

3.2. Fazit der Analyse

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



Abb.64: Hasselbachplatz: Hier wird die Innenstadt weiterentwickelt



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

Stärken & Potenziale

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

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

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

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

Defizite & Hemmnisse

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

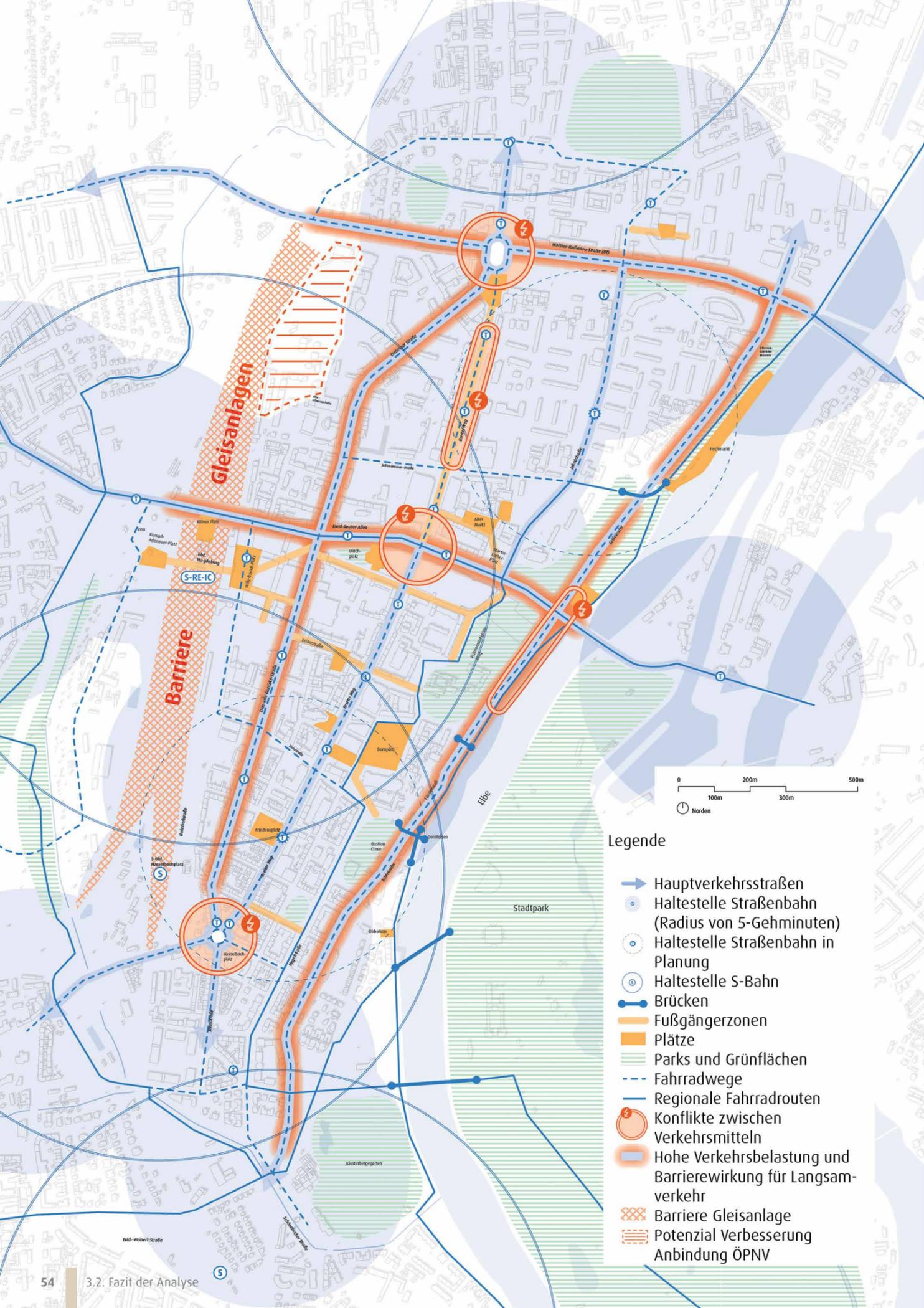
Geringe Aufenthaltsqualität – An zentralen Plätzen und öffentlichen Räumen der Innenstadt fehlen Angebote, wie z.B. attraktive Sitzgelegenheiten, die dazu einladen sich dort länger aufzuhalten. Mehr Abwechslung in der Gestaltung der öffentlichen Plätze wird gewünscht.

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

Legende

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

Abb.65: Fazitkarte 1 - Urbanität



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

Stärken & Potenziale

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

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

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

Defizite & Hemmnisse

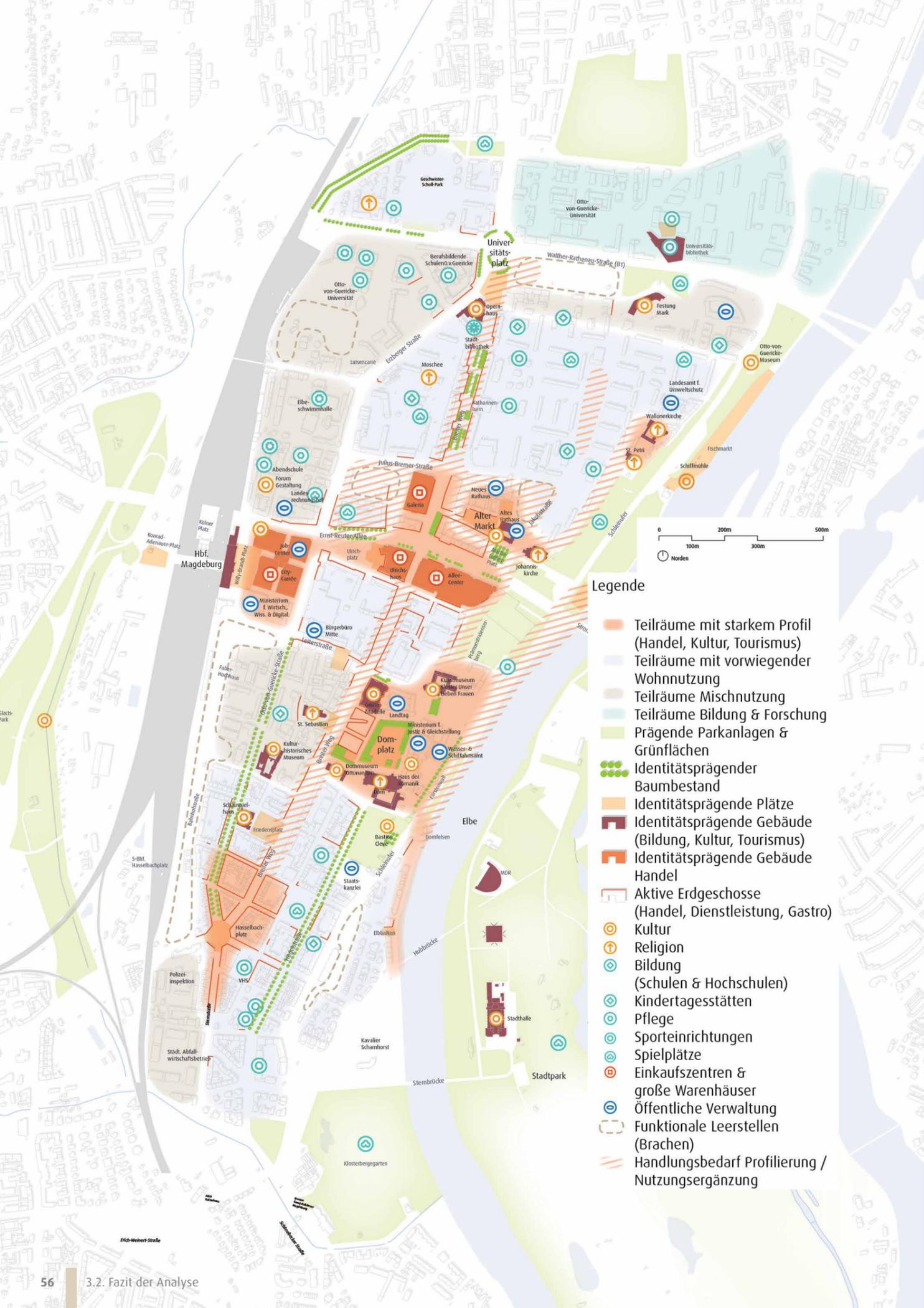
Große Barrieren für den Rad- und Fußverkehr – Die großstädtlich ausgebauten Verkehrsachsen Ernst-Reuter-Allee, Jakobsstraße, Schleifufer und Otto-von-Guericke-Straße stellen Barrieren für die Fortbewegung zu Fuß und mit dem Rad dar. Diese Zäsur beeinträchtigt den Zusammenhang der bestehenden Straßen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

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

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

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

Abb.66: Fazitkarte 2 - Verkehrsverbindungen



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

Stärken & Potenziale

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

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

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

Defizite & Hemmnisse

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

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

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

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

Legende

- Teilräume mit starkem Profil (Handel, Kultur, Tourismus)
- Teilräume mit vorwiegender Wohnnutzung
- Teilräume Mischnutzung
- Teilräume Bildung & Forschung
- Prägende Parkanlagen & Grünflächen
- Identitätsprägender Baumbestand
- Identitätsprägende Plätze
- Identitätsprägende Gebäude (Bildung, Kultur, Tourismus)
- Identitätsprägende Gebäude Handel
- Aktive Erdgeschosse (Handel, Dienstleistung, Gastro)
- Kultur
- ⊕ Religion
- Bildung (Schulen & Hochschulen)
- Kindertagesstätten
- Pflege
- Sporteinrichtungen
- Spielplätze
- Einkaufszentren & große Warenhäuser
- Öffentliche Verwaltung
- Funktionale Leerstellen (Brachen)
- Handlungsbedarf Profilierung / Nutzungsergänzung

Abb.67: Fazitkarte 3 - Nutzungen

4. Leitziele

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

- Magdeburg urban
- Magdeburg vernetzt
- Magdeburg vielfältig

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



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

4.1. Magdeburg urban

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

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

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



Abb.69: Stadtraumbildende Bebauung der Regierungsstraße 7



Abb.70: Beispiel - Kerkyra ↵



Abb.71: Beispiel - Lissabon ↑

Kompakte Innenstadt Strategisch verdichten und Besonderheiten weiterentwickeln

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

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

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.72: Kompakte Innenstadt ↵



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



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

Grüne Innenstadt Klimaresilienz im Großen und Kleinen schaffen

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

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.75: Grüne Innenstadt ↗

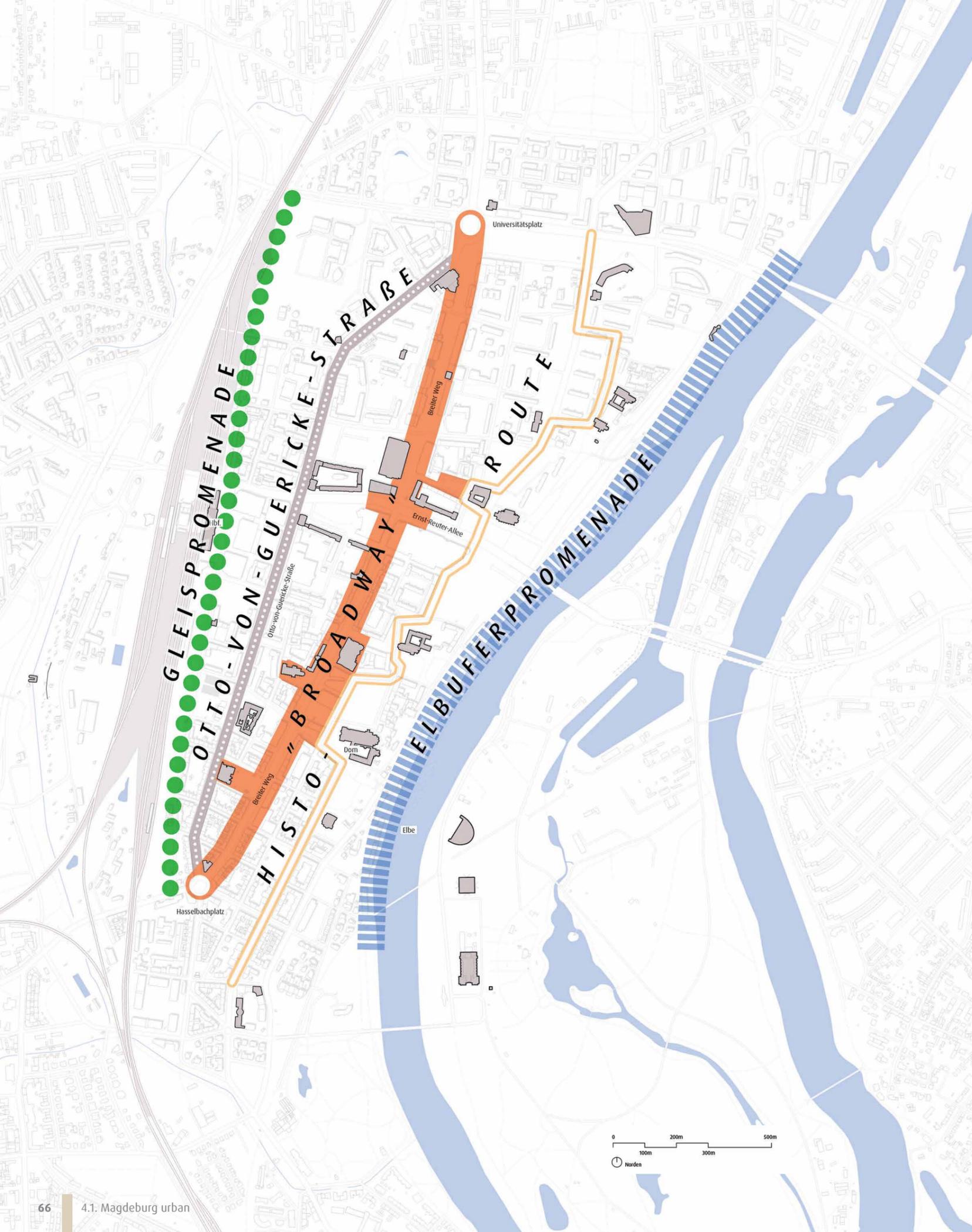


Abb.76: Gleispromenade, geplant (s. Kapitel 6.5 Gleispromenade) ↑



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



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

Starkes Raumgerüst Magdeburgs Magistralen entwickeln

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

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

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.79: Starkes Raumgerüst ↖

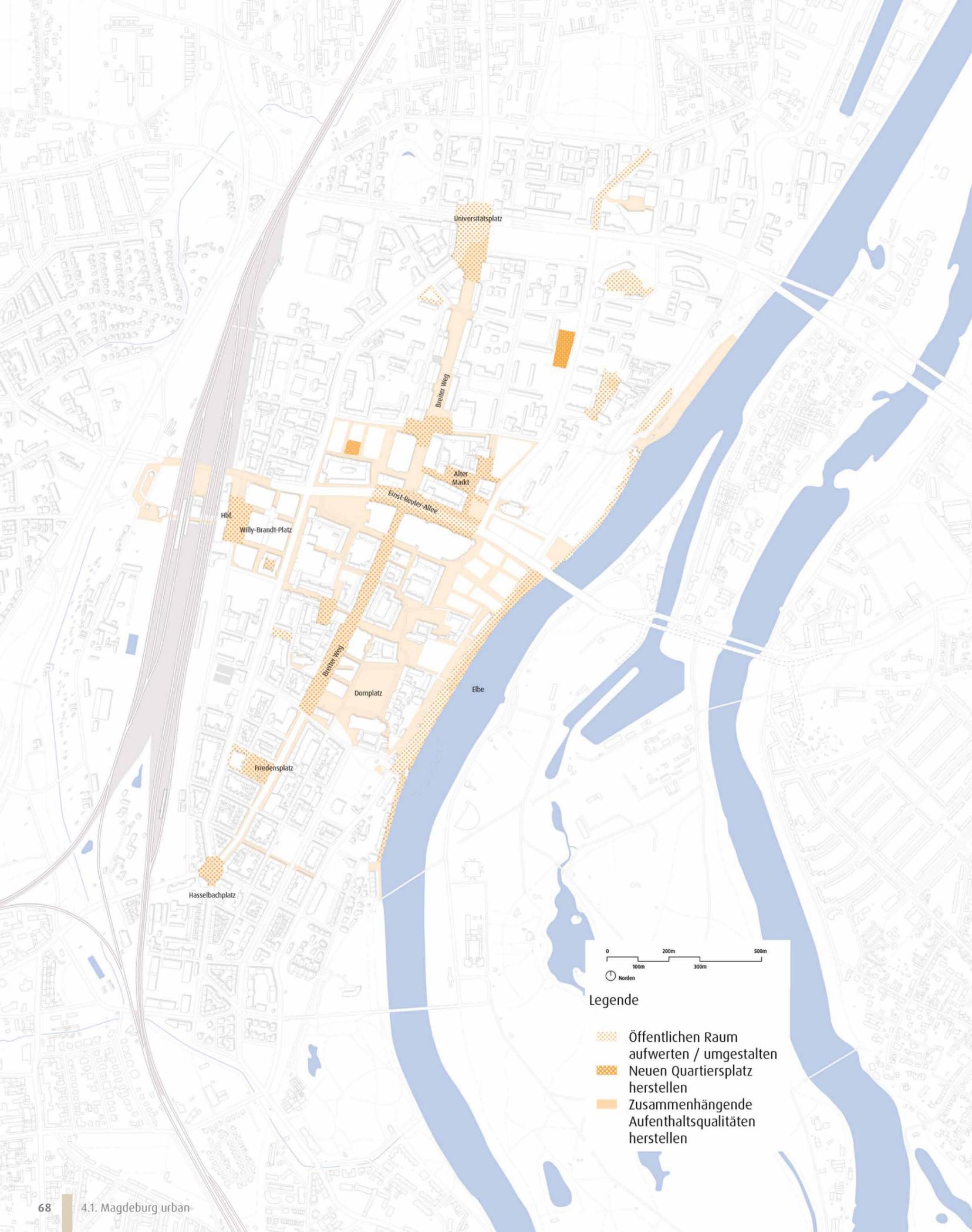


Abb.80: Beispiel – Springbrunnen am Ulrichplatz, Magdeburg ↵



Abb.81: Beispiel – Liegewiese Ulrichplatz, Magdeburg ↑

Neue Aufenthaltsqualitäten Gestaltungsoffensive auf Magdeburgs Plätzen starten

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

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.82: Neue Aufenthaltsqualitäten ↵

4.2. Magdeburg vernetzt

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



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

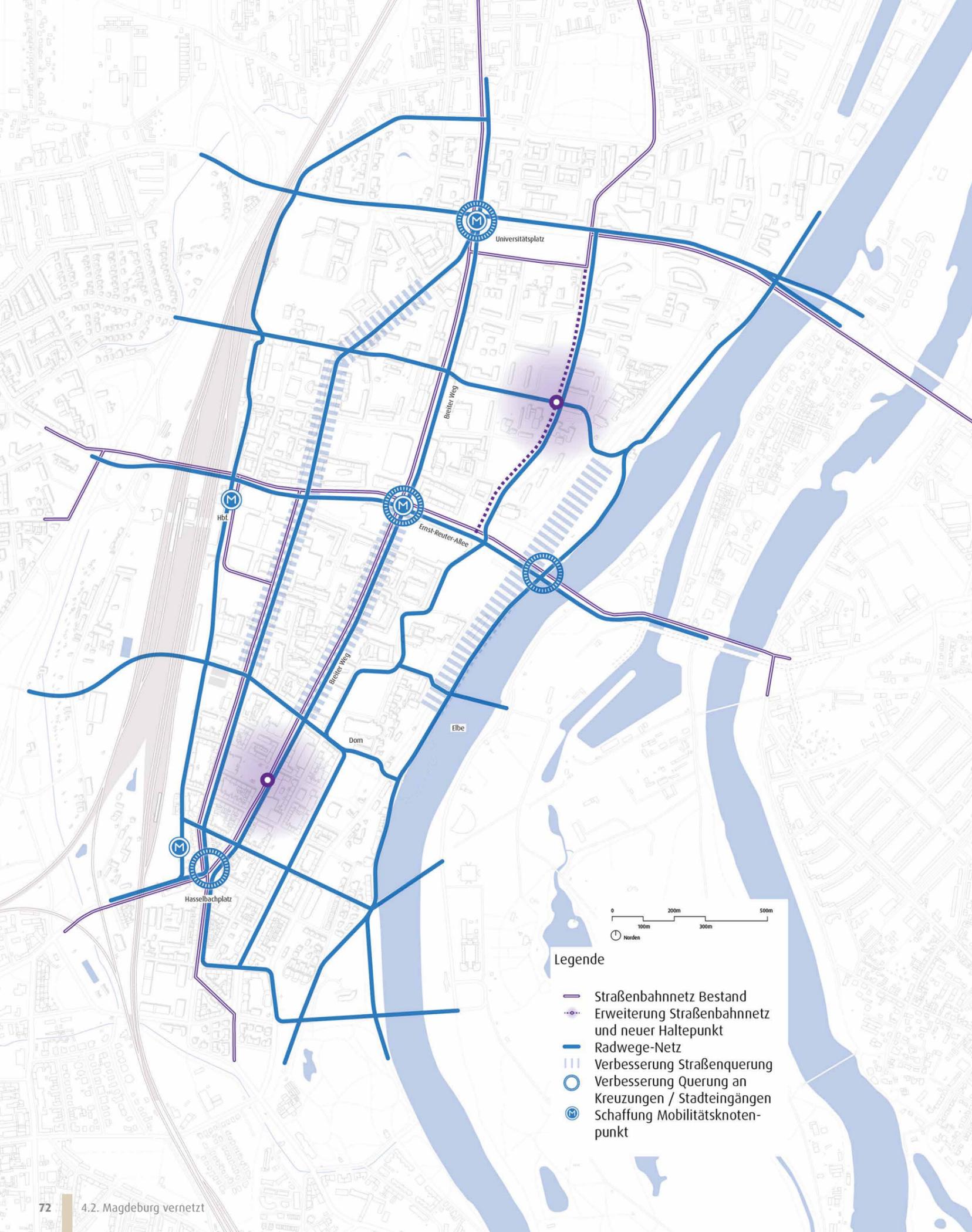


Abb.84: Beispiel – Temporäre Fahrradstraße, Friedrichstraße Berlin



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

Nachhaltig mobil Die Magdeburger Verkehrswende einleiten

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.86: Nachhaltig mobil



Abb.87: Beispiel - Shared Space, Schönebecker Markt



Abb.88: Beispiel - Fußgängerbrücke über Gleisanlagen, Zürich

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

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

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

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

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

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

Abb.89: Netz der kurzen Wege

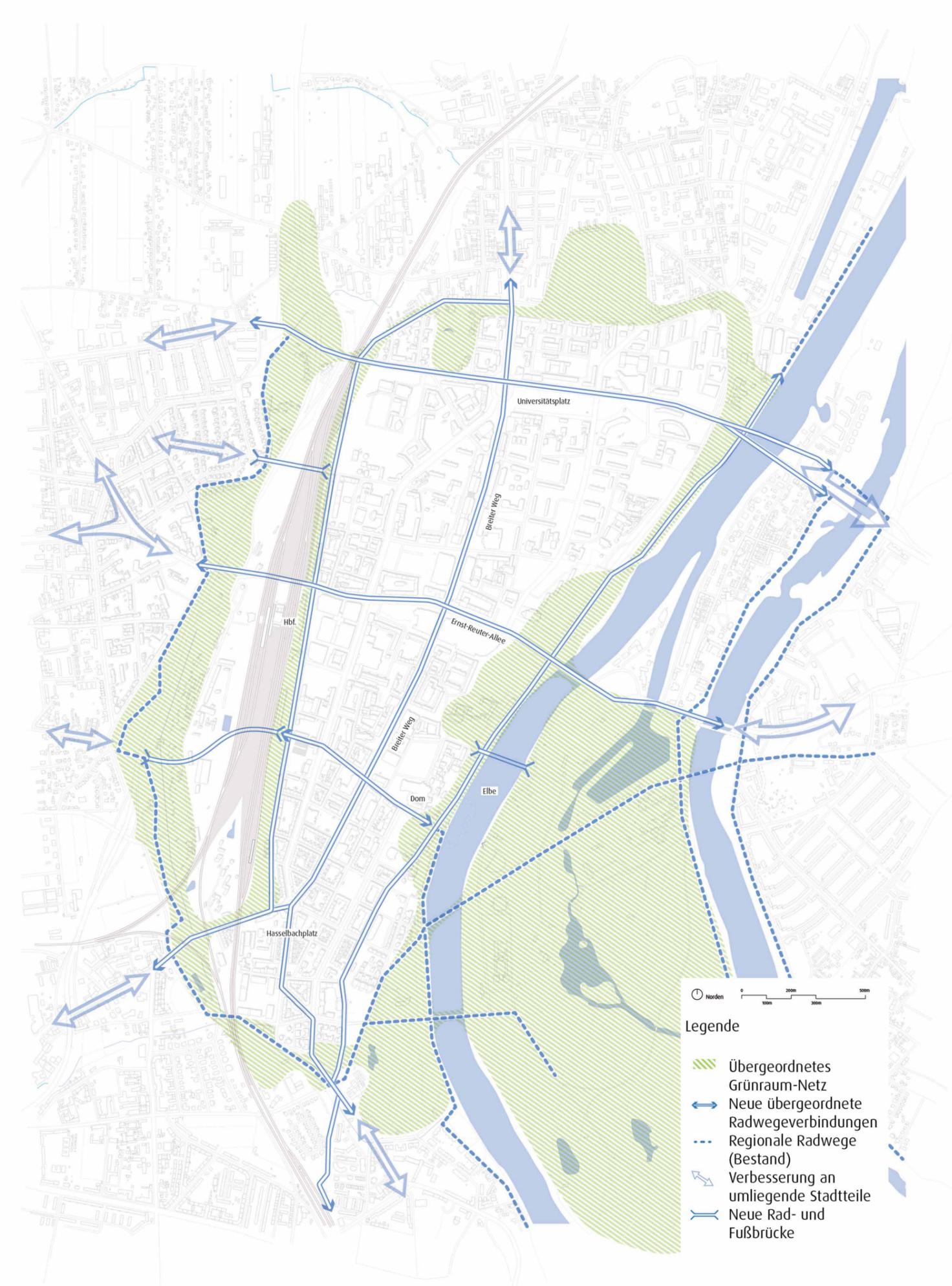


Abb.90: Beispiel - Cykelslangen, Kopenhagen ↶



Abb.91: Beispiel - Cykelslangen, Kopenhagen ↗

Erreichbar von überall Neue Brücken schlagen

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.92: Erreichbar von überall ↶

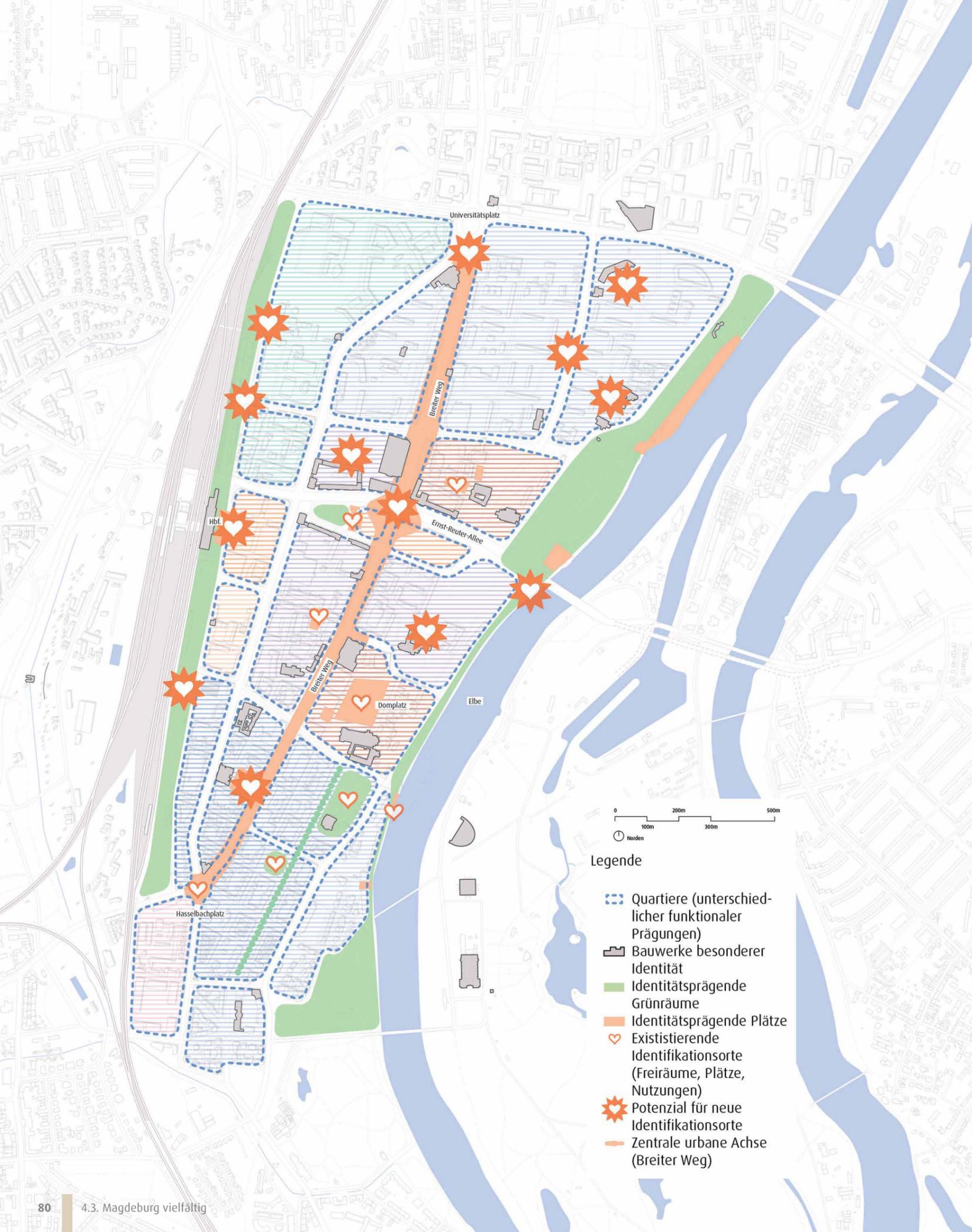
4.3. Magdeburg vielfältig

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

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



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



Legende

- - - Quartiere (unterschiedlicher funktionaler Prägungen)
- Bauwerke besonderer Identität
- Identitätsprägende Grünräume
- Identitätsprägende Plätze
- Existierende Identifikationsorte (Freiräume, Plätze, Nutzungen)
- Potenzial für neue Identifikationsorte
- Zentrale urbane Achse (Breiter Weg)



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



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

Starke Quartiere Eine Innenstadt, viele Identitäten

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.96: Starke Quartiere ↗

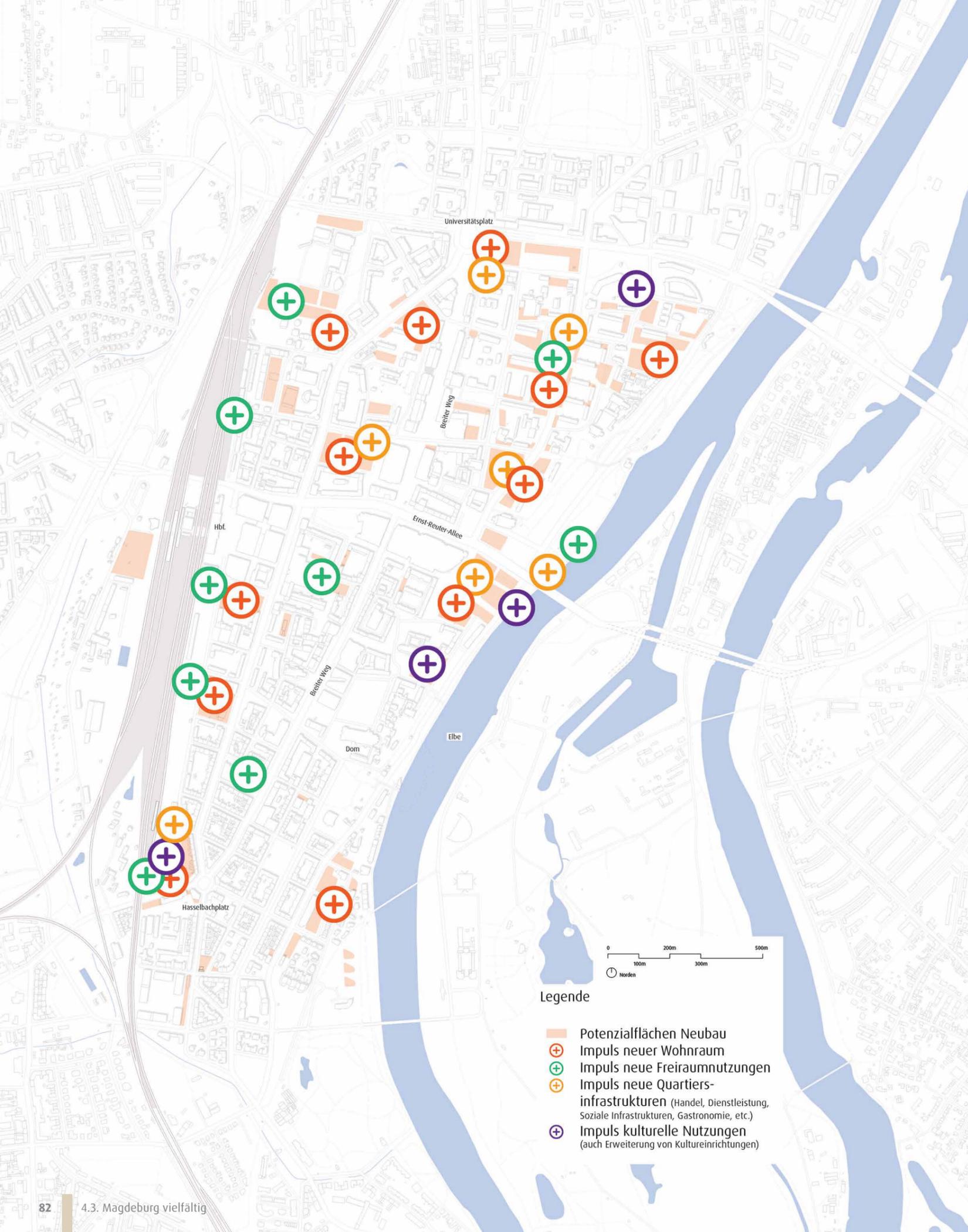


Abb.97: Beispiel - Nutzungsgemischtes Quartier in Rotillon, Lausanne



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

Neue Nutzungsimpulse Angebote vervielfältigen

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

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

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

Abb.99: Neue Nutzungsimpulse

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

Handlungsempfehlungen:

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

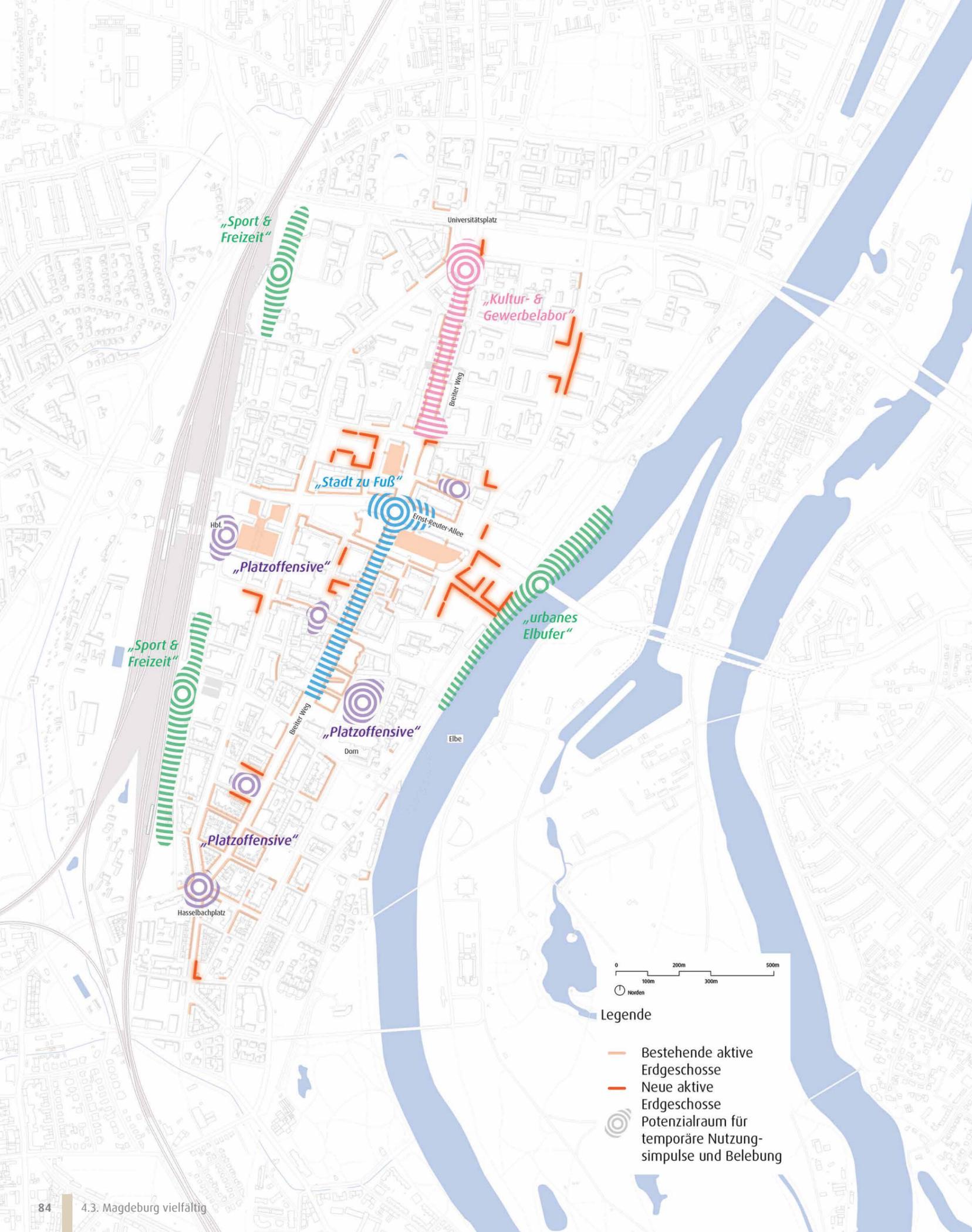


Abb.100: Beispiel - Labor Schützenmatt - Temporäre Umnutzung eines zentralen Parkplatzes in Bern



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

Lebendige Räume Erlebnisdichte erhöhen, Experimente wagen

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

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

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

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

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

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

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

Handlungsempfehlungen:

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

Abb.102: Lebendige Räume

5. Gesamtkonzeption: Integrierter Rahmenplan

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

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

Integrierte Zusammenfassung der Leitziele

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

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

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

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

Den Rahmenplan kontinuierlich weiterentwickeln

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

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

Legende

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

Abb.103: Rahmenplan Innenstadt Magdeburg

