

Text

42 Von der Renaissance der Städte konnte auch unsere Stadt in den letzten Jahren
43 profitieren. Um Magdeburg dauerhaft attraktiv für seine Bewohner*innen und Gäste
44 zu gestalten, müssen Straßen und Plätze mit Aufenthaltsqualität geschaffen, das
45 Stadtgrün weiterentwickelt und ein soziales Auseinanderdriften von Stadtteilen
46 verhindert werden. Notwendig ist eine demokratisch legitimierte und mit
47 intensiver Bürger*innenbeteiligung begleitete Stadtplanung, die innerhalb der
48 Stadtverwaltung ein höheres Gewicht erhalten muss.

49 Hierzu ist es notwendig, dass:

- 50 • Stadtplanung nicht mehr nur vorhabenbezogen reagiert, sondern
51 vorausschauend und transparent plant.
- 52 • erweiterte Möglichkeiten zur Bürger*innenbeteiligung geschaffen werden.
53 Die Beteiligung muss sowohl online als auch offline barrierefrei möglich
54 sein, in einem frühen Planungsstadium erfolgen und die
55 Informationsveranstaltungen sollen jeweils im betroffenen Stadtteil
56 durchgeführt werden
- 57 • für städtebauliche Entwicklungen Ideenwettbewerbe und für städtebaulich
58 bedeutsame Bauwerke Gestaltungswettbewerbe durchgeführt werden. Vor
59 Auslobung ist die Aufgabenstellung öffentlich zu diskutieren.
- 60 • städtische Grundstücke langfristig für künftige Entwicklungen gesichert
61 und deshalb nicht verkauft, sondern in Erbpacht vergeben oder als
62 potentielle Entwicklungsflächen im Bestand behalten werden

63 Noch immer fehlt es in unserer Innenstadt an Flair und auch ohne Auto attraktiv
64 nutzbaren Wegen und Plätzen. Sie wird durch Verkehrsachsen zerschnitten. Der
65 Schwerpunkt der nächsten Jahre muss die Suche nach einer neuen Qualität in
66 Magdeburgs Mitte werden. Unsere Innenstadt ist sowohl durch bauliche Verdichtung
67 mit kleinteiliger, zum Flanieren einladender Nutzungsmischung als auch durch
68 Stärkung des innerstädtischen Grüns lebenswerter zu gestalten.

69 Wir wollen:

- 70 • durchsetzen, dass der Beschluss zur Erstellung eines Rahmenplanes
71 Innenstadt zügig und mit intensiver Stadtrats- und Bürger*innenbeteiligung
72 umgesetzt wird
 - 73 • eine Verdichtung der Innenstadt mit kleinteiligen Strukturen und Nutzungen
74 für mehr Urbanität
 - 75 • die Aufenthaltsqualität stärken, indem wir den Durchgangsverkehr aus der
76 Innenstadt verbannen (unter anderem Rückbau der Ernst-Reuter-Allee
77 zwischen Otto-von-Guericke- und Jakobstraße zu einer Erschließungsstraße)
 - 78 • bezahlbares Wohnen für alle Bevölkerungsschichten in der Innenstadt
79 sichern – durch Festsetzungen in Bebauungsplänen und durch die Politik
80 unserer Wohnungsbaugesellschaft
 - 81 • den Mix aus kleinteiligem Handel, Gastronomie, Kultur, Dienstleistung und
82 Wohnen in der Innenstadt und den Stadtteilzentren stärken
 - 83 • attraktivere und besser nutzbare öffentliche Plätze - durch mehr Grün und
84 Sitzbänke, durch Sport- und Spielmöglichkeiten
 - 85 • den Alten Markt zur guten Stube der Stadt entwickeln. Dazu gehört neben
86 Grün und Gastronomie auf der Platzfläche eine verstärkte gastronomische,
87 kulturelle und Handelsnutzung einschließlich möglicher Neubauten im Umfeld
88 des Platzes.
 - 89 • den Domplatz verkehrsberuhigt gestalten und dessen öffentliche Nutzung
90 neben dem Theater-Open-Air erweitern
 - 91 • den Bereich um den Hasselbachplatz in seiner Nutzung als Kneipenviertel
92 durch städtebauliche und organisatorische Maßnahmen sichern und verbessern
 - 93 • den Bereich um die Brandenburger Straße aufwerten und zu einem
94 Kreativviertel entwickeln
 - 95 • grüne Erholungsbereiche in der Innenstadt und straßenbegleitendes Grün
96 weiterentwickeln
 - 97 • fußgänger*innen- und fahrradfreundliche Verknüpfungen des Elbufers mit der
98 Innenstadt und den Stadtteilen
 - 99 • Mehrgenerationenhäuser und demokratische Wohnprojekte fördern
- 100 Den Herausforderungen an ein gesundes Stadtklima kann Magdeburg mit mehr
101 Stadtgrün, der Umgestaltung von Stadtstraßen zu Alleen, Gebäudebegrünungen und
102 der Freihaltung von Frischluftschneisen begegnen. Die Bebauung und Versiegelung
103 von Freiflächen und landwirtschaftlichen Flächen am Stadtrand muss wirksam
104 gestoppt werden.

105 Wir wollen:

- 106 • die Stadtteile stärken, deren jeweilige Spezifika weiterentwickeln,
107 Förderprogramme zielgenau einsetzen sowie gewachsene dörfliche Strukturen
108 in den Ortsteilen erhalten und aufwerten
- 109 • Brachen und Baulücken wieder nutzen, um Bauen auf der grünen Wiese und
110 eine Zersiedelung der Landschaft zu stoppen
- 111 • durchsetzen, dass keine Baugebiete mehr auf landwirtschaftlichen Flächen
112 (grüne Wiese) errichtet werden
- 113 • unsere Stadtstraßen durch umfangreiche Baumpflanzungen aufwerten
- 114 • die Begrünung von Dächern und Fassaden durch Vorbildfunktion der Stadt,
115 durch Information und Beratung sowie durch Förderprogramme unterstützen
- 116 • eine Stadt der kurzen Wege, in der durch kleinteilige Nutzungsmischung der
117 größte Teil der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann
- 118 • Barrierefreiheit und sichere Wege im Straßenverkehr für alle Altersgruppen
- 119 • Grünverbindungen zwischen den Stadtteilen und ins Umland sichern und
120 stärken
- 121 • die stärkere Berücksichtigung ökologischer Belange des Bauens, z.B. durch
122 Modellvorhaben bei Sanierungen und Neubauten, durch die Vorbildfunktion
123 der Stadt bei eigenen Bauvorhaben sowie durch Festsetzungen in
124 Bebauungsplänen und durch ein Demonstrationszentrum „Nachhaltiges Bauen“
- 125 • die Stadtentwicklung an den Achsen des öffentlichen Nahverkehrs
126 konzentrieren
- 127 • dass in Magdeburg eine autofreie Siedlung als Modellprojekt „Wohnen ohne
128 eigenes Auto“ entsteht – in guter Lage zum ÖPNV, eingebunden in ein
129 Radverkehrsnetz und mit Car-Sharing-Angeboten
- 130 • dass der Stadtmarsch frei von Wohnbebauung bleibt. Dieses Areal soll als
131 Bindeglied zwischen dem Stadtpark Rothehorn und Innenstadt/Messeplatz für
132 eine vielfältige Sport- und Freizeitnutzung mit Freiluftangeboten und nur
133 untergeordneter Bebauung entwickelt werden. Damit kann ein grünes, aber

intensiv genutztes Gegenüber zur bebauten Innenstadt in diesem hochwassergefährdeten Bereich entstehen.

- Sanierung und Neubau für genossenschaftliches Wohnen und Arbeiten/Selbstnutzerprojekte durch Grundstücksbereitstellung und Förderung unterstützen
- durch Beratung, Wettbewerbe und Förderung die Wohnungsunternehmen dazu bewegen, dass sie ihre Höfe ökologisch wertvoll und vielfältig nutzbar (um-)gestalten
- historische und stadtbildprägende Bausubstanz wirksamer schützen
- dem sozialen Auseinanderdriften dadurch entgegenwirken, dass in benachteiligten Stadtquartieren Förderprogramme konzentriert, Quartiersmanager*innen und Streetworker*innen eingesetzt und soziale Projekte (insbesondere Wohnprojekte) unterstützt werden
- Mehrgenerationenhäuser und demokratische Wohnprojekte fördern

Verkehr - Magdeburg bewegt sich ökologisch

Alle Menschen in unserer Stadt sollen ihre Ziele sicher, zügig, [umweltschonend](#), barrierefrei und sozialverträglich erreichen können.

Zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Erreichung der Klimaschutzziele muss auch in Magdeburg eine Verkehrswende eingeleitet werden. Wir streben eine „Autoarme Innenstadt“ an, indem wir den ‚Umweltverbund‘ aus Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Nahverkehr fördern. Alle vier Verkehrsträger sollen mit einem Anteil von jeweils 25 % aller Wege gleichberechtigt nebeneinanderstehen.

Die im Verkehrsentwicklungsplan 2030Plus vorgeschlagenen Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes sind umzusetzen.

Fußverkehr und Barrierefreiheit

Viele Wege lassen sich zu Fuß sehr gut bewältigen. Ein Fünftel aller mit dem Auto zurückgelegten Wege ist kürzer als zwei Kilometer. Die meisten dieser Wege könnten problemlos zu Fuß zurückgelegt werden.

Luftverschmutzung, Lärmbelastung, städtebauliche Defizite und Unfallgefahren machen jedoch das Zu-Fuß-Gehen unattraktiv. Deshalb braucht die Stadt mehr Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, womit auch der Einzelhandel gestärkt wird. Die Auswirkungen und Akzeptanz der Bürger*innen und Geschäftsleute kann durch Testphasen geprüft werden.

Der barrierefreie Ausbau von Verkehrsanlagen, insbesondere von bestehenden Straßenbahnhaltestellen ist seit Jahren vernachlässigt. Dass es auch anders gehen kann, zeigt das Stadtbahnprogramm von Halle (Saale).

172 Wir wollen:

- 173 • das Zu-Fuß-Gehen stadtweit im Hinblick auf Sicherheit, Barrierefreiheit
174 und Durchlässigkeit prüfen
- 175 • ein Schulwegsicherungsprogramm, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen, damit
176 alle Kinder sicher und allein zu ihren Schulen und Sportstätten kommen
- 177 • die Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen von Fußwegen erhöhen und den
178 Haushaltstitel für Bordsteinabsenkungen wieder einführen
- 179 • die konsequente Einrichtung flächendeckender Tempo 30-Zonen, Anordnung von
180 Tempo 30 im Bereich von Schulen, Kindertagesstätten und Altenpflegeheimen
181 sowie Temporeduzierungen auf ausgewählten Erschließungsstraßen wie z.B.
182 auf dem Klusdamm
- 183 • im Südabschnitt des Breiten Weges verkehrsberuhigte Bereiche zwischen
184 Hasselbachplatz und Keplerstraße und zwischen Bärstraße und Ernst-Reuter-
185 Allee ausweisen
- 186 • den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren und verkehrsberuhigende
187 Maßnahmen in der Ernst-Reuter-Allee und im Breiten Weg vornehmen („Ein
188 Herz für Magdeburg“) sowie den Rückbau der Reuter-Allee zwischen Otto-von-
189 Guericke- und Jakobstraße. Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit den
190 Bürger*innen und Geschäftsleuten zunächst auszuprobieren.
- 191 • dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und aus
192 Lärmschutzgründen die Große Diesdorfer Straße und die ‚Hauptstraße‘
193 zwischen Buckau und Westerhüsen umweltgerecht und barrierefrei umgebaut
194 werden
- 195 • mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten an großen Straßen (z.B.
196 Mittelinseln) und mehr Zebrastreifen entstehen
- 197 • dass Fußgänger*innen an Ampelanlagen nicht länger als 60 Sekunden warten
198 müssen
- 199 • bauliche und organisatorische Maßnahmen gegen Falschparker*innen an
200 Kreuzungsbereichen und auf Geh- und Radwegen

201 Radverkehr

202 Wenn wir das Klima retten wollen, dann müssen mehr Menschen öfter vom Auto auf
203 das Rad umsteigen. Doch nur, wer sich sicher fühlt, steigt um. Dafür muss noch
204 viel in Magdeburg getan werden. Der Radverkehr braucht vor allem mehr Fläche und
205 es muss deutlich mehr Geld in die Infrastruktur investiert werden.

206 Wir wollen:

- 207 • eine verlässliche Bereitstellung von 11,00 € je Einwohner*in und Jahr für
208 den Radverkehr im Haushalt unserer Stadt entsprechend der Empfehlung des

209 Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) und die Nutzung entsprechender
210 Förderprogramme

- 211 • eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n), der die Geschäfte der Arbeitsgruppe
212 Radverkehr führt, die Planungen zum Fahrradverkehr koordiniert, bei allen
213 Straßenbauten die Belange des Radverkehrs überprüft und Kampagnen zur
214 Förderung des Radverkehrs organisiert
- 215 • ein lückenloses Radverkehrsnetz zwischen allen Stadtteilen
- 216 • dass die noch immer ausstehenden Investitionsmaßnahmen der
217 Radverkehrskonzeption 2004-2012 endlich realisiert werden
- 218 • innerstädtische Radschnellverbindungen und Radschnellwege in das Umland
219 u.a. nach Osterweddingen, Schönebeck, entlang der 2. Nord-Süd-Verbindung
220 bis nach Barleben und Wolmirstedt und mit Umnutzung der denkmalgeschützten
221 Kanonenbahnbrücke bis nach Biederitz
- 222 • Ausweisung von Fahrradstraßen - wie in der Goethestraße geplant - und die
223 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen
- 224 • die Projektierung von Radverkehrsanlagen an großen Straßen zukünftig
225 vorzugsweise als geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“). Wenn
226 hierfür die Straßenbreite nicht ausreicht, sind Radfahrstreifen und
227 Schutzstreifen entsprechend den Empfehlungen zur Anlage von
228 Radverkehrsanlagen (ERA 2010) abzumarkieren.
- 229 • dass Radverkehrsanlagen zukünftig grundsätzlich mit Asphaltoberflächen
230 angelegt werden und auf Kopfsteinpflasterstraßen Teil-Asphaltierungen
231 vorgenommen werden (z.B. beschlossenes Pilotprojekt Wilhelm-Külz-Straße).
- 232 • dass bei Grundstückszufahrten künftig die vorfahrtberechtigten Radwege
233 grundsätzlich gemäß der ERA 2010 asphaltiert oder glatt gepflastert
234 ausgeführt werden. Mit Natursteinpflaster ausgestattete Zufahrten sind
235 nach und nach umzubauen (entsprechende Mittel stehen für die Jahre 2019-
236 2021 zur Verfügung).
- 237 • eine Schaffung weiterer sicherer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
238 – ggf. auch durch Umwidmung von Autostellflächen, wenn keine anderen
239 Flächen zur Verfügung stehen
- 240 • die baldige Realisierung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof
- 241 • die zügige Inkraftsetzung der beschlossenen Fahrradabstellsatzung
- 242 • die konsequente Ahndung unberechtigten Parkens auf Behindertenparkplätzen,
243 auf Rad- und Fußwegen durch den Ausbau der Fahrradstaffel des
244 Ordnungsamtes und verstärkte Kontrollen. Die MVB und der
245 Abfallwirtschaftsbetrieb müssen das Recht bekommen, selbst abzuschleppen.

246 Eine Vergabe von Kontrolle und Abschleppen an Unternehmen auf
247 Provisionsbasis ist zu prüfen.

- 248 • eine ausreichende Beleuchtung von Radwegen. Dabei sollten intelligente
249 Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen (Dimmen per Bewegungsmelder).
- 250 • die Aufstellung moderner elektronisch gesteuerter Fahrradboxen auch mit
251 Lademöglichkeiten für Pedelecs an touristischen Highlights (z.B. Dom,
252 Museum, Marktplatz, Petriförder, Schiffshebewerk)
- 253 • die Schaffung eines Bike-Sharing Angebots mit flächendeckenden
254 Rückgabemöglichkeiten insbesondere auch für Pendler*innen und für den
255 Fahrradtourismus
- 256 • eine deutlich bessere Radverkehrsführung in der Ernst-Reuter-
257 Allee/Bahnhofsbereich gegenüber der planfestgestellten Variante der
258 Tunnelplanung

259 Öffentlicher Nahverkehr

260 Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat des
261 städtischen Verkehrs. Der Nahverkehrsplan 2018 (NVP) stellt für uns das
262 Minimalprogramm für die Entwicklung des ÖPNV dar. Unsere Forderungen zum Ausbau
263 des öffentlichen Nahverkehrs gehen über die konsequente Umsetzung des NVP 2018
264 hinaus.

265 Wir wollen:

- 266 • zur Behebung des Instandhaltungsrückstaus an Gleisanlagen die Zuweisungen
267 der Landeshauptstadt erhöhen
- 268 • statt der regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen ein Moratorium und Prüfung
269 neuer Finanzierungsmöglichkeiten
- 270 • die Einführung eines verbilligten Sozialtickets für Hartz IV-
271 Empfänger*innen
- 272 • allen Schüler*innen den ÖPNV an allen Tagen rund um die Uhr kostenfrei zur
273 Verfügung stellen
- 274 • die zügige Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit
275 weitest gehendem Erhalt der Straßenbäume
- 276 • die Schaffung einer Buslinie vom Hauptbahnhof über die Jakobstraße zum
277 Wissenschaftshafen/Werner-Heisenberg-Straße und die Beibehaltung der

Busverbindung vom Neustädter Feld über Mittagstraße zur Neuen Neustadt und deren Verlängerung in die Alte Neustadt

- die Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Ottersleben, über die Jakobstraße sowie von der Brückstraße über die Berliner Chaussee, um die Angersiedlung und die Sportarenen anzuschließen
- den zügigen vollständigen barrierefreien Ausbau aller ÖPNV-Haltestellen (10 Stück/Jahr)
- die konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an allen Ampelanlagen und die Ausweisung von mehr ÖPNV-Spuren
- nach und nach alle Busse und Straßenbahnen mit Klimaanlage, WLAN und USB-Anschlüssen ausstatten
- die Weiterentwicklung der ‚EasyGo‘-App auch zum Kauf aller Kartenangebote und die Nutzung elektronischer Zahlungsmittel (EC-Karte, Kredit-Karte, Kontaktloses Zahlen) an den Fahrscheinautomaten ohne Vernachlässigung des Vorverkaufs von Blockfahrscheinen
- zur Bekämpfung fahrzeugbedingter Ausfälle im Straßenbahn- und Busverkehr ist eine mindestens 20%ige barrierefreie Reserve vorzuhalten
- finanzielle Anreize zur Ausweitung der flexiblen Dienste und Einstellung von mindestens 10 % mehr Personal mit Fahrdiensteignung, damit es zu deutlich weniger Fahrtausfällen kommt

Sonstiger Verkehr

Obwohl das Konzept der autogerechten Stadt längst überholt ist, fördert Magdeburgs Stadtverwaltung nach wie vor hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr (MIV). Umfragen zeigen deutlich, dass viele Menschen anders mobil sein wollen. Wir setzen auf eine „Autoarme Innenstadt“ mit Verkehrsberuhigung und Tempobegrenzungen nicht nur auf Wohnstraßen. Der Autoverkehr darf angesichts der Klimaziele nicht länger bevorzugt werden.

Wir wollen:

- die baldige Realisierung der neuen Strombrücke und die denkmalgerechte Sanierung der Anna-Ebert-Brücke. Eine weitere Straßenbrücke halten wir für entbehrlich und auch nicht finanzierbar.
- die zügige Freigabe der Tunnelbaustelle für Fuß- und Radverkehr und ÖPNV sowie die baldige Fertigstellung des von uns nicht gewollten Tunnelprojekts mit der Umsetzung der stadtgestalterischen Elemente (Tunneleingänge, Lichtkonzept usw.) entsprechend den Ergebnissen des

- 313 Gestaltungswettbewerbs von 2012 und mit der Nachbesserung der
314 Treppenaufgänge am Kölner Platz durch Rolltreppen oder Aufzüge
- 315 • den Aufbau eines Netzes von mehr als 120 Stromtankstellen insbesondere in
316 Wohnquartieren mit Mehrfamilienhäusern
- 317 • die Unterstützung des Carsharings durch Bereitstellung von Standplätzen im
318 öffentlichen Raum, Verknüpfung mit ÖPNV- und Radabstellanlagen und dessen
319 stärkere Nutzung durch die Stadtverwaltung und ihre Unternehmen