

6. Vertiefungsbereiche

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

Bedeutung der Vertiefungsbereiche

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

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

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

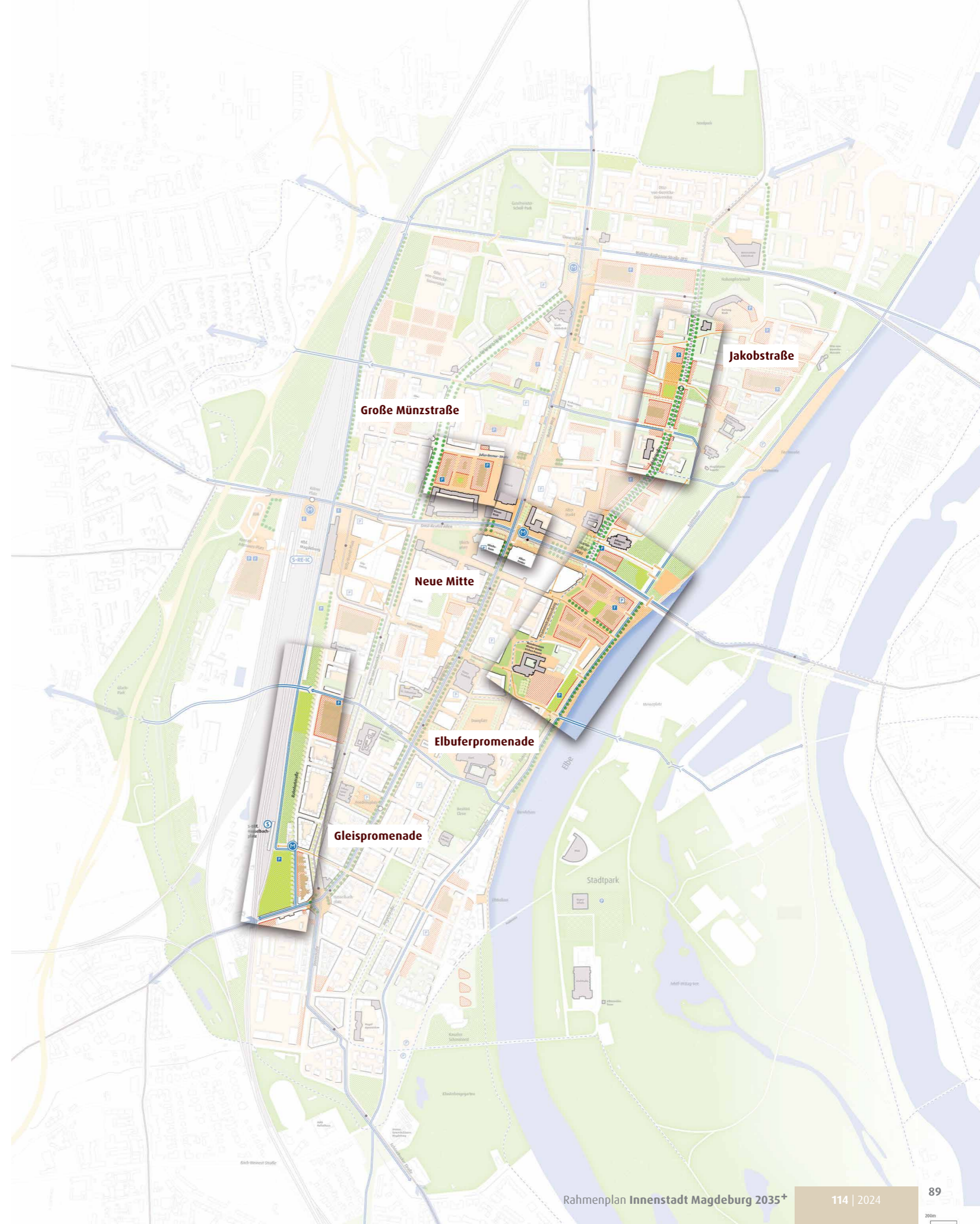


Abb.104: Rahmenplan Innenstadt Magdeburg – Vertiefungsbereiche

6.1. Neue Mitte

Vom verkehrsdominierten Raum ...

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

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

... zum Treffpunkt in der Mitte

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

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

Kurzfristige Maßnahmen:

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



Abb.105: Die Mitte der Innenstadt als Verkehrsknotenpunkt ↗

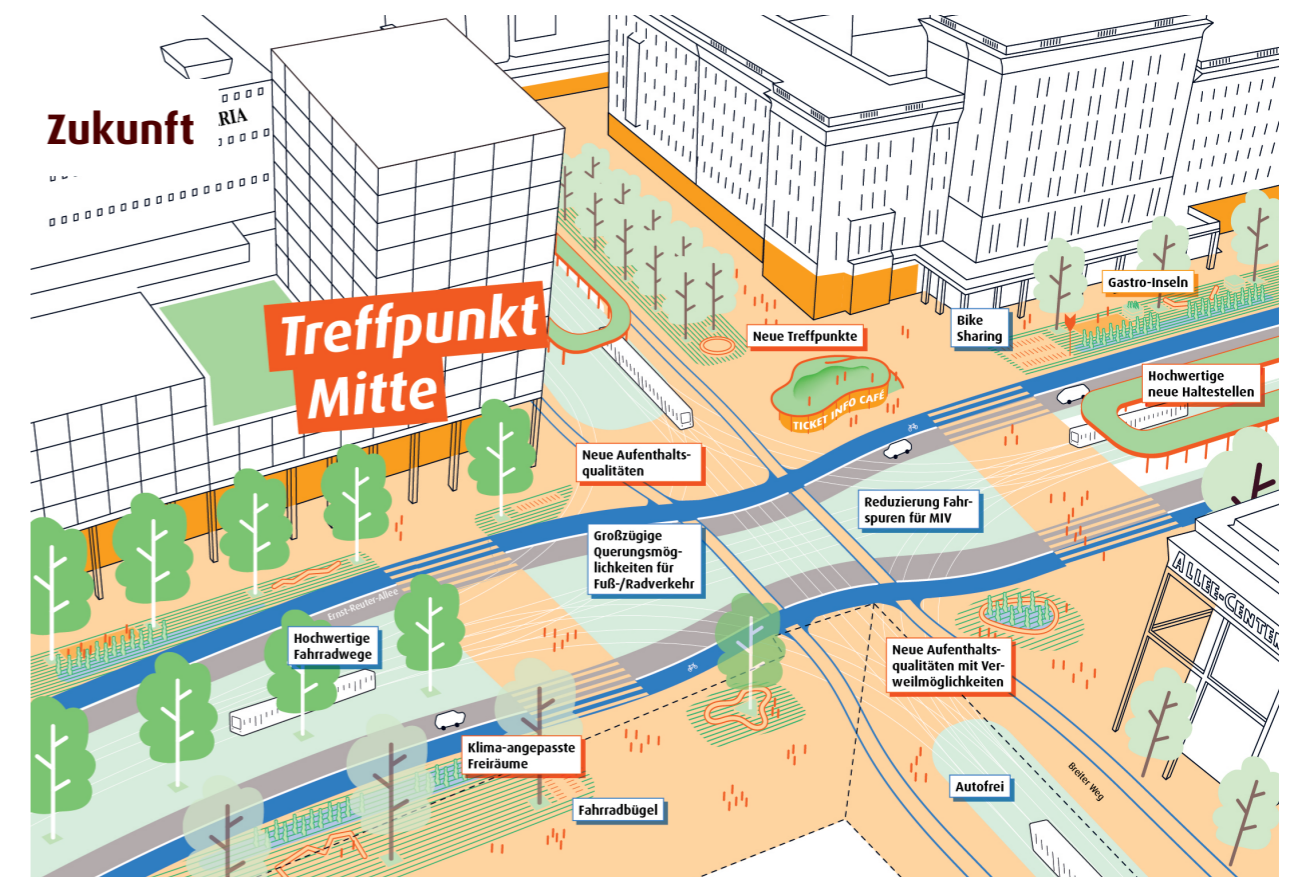
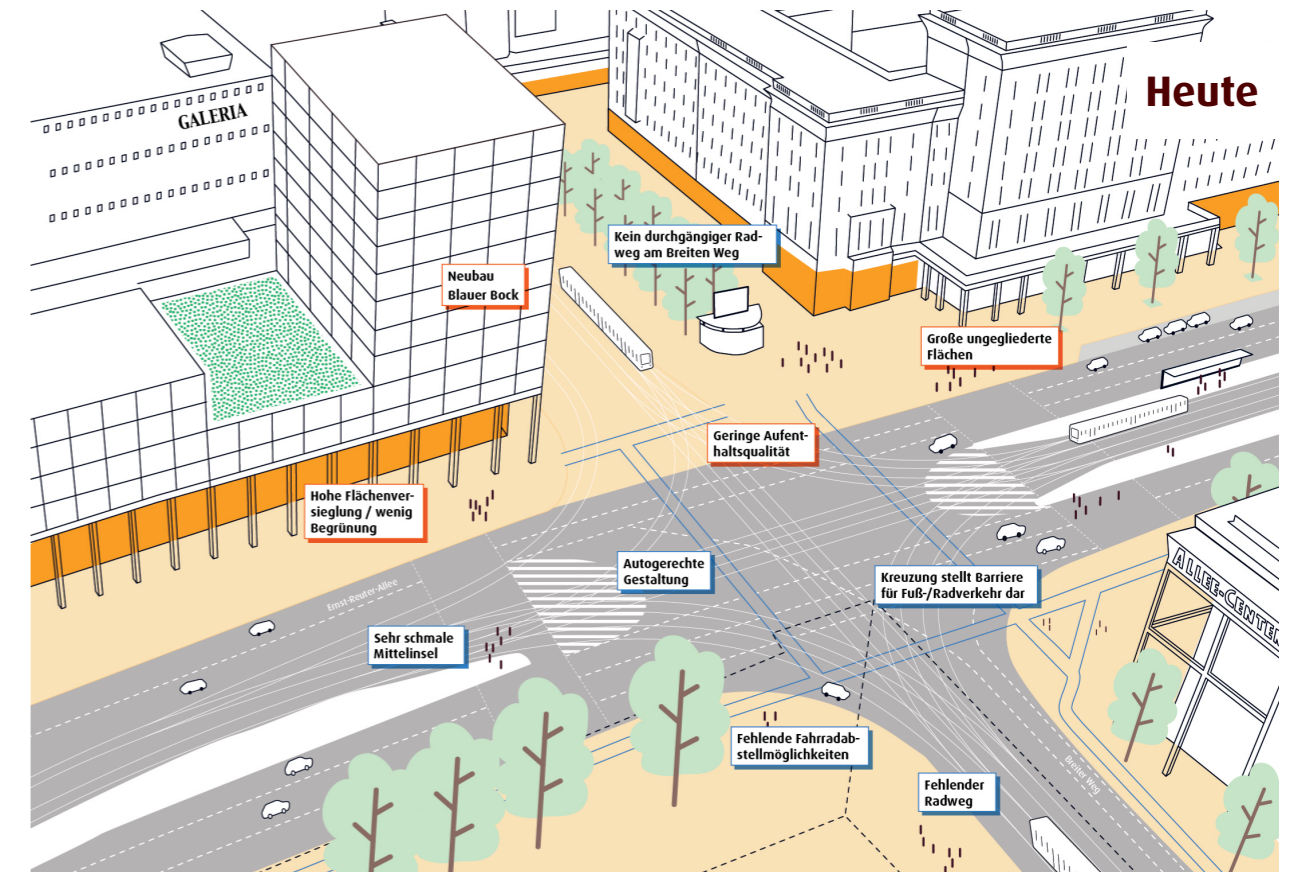


Abb.106: Vertiefungsbereich – Neue Mitte ↗

6.2. Jakobstraße

Vom monotonen Wohnquartier ...

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

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

... zu vielfältigen Nachbarschaften

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

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

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

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

Kurzfristige Maßnahmen:

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



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

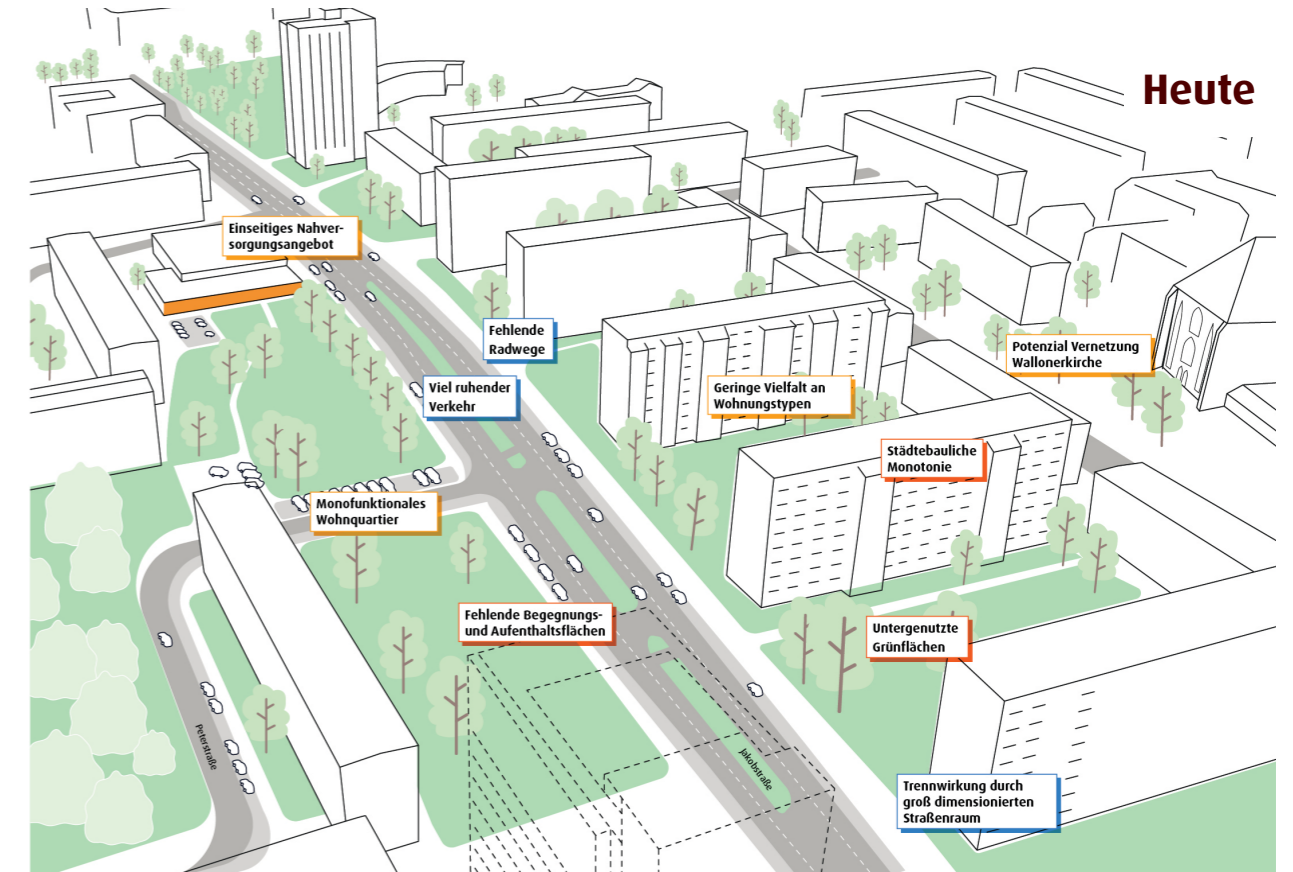


Abb.108: Vertiefungsbereich - Jakobstraße

6.3. Große Münzstraße

Von der Leere ...

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

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

... zu neuen Qualitäten für die Mitte

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

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

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

Kurzfristige Maßnahmen:

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



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

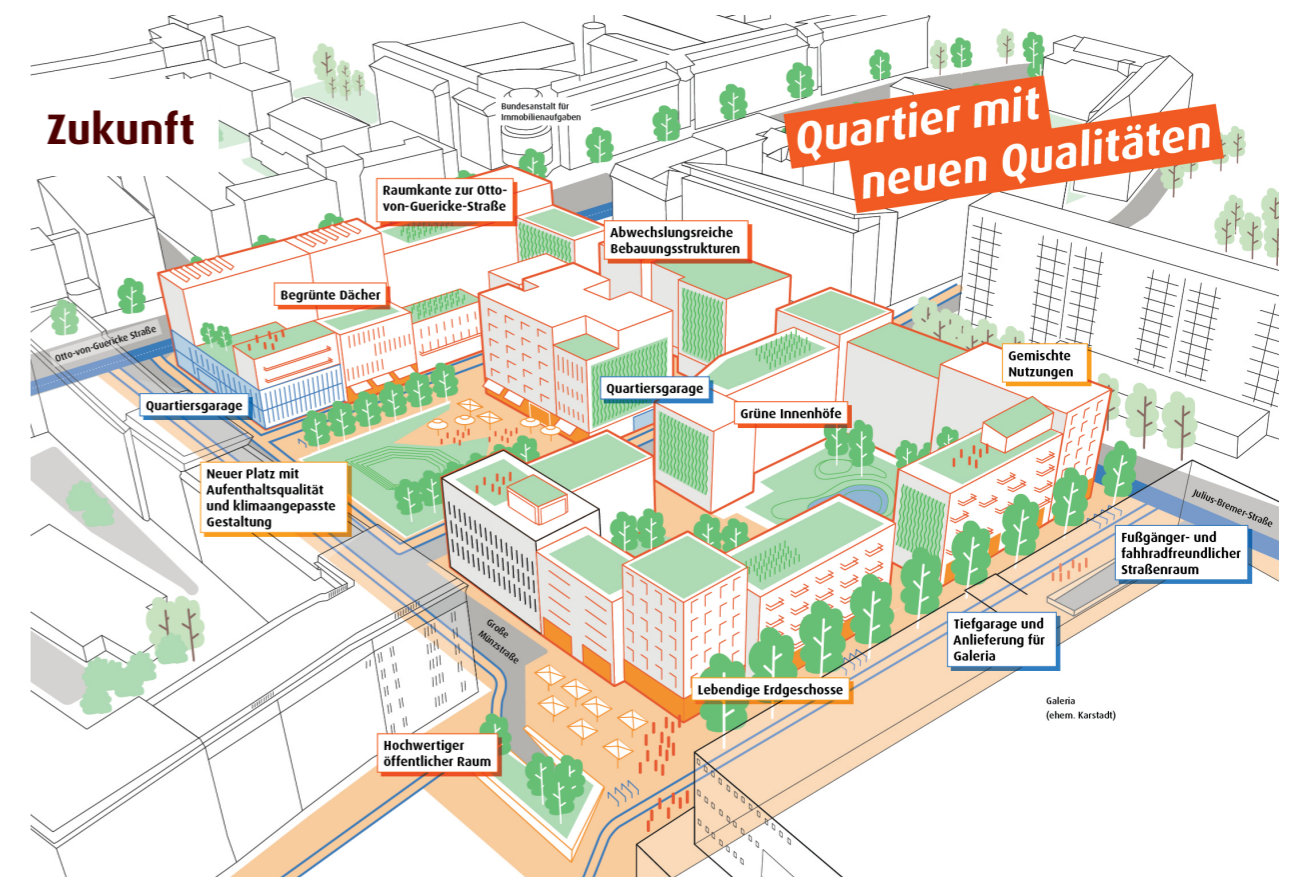
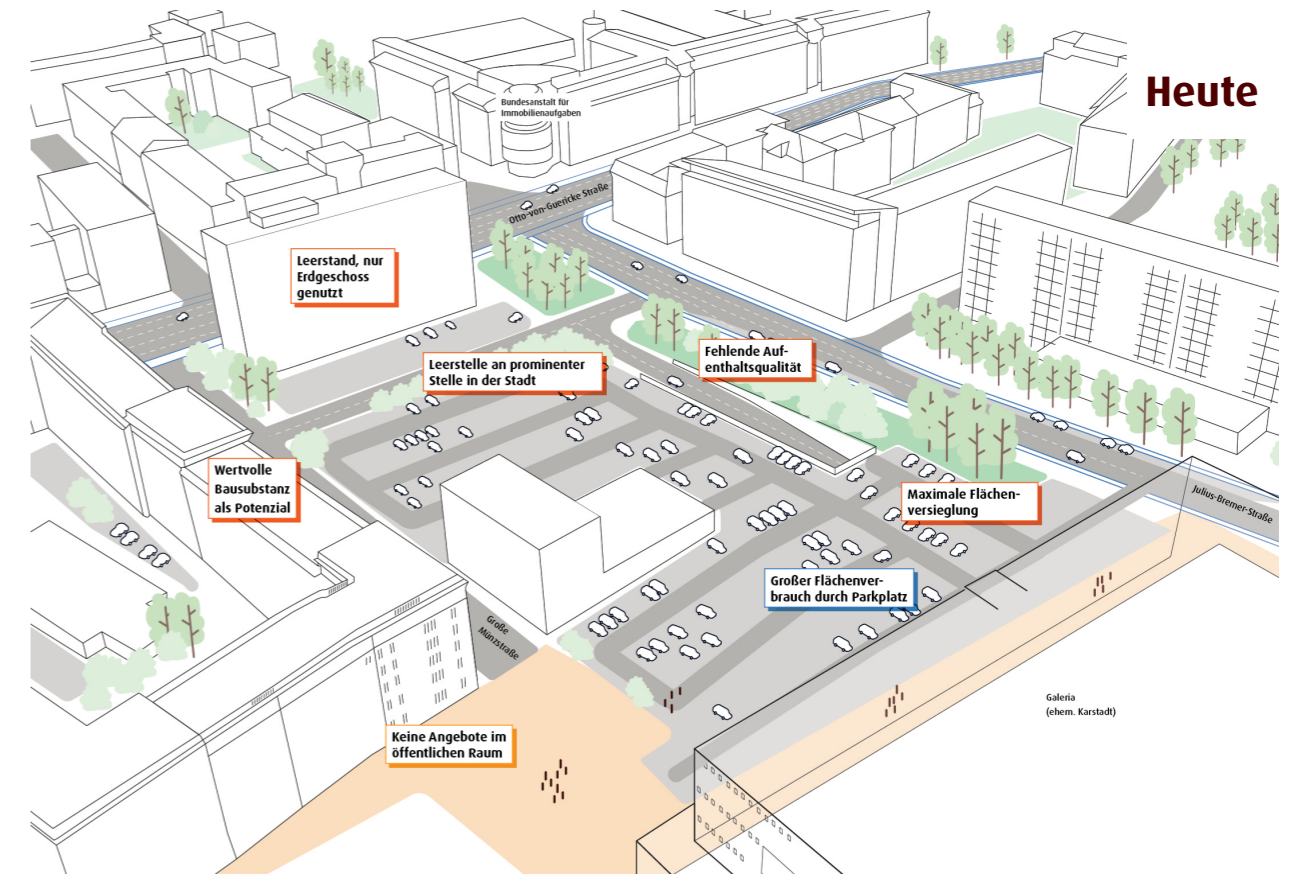


Abb.110: Vertiefungsbereich – Große Münzstraße

6.4. Elbuferpromenade

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

Von der Trennung von Stadt und Fluss ...

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

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

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

... zur Innenstadt am Wasser

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

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

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

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

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

Kurzfristige Maßnahmen:

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



Abb.111: Die Elbuferpromenade ist getrennt von der Innenstadt

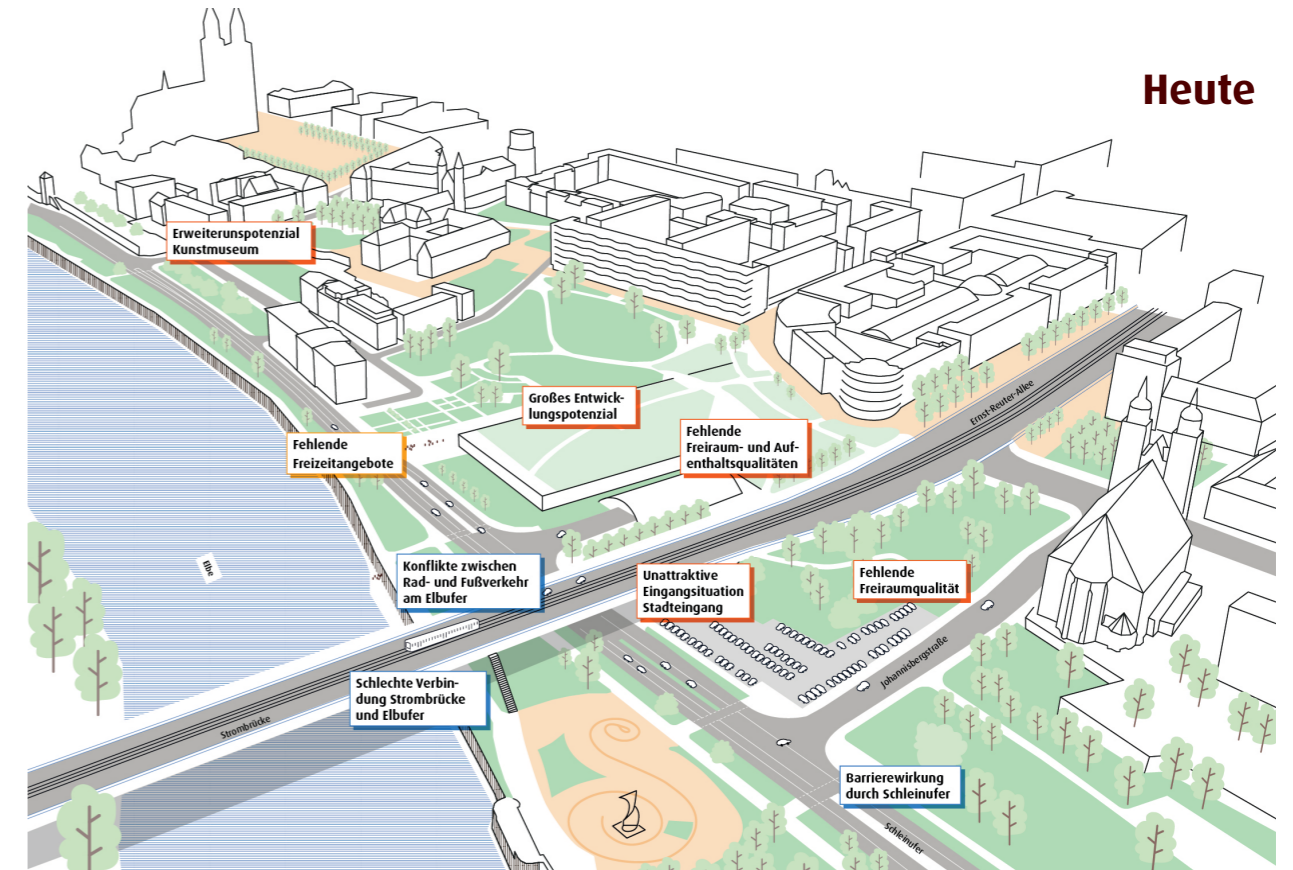


Abb.112: Vertiefungsbereich - Elbuferpromenade

6.5. Gleispromenade

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

Von der Rückseite der Innenstadt ...

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

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

... zu neuem Leben an der Gleispromenade

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

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

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

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

Kurzfristige Maßnahmen:

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

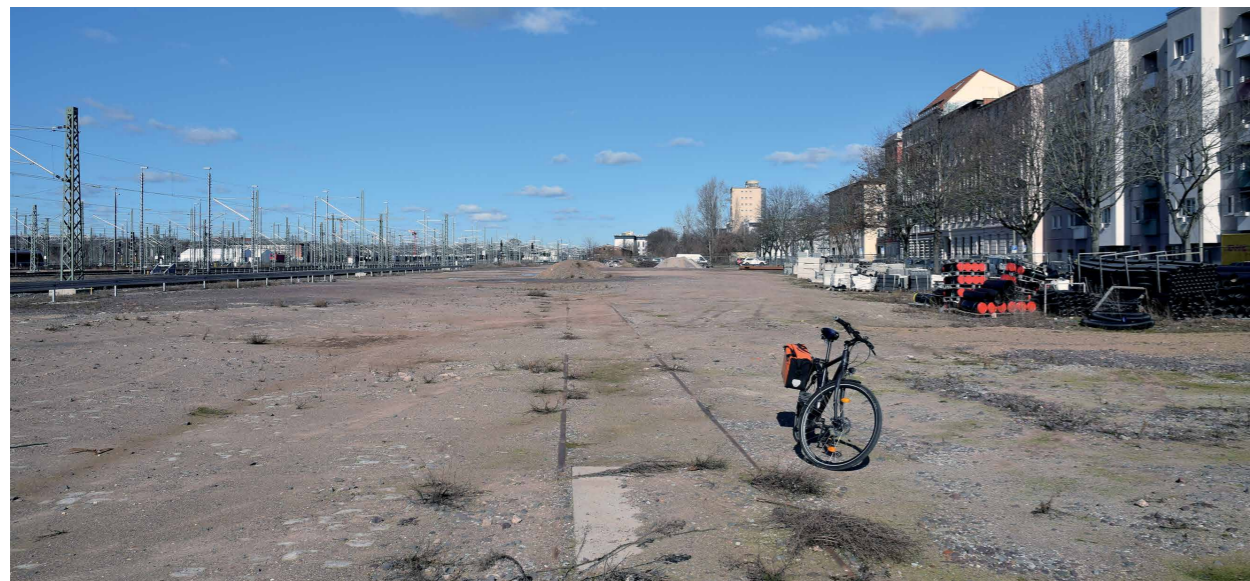
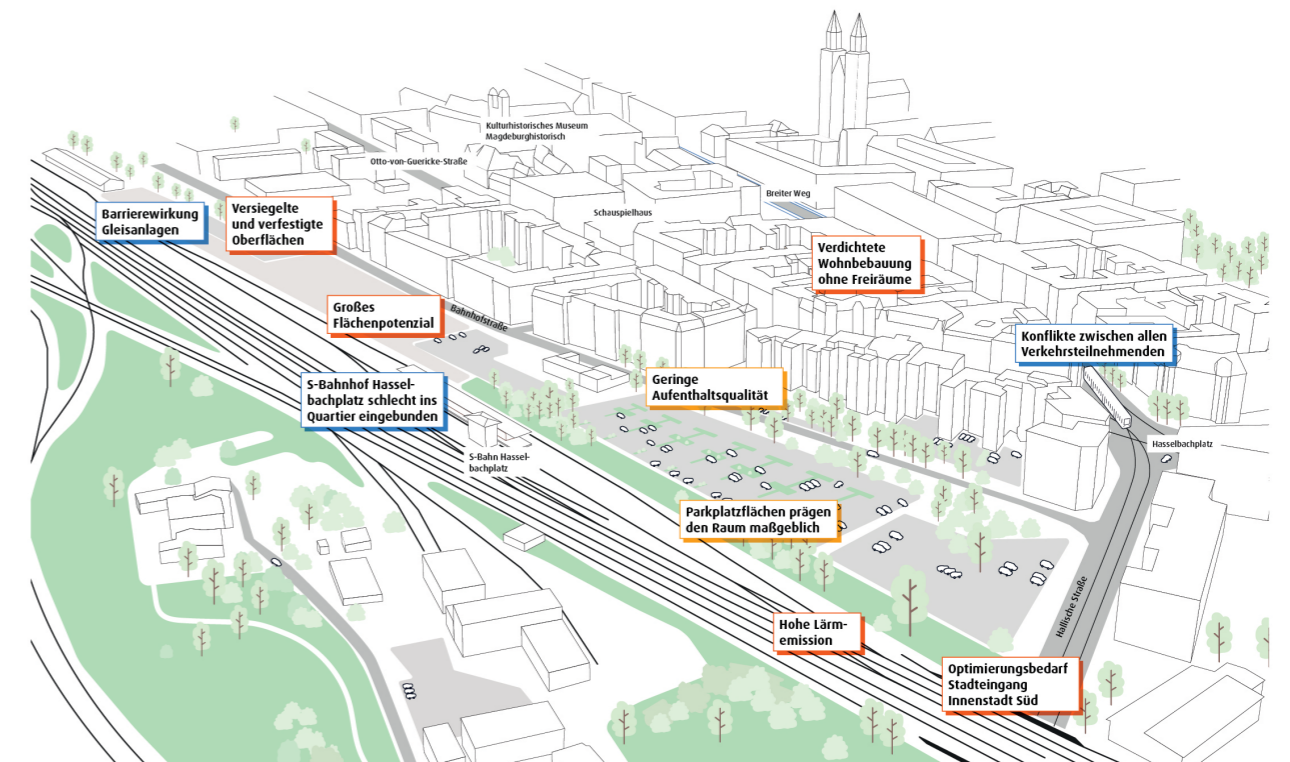


Abb.113: Städtische Rückseite mit großem Entwicklungspotenzial ↲

Heute



Zukunft



Abb.114: Vertiefungsbereich – Gleispromenade ↱

7. Umsetzung und Ausblick

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

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

Folgende fünf Punkte fassen die Strategie zusammen:

Rahmenplan als Grundlage für ämterübergreifendes Handeln etablieren

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

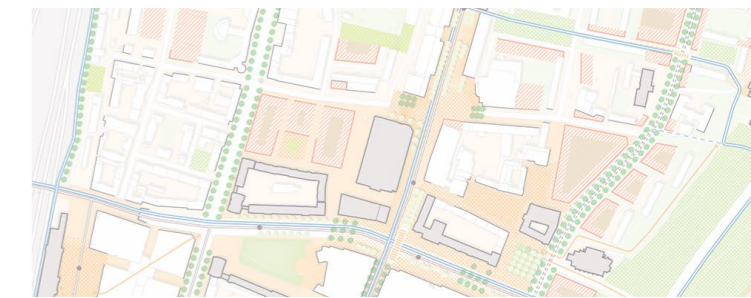


Qualitätssiegel – Ressource Innenstadt verantwortungsbewusst entwickeln

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

Teilraumkonzepte aus dem Rahmenplan entwickeln

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



Innenstadt kooperativ entwickeln und Dialog mit der Stadtgesellschaft fortsetzen und kultivieren

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



Experimente wagen und Pilotprojekte umsetzen

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

Mitarbeitende im Fachbereich Stadtplanung und Vermessung (FB 64)

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

Stand: August 2024

Bisher erschienen folgende Publikationen in der „Weißen Reihe“:

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



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

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

Steve Jobs

