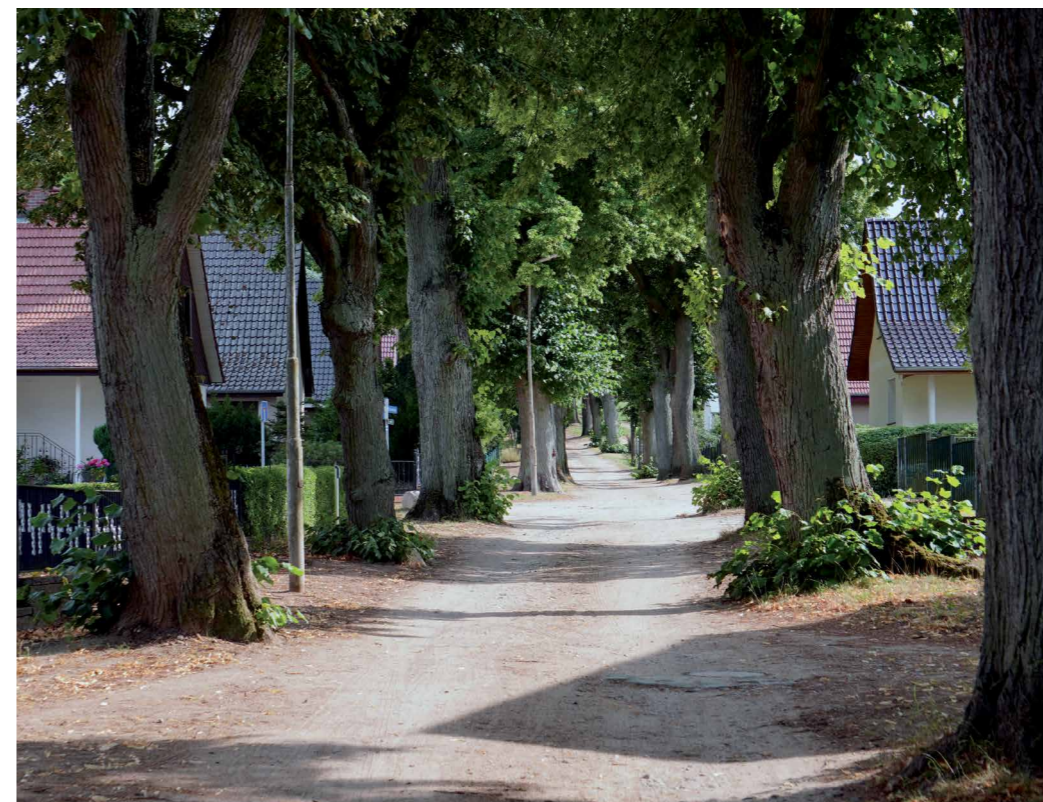


Abb.4: vollentsiegelte Lindenallee in Feldberg - Brandenburg ←



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.

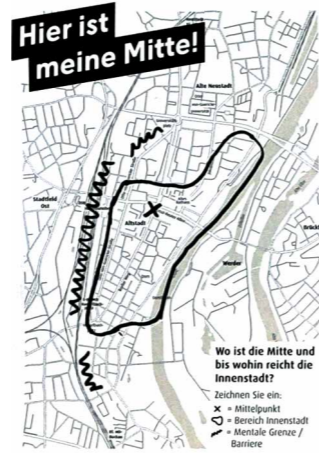
Es geht um die Zukunft der Innenstadt! Es wird in Zukunft immer wichtiger, Nutzungen ausdifferenzieren und neue zentrenbildende Nutzungsmischungen für die Innenstadt zu definieren. Die Innenstädte werden als Orte für unterschiedliche Wohnformen, kulturellen Austausch und urbane Produktion sowie als Quartiere 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.

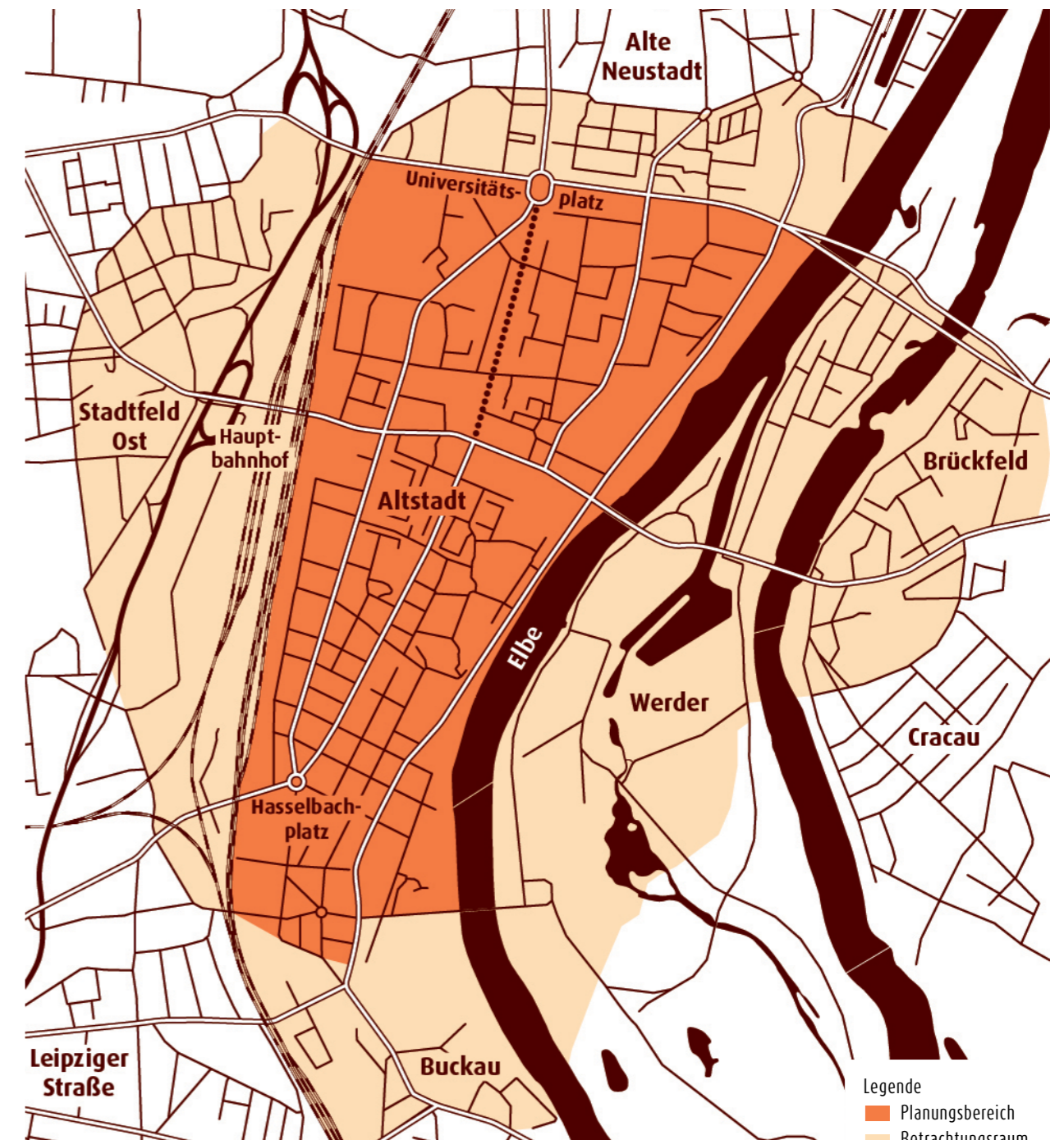


Abb.8: Planungs- und Betrachtungsraum des Rahmenplan Innenstadt

Legende
 Planungsbereich
 Betrachtungsraum

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

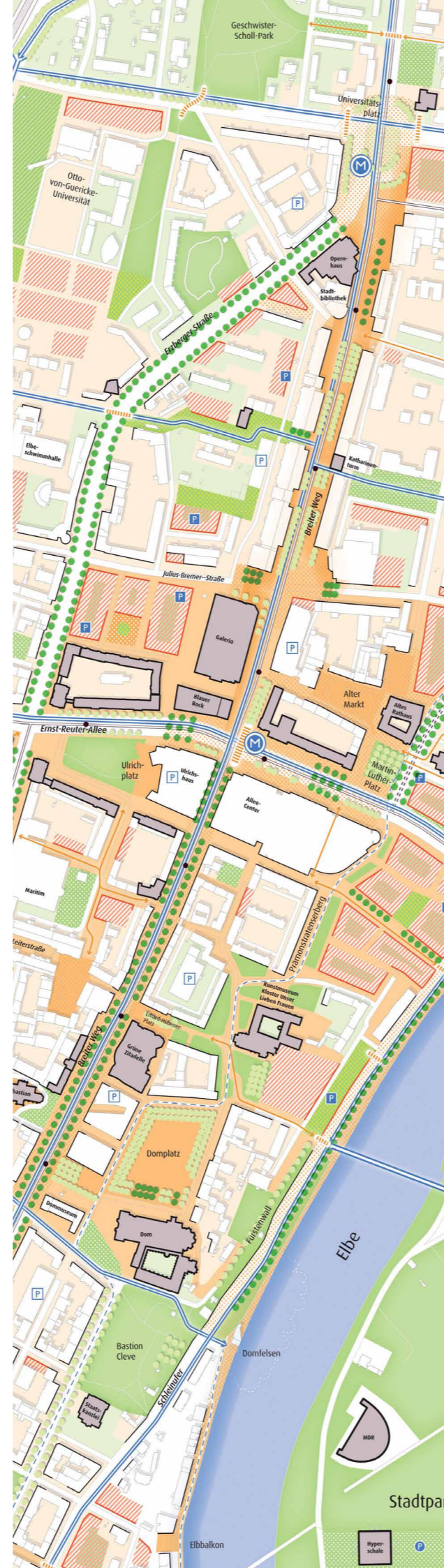
Aufgrund ihrer Zentralität und den verfügbaren Flächenressourcen sollte insbesondere die Wohnraumentwicklung in der Innenstadt Priorität gegenüber peripheren Lagen der Stadt haben. Durch die Schaffung neuer Wohnungen in der Innenstadt wird die Grundlage für eine ressourcenschonendere urbane Lebensweise (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/rahmenplaninnenstadt veröffentlicht. →



digital einsehbar unter www.magdeburg.de/rahmenplaninnenstadt



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 ↑

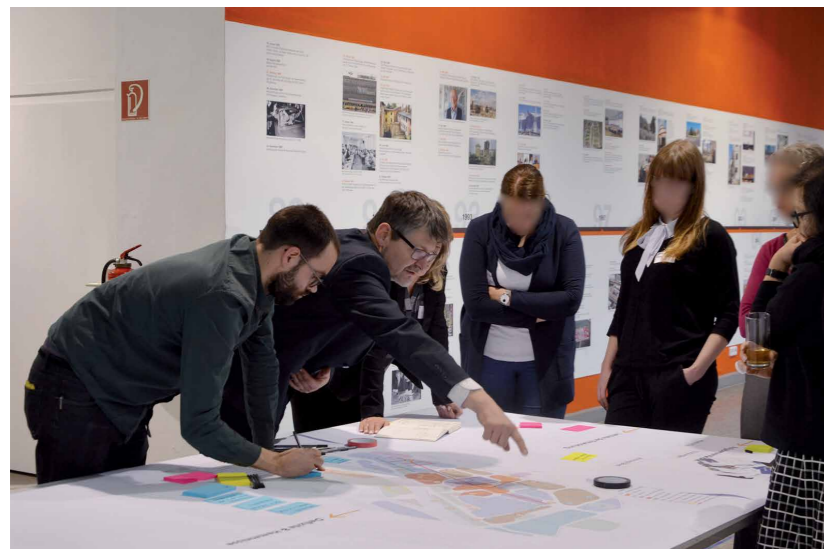


Abb.14: Fachwerkstatt im Februar 2020 ↑



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.

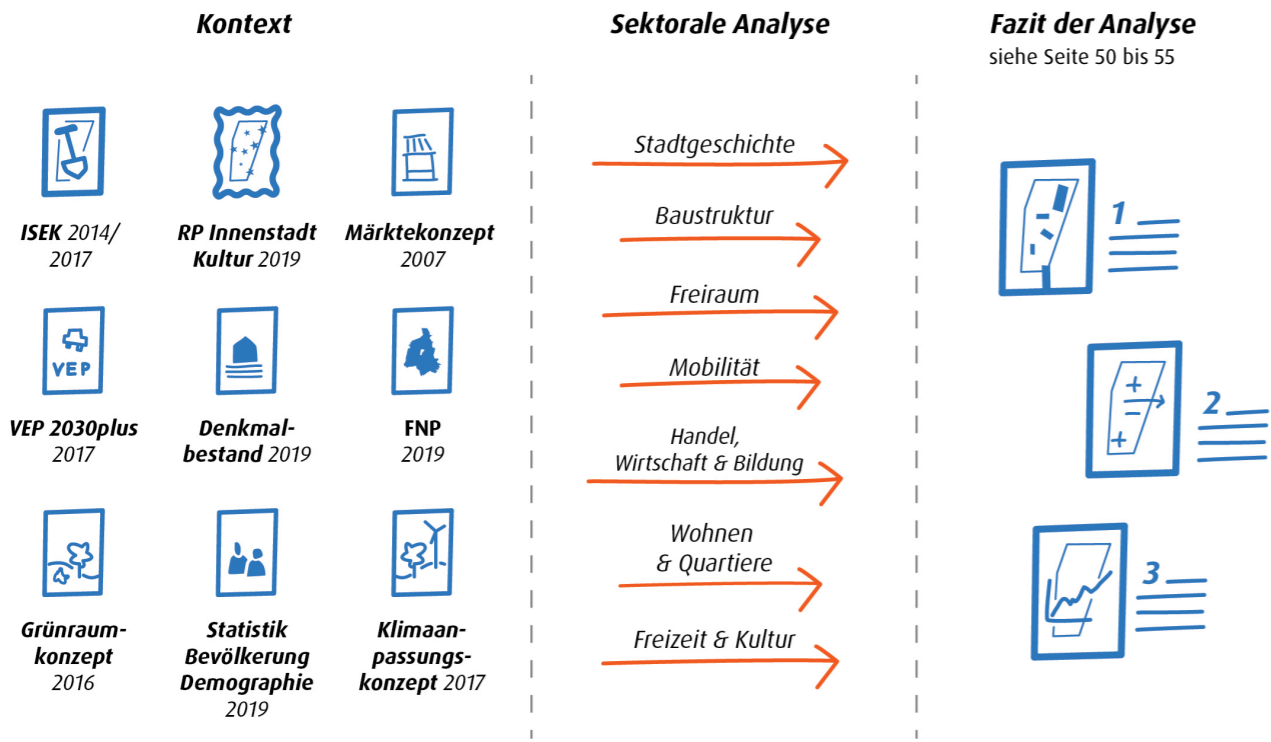


Abb.19: Vorgehensweise der Analyse des Rahmenplan Innenstadt

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 begrenzte 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.

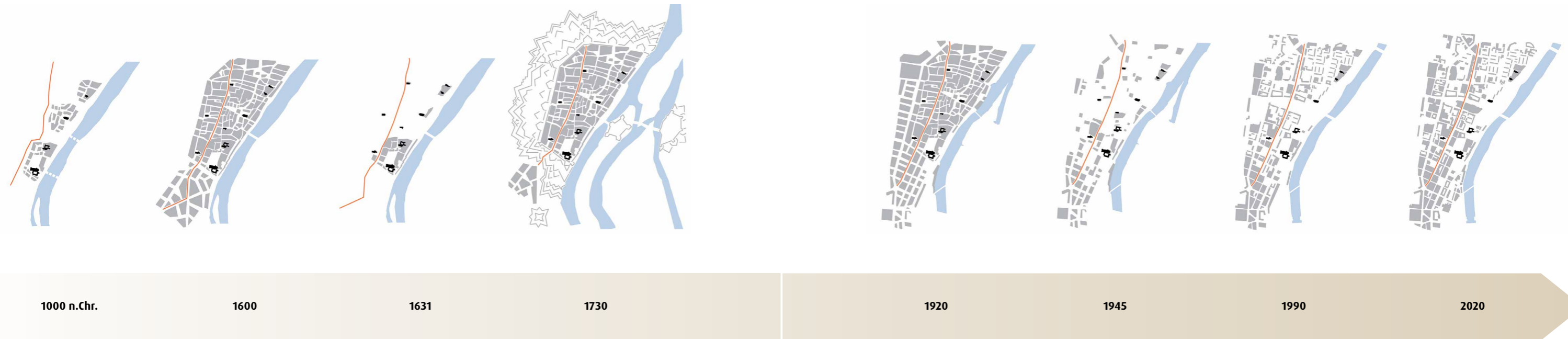
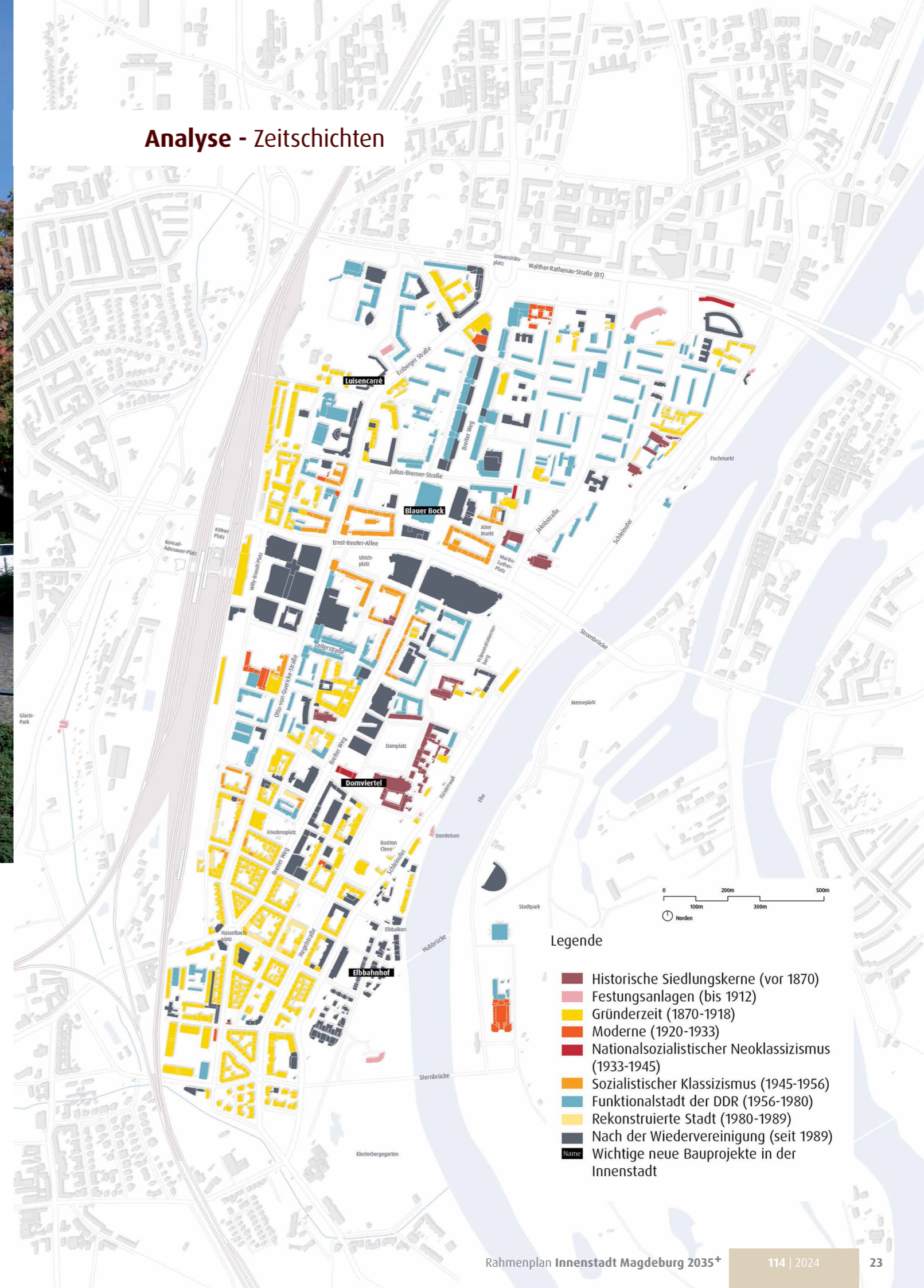


Abb.21: Historische Entwicklung Magdeburgs



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 →

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.

- Legende
- Geschlossene, prägende Raumkanten
 - Bauliche Ikone

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.

Qualitäten

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



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



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



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



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

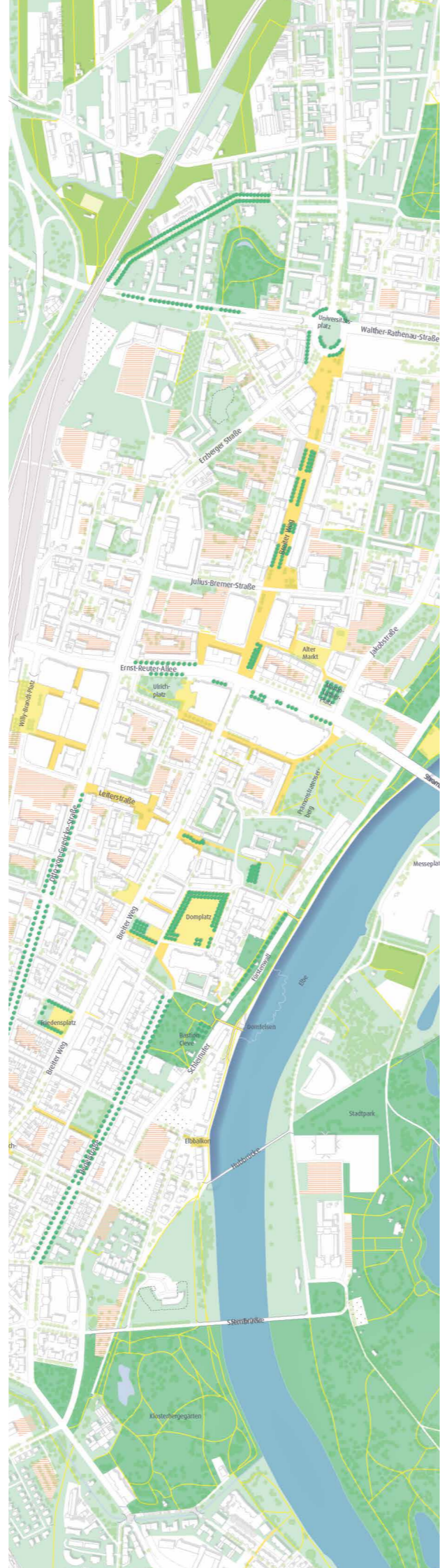
Grün- und Freiflächen – Die Magdeburger Innenstadt ist durch einen hohen Anteil an Grün- Freiflächen geprägt und verfügt zudem durch direkte Zugänge zum Stadtpark Rotehorn, zum Klosterberggarten sowie zum Geschwister-Scholl-Park über große Naherholungsqualitäten. Die Baumbestände der Hegelstraße und 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 Kaviere (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 ↙

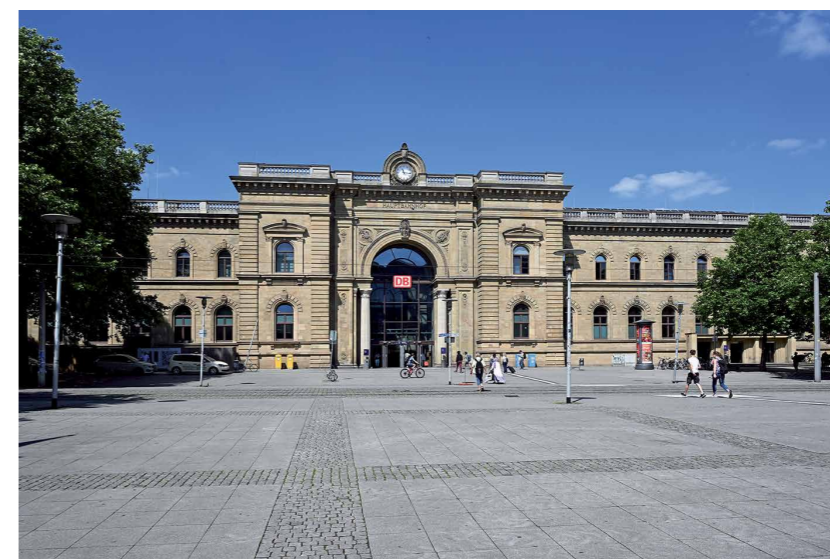


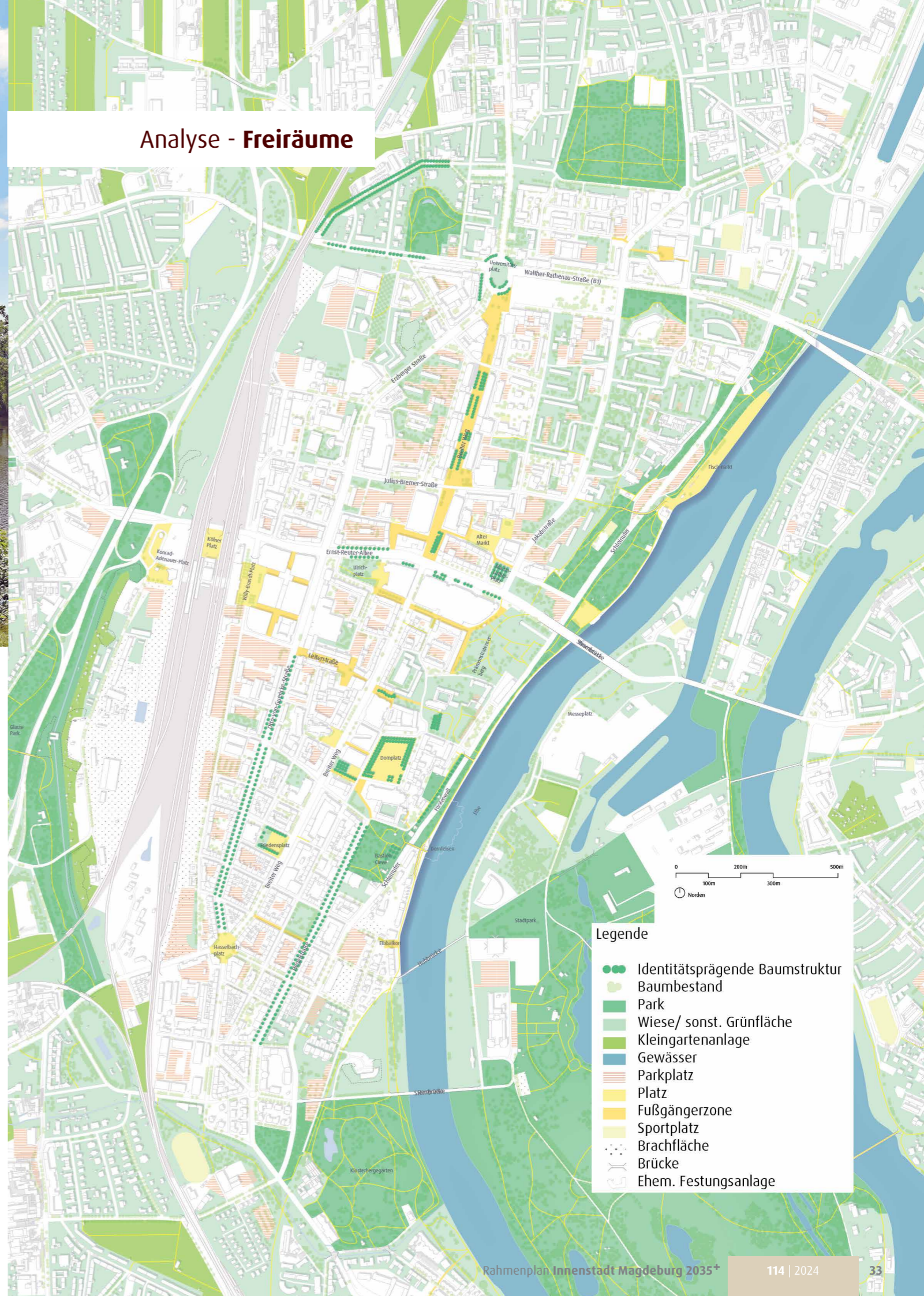
Abb.35: Nutzungs- und Gestaltungsdefizite in wohnortnahen Grünflächen an der Jakobstraße ↘
Abb.36: Gestaltungsdefizite am Bahnhofsvorplatz ←



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

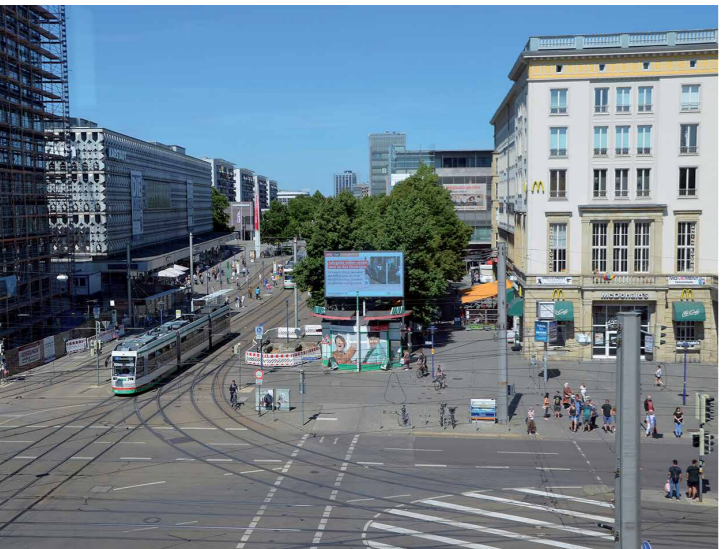


Abb.40: Vielbefahrenes Schleinufer
Abb.41: Straßenbahn, Auto- und Radverkehr am Hasselbachplatz

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.

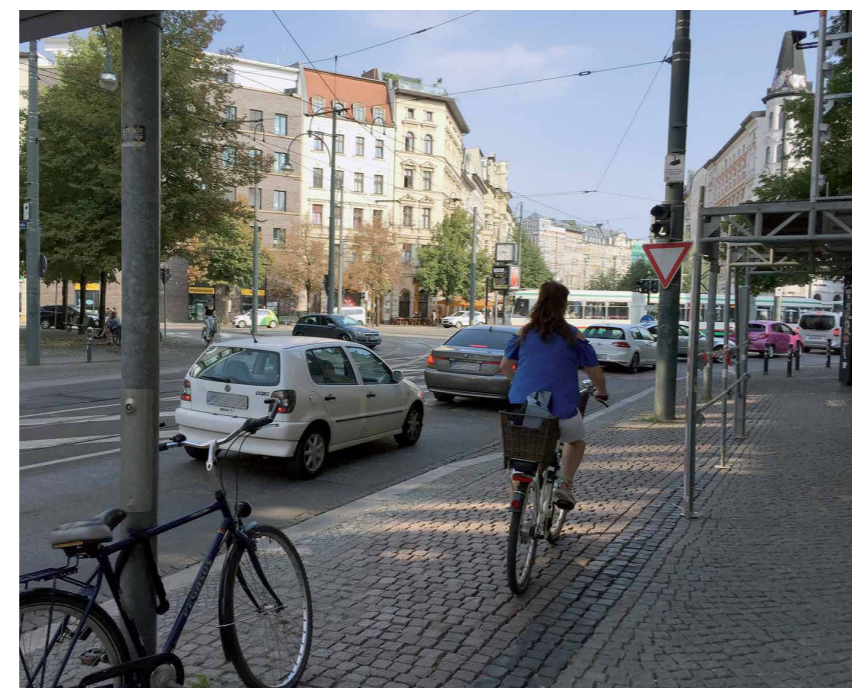


Abb.42: Fußgängerzone am Breiten Weg

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.

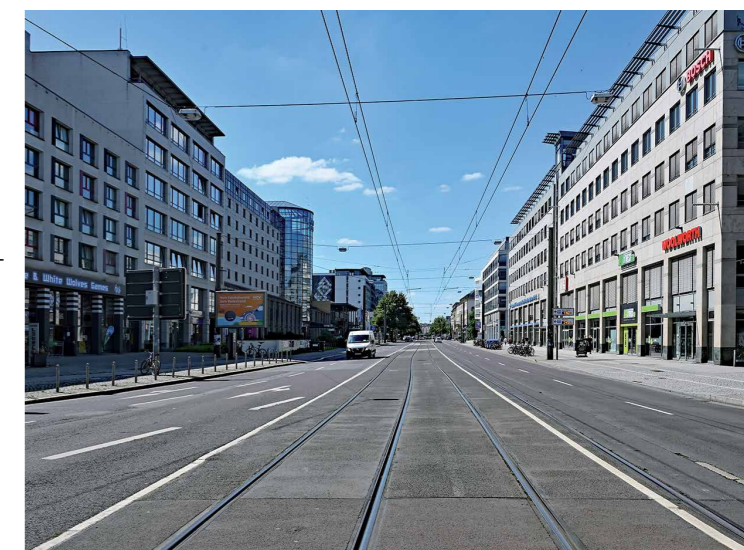




Abb.45: Radzählstelle Ernst-Reuter-Allee bei der Eisenbahnüberführung ↵
 Abb.46: Analyse - Mobilität →

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

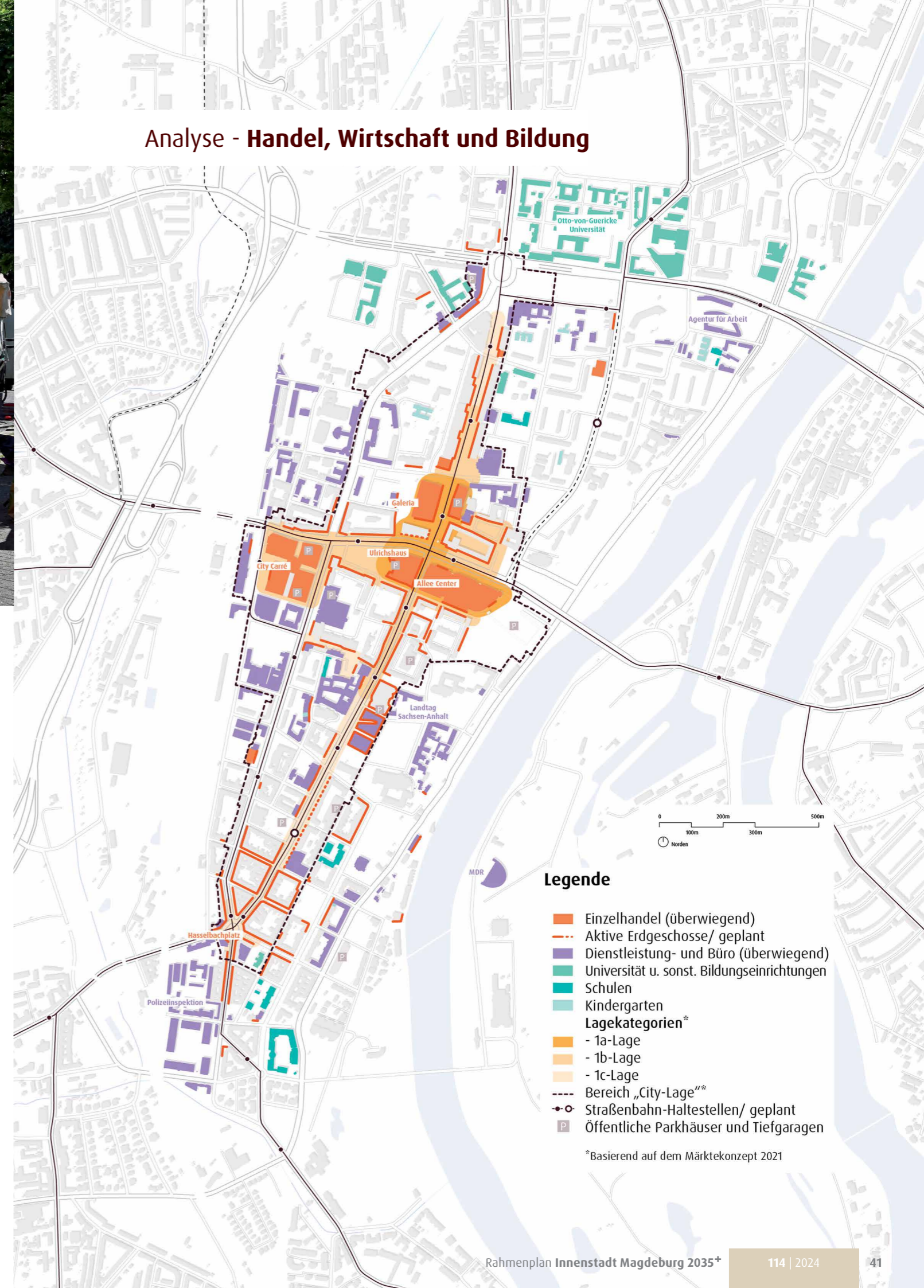
geprägt. Ein attraktives Nahversorgungsangebot steht im Vordergrund, Nutzungen von überlokaler Strahlkraft sind die Ausnahme. Bisher reichen Frequenz und Nachfrage nicht aus, um eine kontinuierliche Flaniermeile bis zum Universitätsplatz zu entwickeln.

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 →

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.

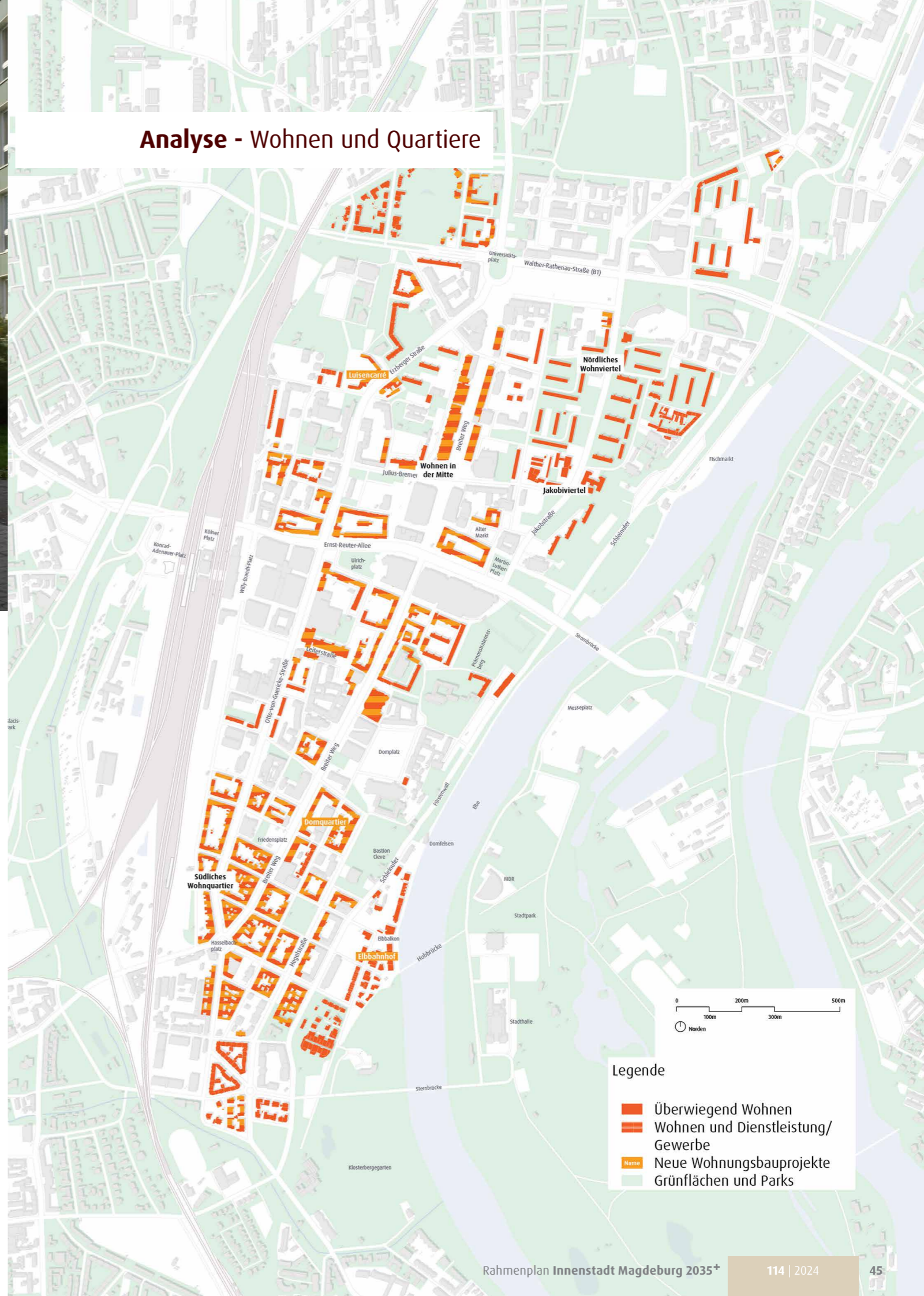




Abb.56: Platz am Elbbahnhof mit dem Zeitzähler ←
 Abb.57: Szeneviertel Hasselbachplatz →
 Abb.58: Kunstmuseum Magdeburg, Sammlung
 Gegenwartskunst im Tonnengewölbe Nordflügel ↗



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 Ausgehszene und Studierende darstellen. Anwohnende und Ausgehlustigte 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) →

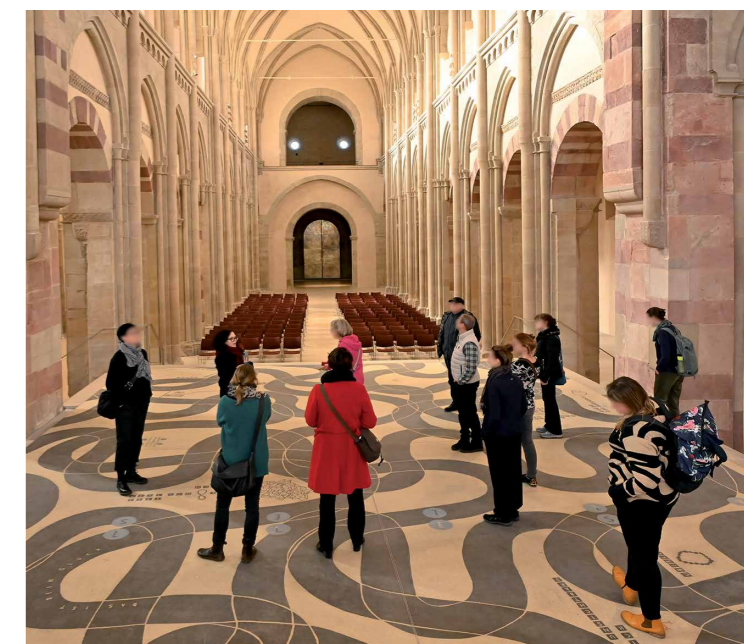
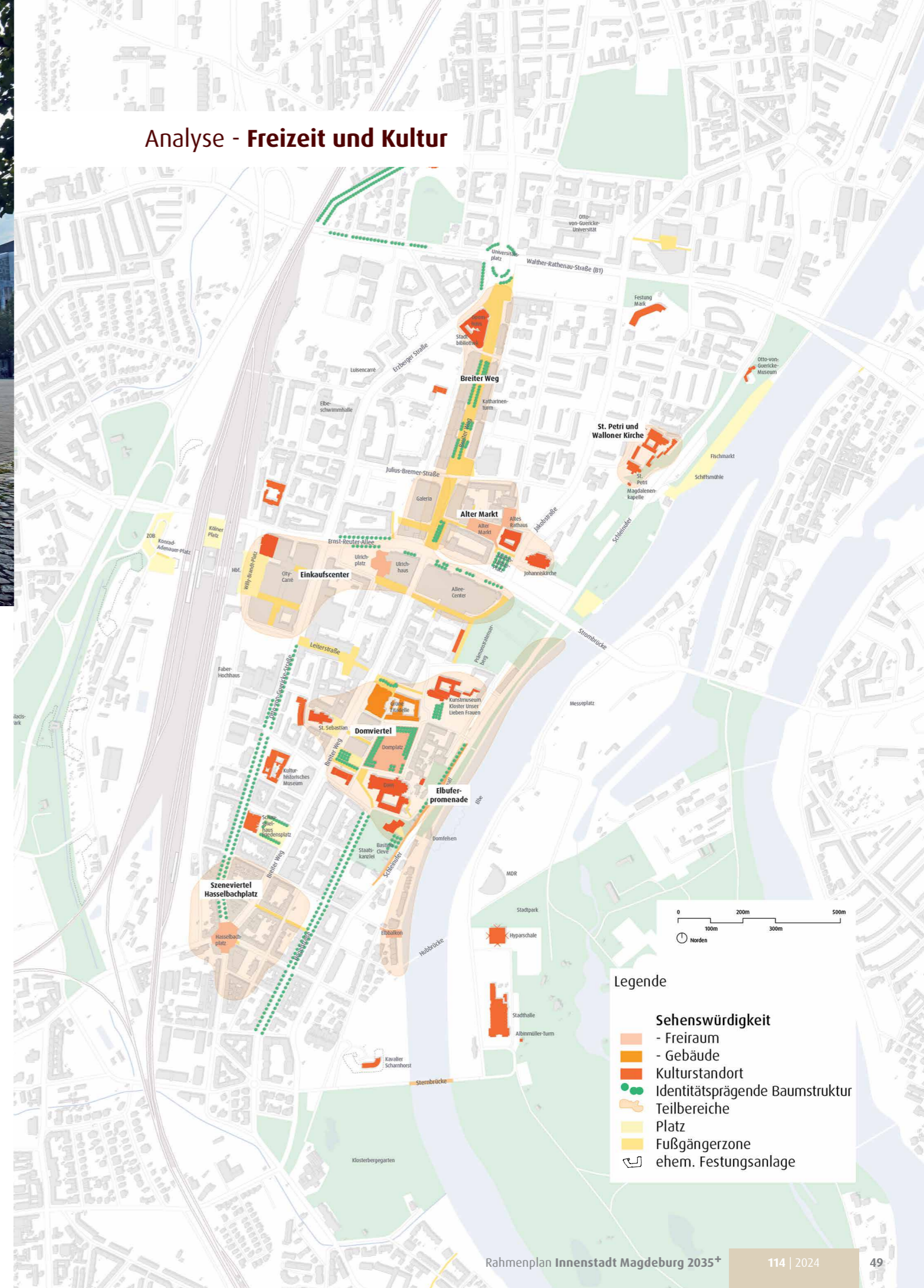




Abb.62: Domplatz ←
Abb.63: Analyse - Freizeit und Kultur →

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