

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.

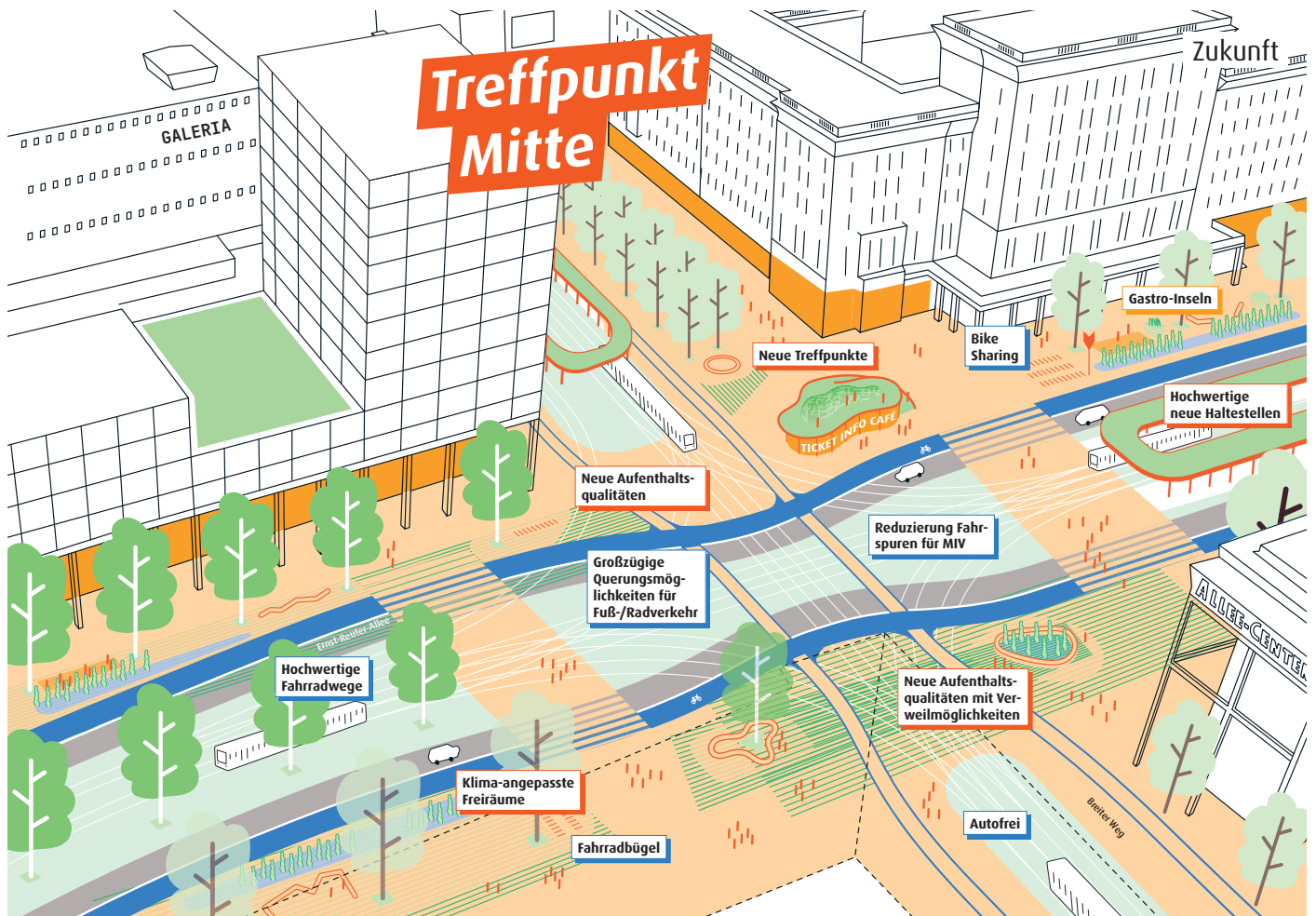
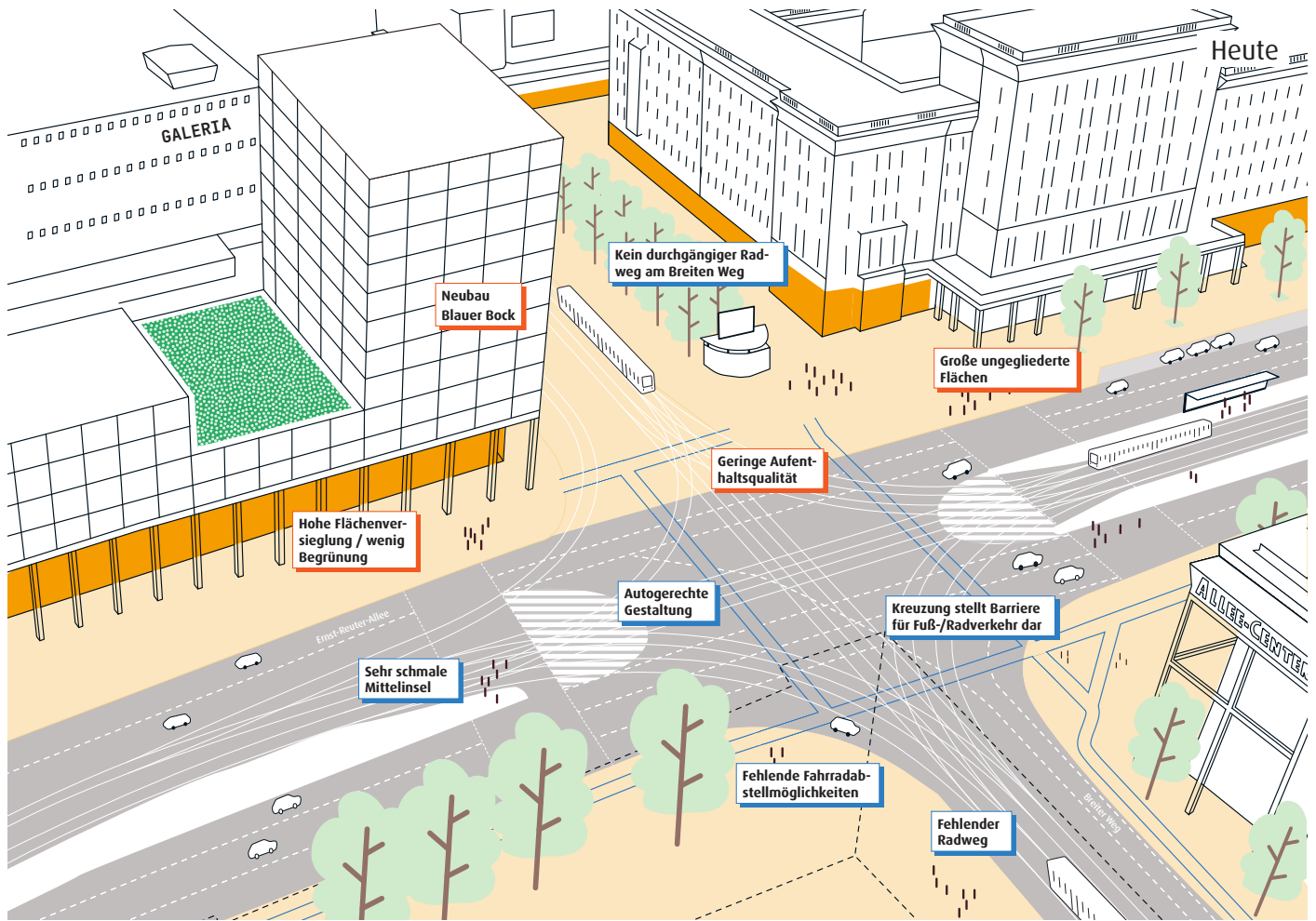
Bedeutung der Vertiefungsbereiche

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 Leitziele 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. 82: Vertiefungsbereich
Neue Mitte



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.



Abb. 83: Die Mitte der Innenstadt als Verkehrsknotenpunkt
(© Urban Catalyst)

... zum Treffpunkt in der Mitte

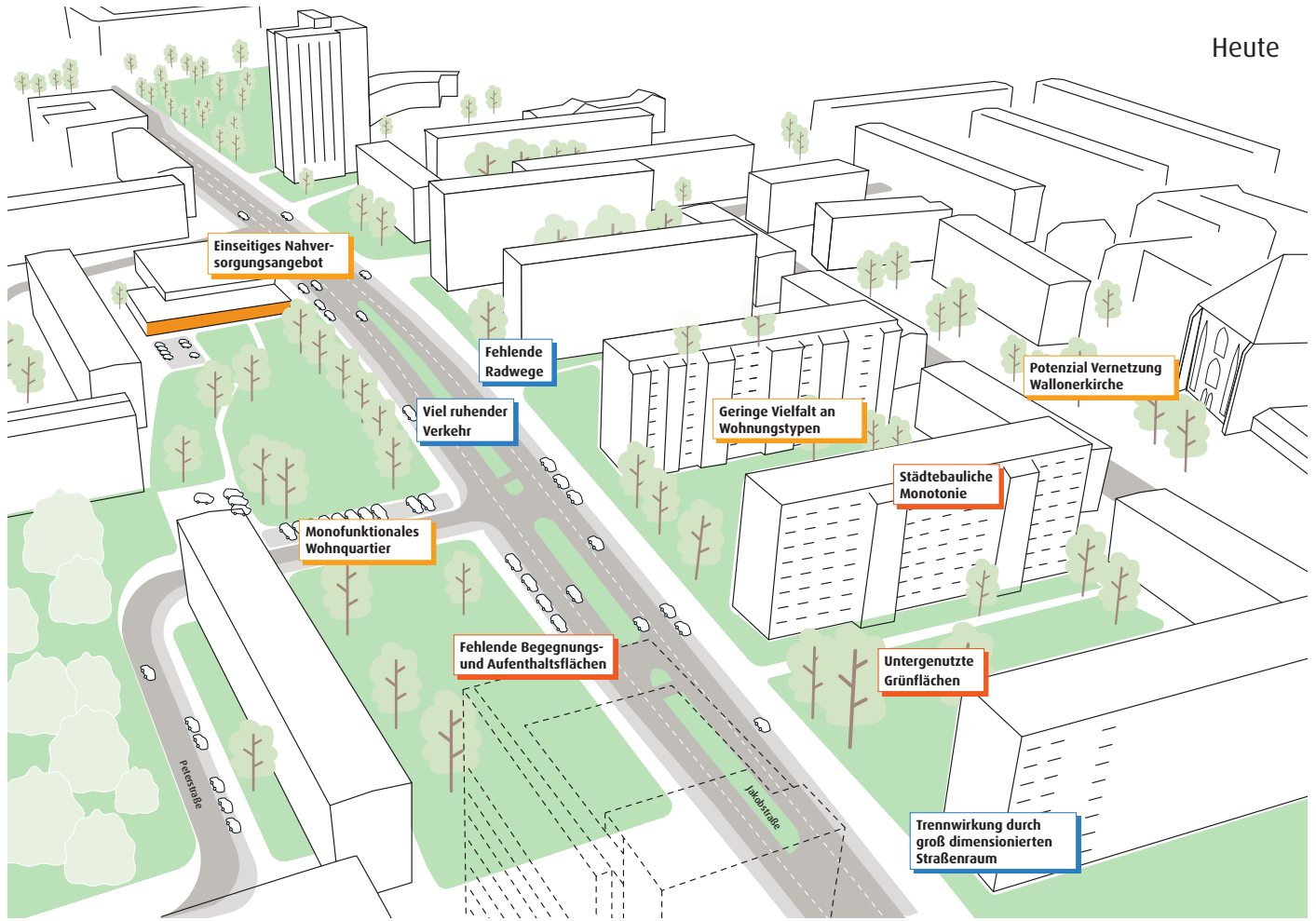
In Zukunft wird die „Mitte“ der Innenstadt zum Treffpunkt. Die Kreuzung wird zu einem belebten Ort mit hoher Aufenthaltsqualität und großstädtischer Atmosphäre. Ein hochwertig gestalteter neuer Pavillon und großzügige Gehbahnen bieten Platz für neue Nutzungen – zum Verweilen, für Gastronomie und zum Flanieren. Entlang des neu aufgeteilten Straßenraums wird die Raumqualität durch eine hochwertige, teil-entsiegelte 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. 84: Vertiefungsbereich Jakobstraße



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 Parkplatzzflächen 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.



Abb. 85: Die Jakobstraße als funktioniert gegenwärtig vor allem als Verkehrsraum
(© Urban Catalyst)

... 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.

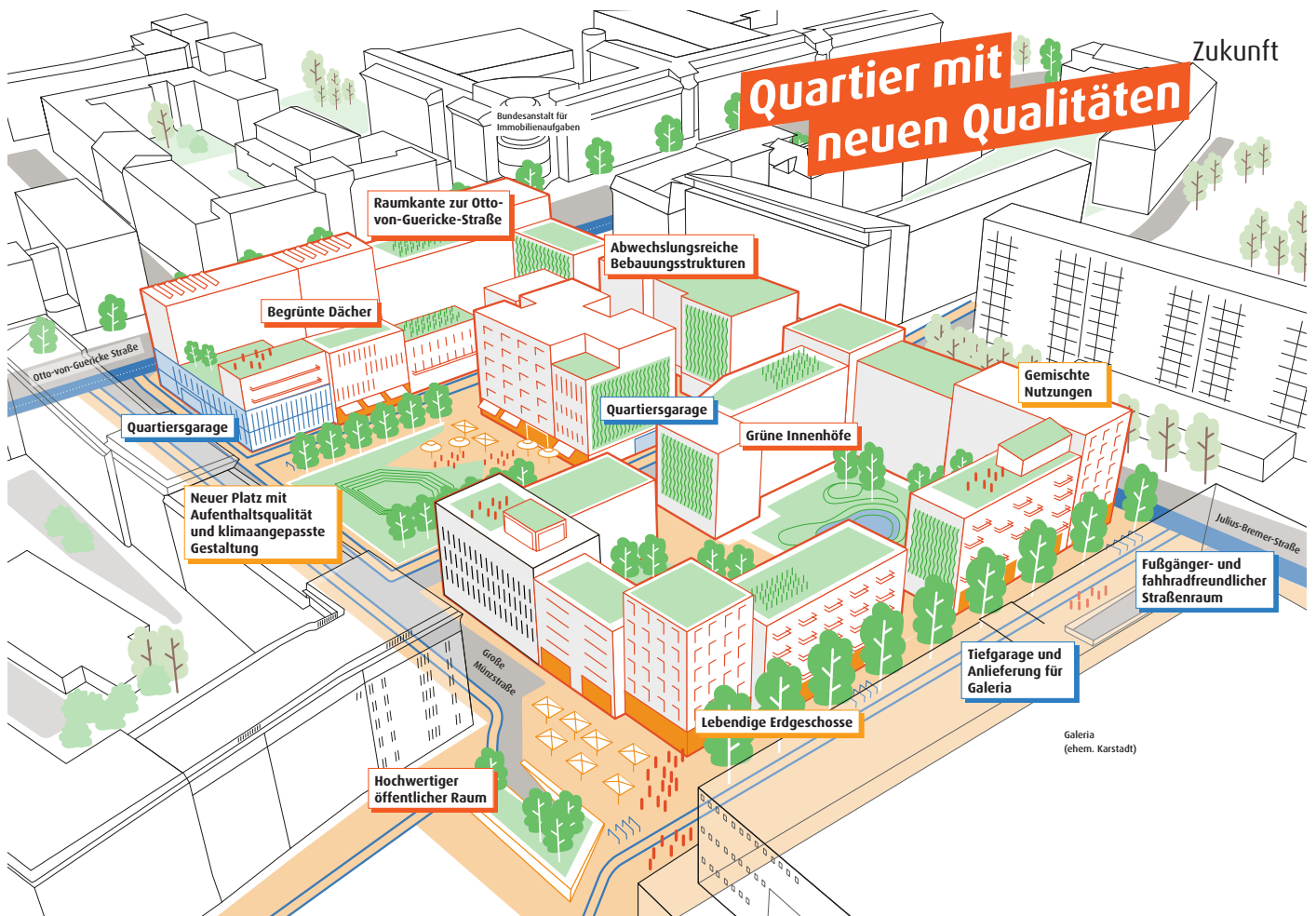
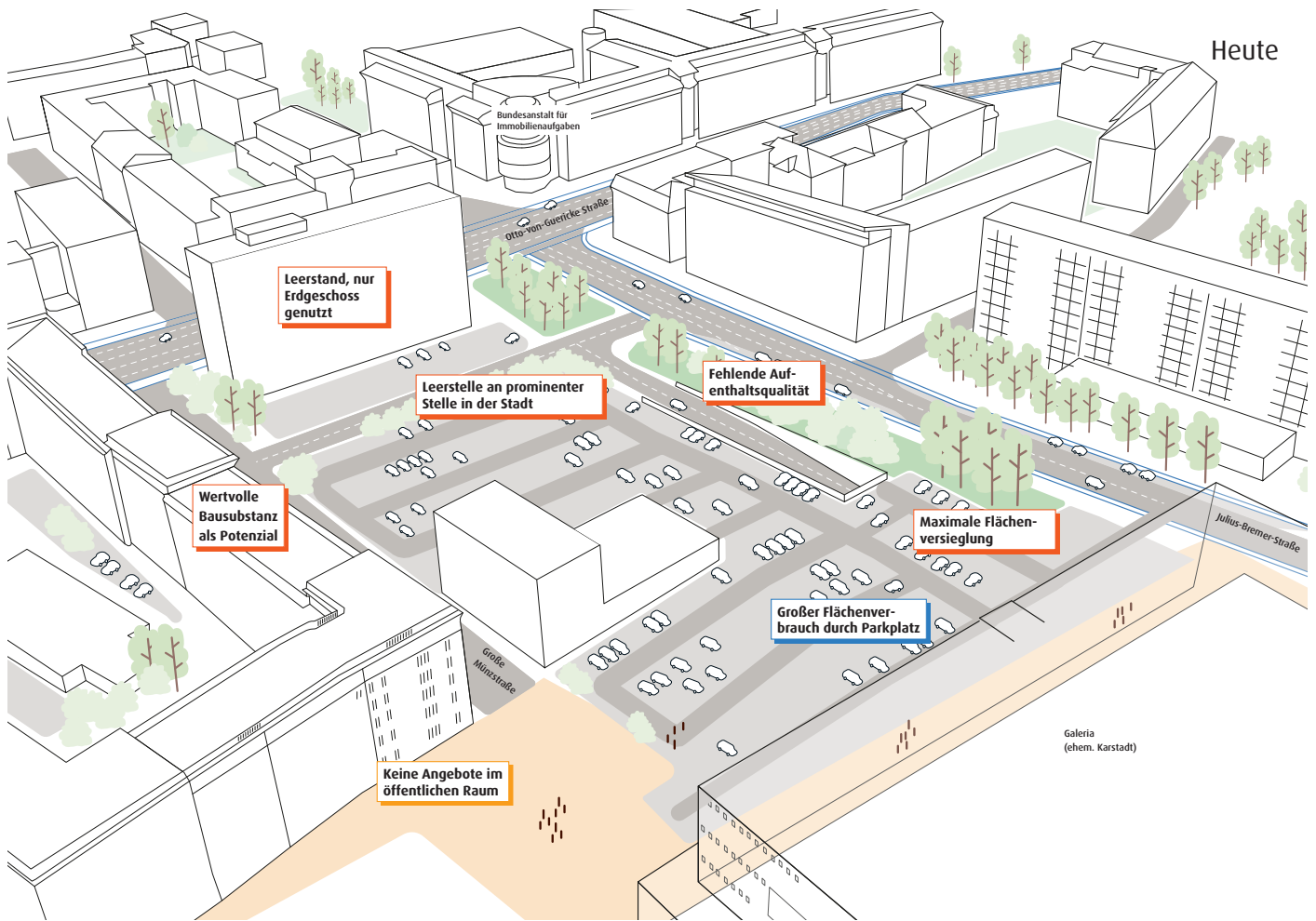
Angebunden über eine neue Straßenbahn mit Haltestelle am Platz und Radwege auf beiden Seiten der Jakobstraße werden Alternativen zur Anbindung mit dem Auto geschaffen. Umliegende Ikonen, wie die St.-Petri-, Wallonerkirche, die ökumenischen Höfe und die Magdalenenkapelle werden besser eingebunden.

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 charaktvoller, lebendiger, einladender und vitaler Innenteil.

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. 86: Vertiefungsbereich
Große Münzstraße



6.3. Große Münzstraße

Von der Leere ...

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

Als große Parkplatzfläche bietet der Ort durch seine aktuelle Nutzung heute keine Aufenthaltsqualität und auch stadtklimatisch stellt die stark versiegelte Parkplatzfläche ein großes Defizit für das Umfeld dar. Die Hochhausscheibe entlang der Otto-von-Guericke Straße steht weitgehend leer und ist baulich von geringer Qualität. Südlich schließen sich die Bauten des sozialistischen Klassizismus an, die demgegenüber eine bauliche Ikone der Innenstadt darstellen. Gleichzeitig werden mit dem SWM-Hochhaus und dem Hotel an der Julius-Bremer-Straße (ehem. Altstadtkrankenhaus) neue Entwicklungsimpulse gesetzt.

Die Fläche bietet – wie kein zweiter zentraler Stadtraum – das Potenzial im Kern der Innenstadt eine multidimensionale Verdichtung zu erreichen. Ein neues urbanes Stück Innenstadt mit einem hohen stadtklimatischen Wert, einer starken Nutzungsvielfalt (Wohnen, Gastronomie, Gewerbe) und einer zukunftsweisenden Mobilität kann hier entstehen.



Abb. 87: Großes Entwicklungspotenzial in zentraler Lage
(© Urban Catalyst)

... 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.

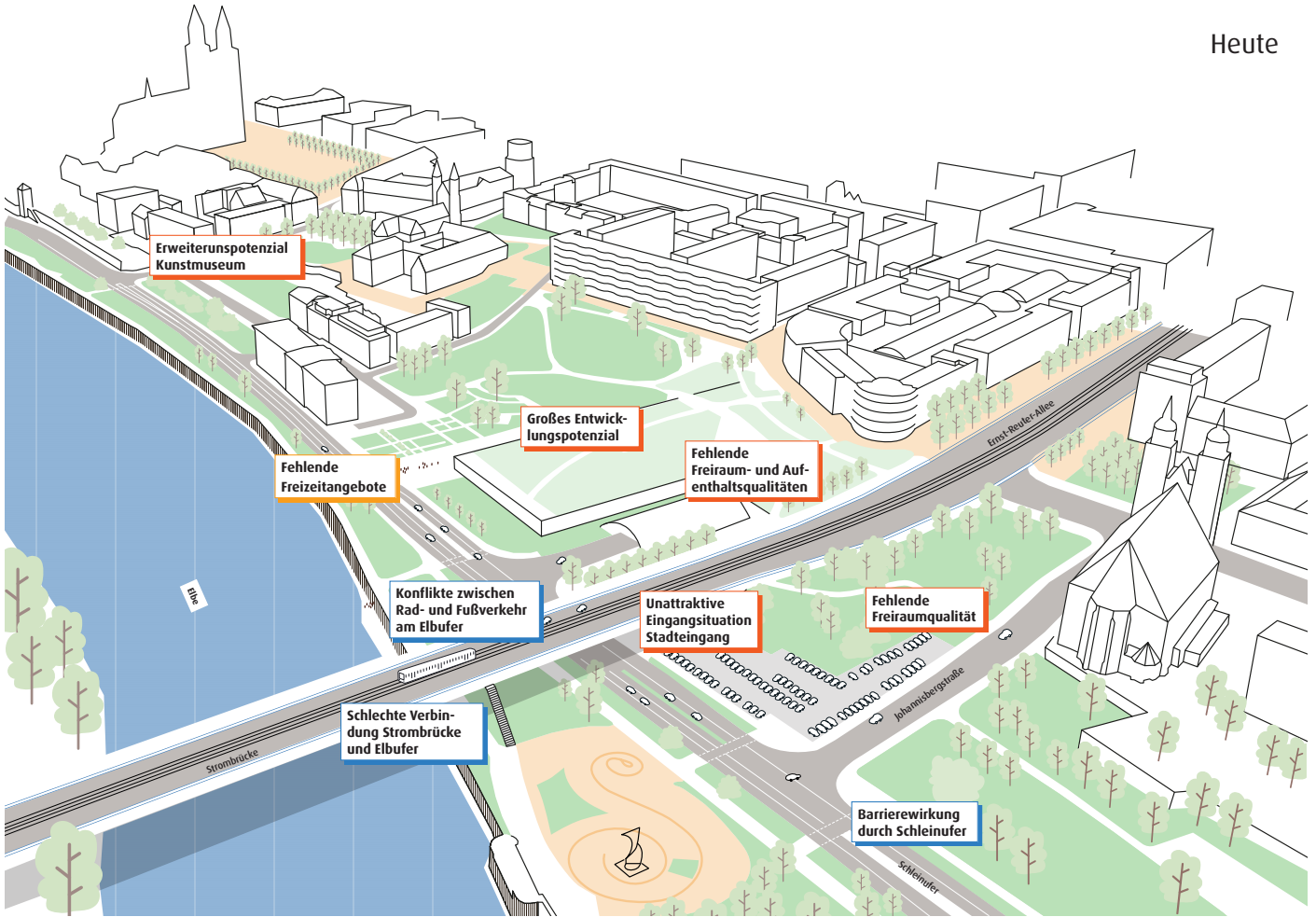
Durch kleine Blöcke entstehen viele Möglichkeiten für offene Erdgeschosse, welche eine Belebung des Straßenraums fördern und kurze, für Zufußgehende attraktive, Wegeverbindungen schaffen. Ein neuer und stark begrünter Quartiersplatz lädt zum Verweilen ein und bindet die baulich wertvolle Ikone der frühen 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. 88: Vertiefungsbereich
Elbpromenade

Heute



Zukunft



6.4. Elbpromenade

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

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

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



Abb. 89: Die Elbpromenade ist getrennt von der Innenstadt
(© Urban Catalyst)

... 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 Johannisberges 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.

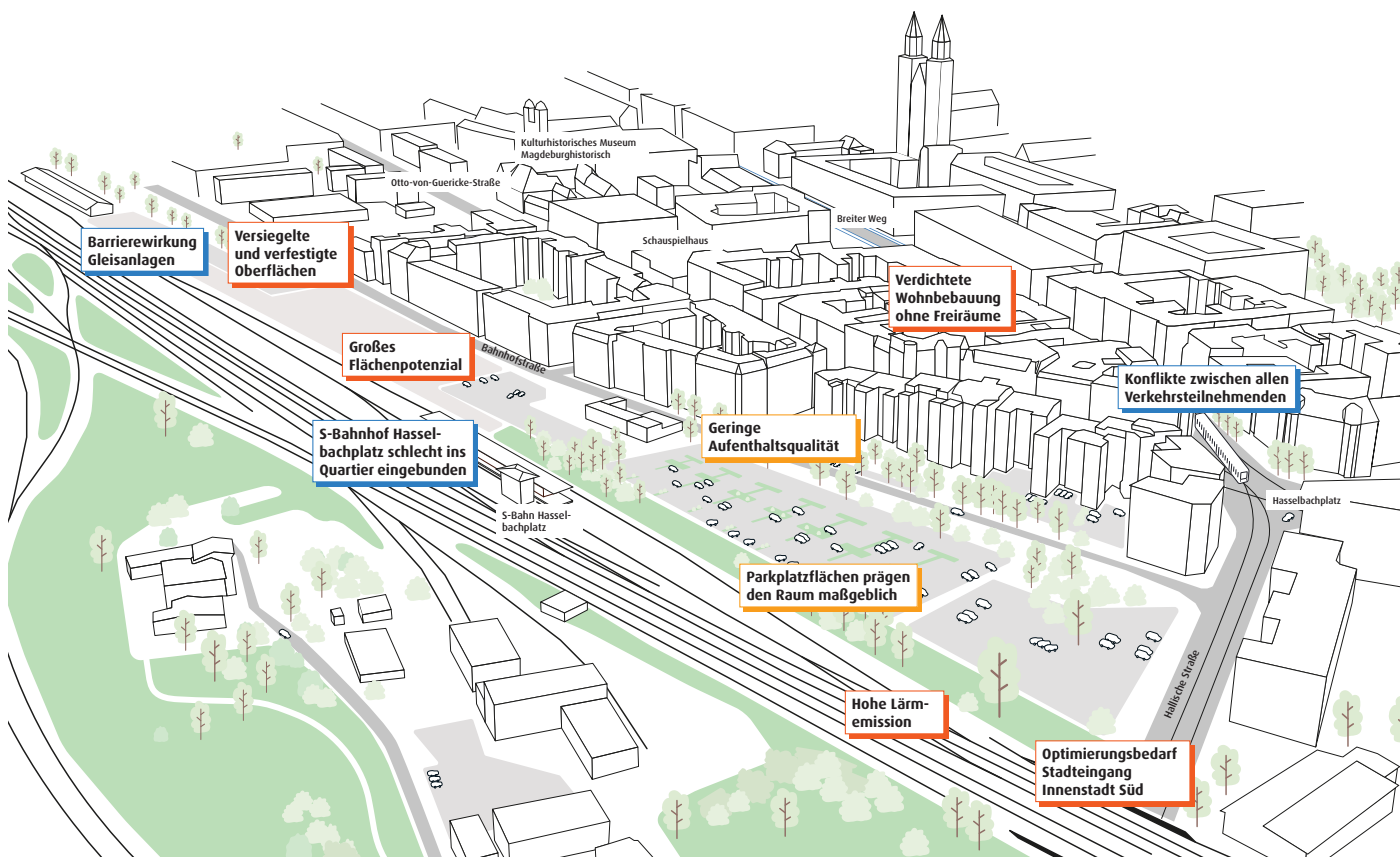
Die verkehrliche Anpassung des Schleinuferes auf zwei Spuren sowie die Einführung von Radhauptverbindungen machen das Elbufer besser erreichbar für den Langsamverkehr.

Kurzfristige Maßnahmen:

- Umbau des Verkehrsraumes des Schleinuferes, Segmentierung und mehr Raum für den Radverkehr.
- Aufwertung der Querungsmöglichkeiten und Priorisierung von Rad- und Fußverkehr beim Zugang zur Elbpromenade. 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. 90: Vertiefungsbereich
Gleispromenade

Heute



Zukunft

Neues Leben an der Gleispromenade



6.5. Gleispromenade

Von der Rückseite der Innenstadt ...

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

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 Freizeitnutzungen entwickelt werden, um der Innenstadt von dieser Seite eine wohltuende Ansicht zu verleihen.



*Abb. 91: Städtische Rückseite mit großem Entwicklungspotenzial
(© Urban Catalyst)*

... 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

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.

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 Interessenskonflikte 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.

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 angewandt 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.

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.