

## KW 02 Kapitel 02 - Stadtentwicklung – GRÜNE Urbanität für Magdeburg

Gremium: Kreisvorstand

Beschlussdatum: 17.01.2019

### Text

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

8 Hierzu ist es notwendig, dass:

- 9 • erweiterte Möglichkeiten zur Bürger\*innenbeteiligung geschaffen werden.  
10 Die Beteiligung muss sowohl online als auch offline barrierefrei möglich  
11 sein und in einem frühen Planungsstadium erfolgen.
- 12 • für städtebauliche Entwicklungen Ideenwettbewerbe und für städtebaulich  
13 bedeutsame Bauwerke Gestaltungswettbewerbe durchgeführt werden. Vor  
14 Auslobung ist die Aufgabenstellung öffentlich zu diskutieren.
- 15 • städtische Grundstücke langfristig für künftige Entwicklungen gesichert  
16 und nicht verkauft, sondern in Erbpacht vergeben oder als potentielle  
17 Entwicklungsflächen im Bestand behalten werden

18 Noch immer fehlt es in unserer Stadt an innerstädtischem Flair, unsere  
19 Innenstadt wird durch Verkehrsachsen zerschnitten. Der Schwerpunkt der nächsten  
20 Jahre muss die Suche nach einer neuen Qualität in Magdeburgs Mitte werden.  
21 Unsere Innenstadt ist sowohl durch bauliche Verdichtung mit kleinteiliger, zum  
22 Flanieren einladender Nutzungsmischung als auch durch Stärkung des  
23 innerstädtischen Grüns lebenswerter zu gestalten.

24 Wir wollen:

- 25 • durchsetzen, dass der Beschluss zur Erstellung eines Rahmenplanes  
26 Innenstadt zügig und mit intensiver Stadtrats- und Bürger\*innenbeteiligung  
27 umgesetzt wird
- 28 • eine Verdichtung der Innenstadt mit kleinteiligen Strukturen und Nutzungen  
29 für mehr Urbanität
- 30 • die Aufenthaltsqualität stärken, indem wir den Durchgangsverkehr aus der  
31 Innenstadt verbannen (unter anderem Rückbau der Ernst-Reuter-Allee  
32 zwischen Otto-von-Guericke- und Jakobstraße zu einer Erschließungsstraße)
- 33 • bezahlbares Wohnen für alle Bevölkerungsschichten in der Innenstadt  
34 sichern – durch Festsetzungen in Bebauungsplänen und durch die Politik  
35 unserer Wohnungsbaugesellschaft
- 36 • den Mix aus kleinteiligem Handel, Gastronomie, Kultur, Dienstleistung und  
37 Wohnen in der Innenstadt und den Stadtteilzentren stärken
- 38 • attraktivere und besser nutzbare öffentliche Plätze - durch mehr Grün und  
39 Sitzbänke, durch Sport- und Spielmöglichkeiten
- 40 • den Alten Markt zur guten Stube der Stadt entwickeln. Dazu gehört neben  
41 Grün und Gastronomie auf der Platzfläche eine verstärkte gastronomische,  
42 kulturelle und Handelsnutzung einschließlich möglicher Neubauten im Umfeld  
43 des Platzes.
- 44 • den Domplatz verkehrsberuhigt gestalten und dessen öffentliche Nutzung  
45 neben dem Theater-Open-Air erweitern
- 46 • den Bereich um den Hasselbachplatz in seiner Nutzung als Kneipenviertel  
47 durch städtebauliche und organisatorische Maßnahmen sichern und verbessern
- 48 • den Bereich um die Brandenburger Straße aufwerten und zu einem  
49 Kreativviertel entwickeln
- 50 • grüne Erholungsbereiche in der Innenstadt und straßenbegleitendes Grün  
51 weiterentwickeln
- 52 • fußgänger\*innen- und fahrradfreundliche Verknüpfungen des Elbufers mit der  
53 Innenstadt und den Stadtteilen
- 54 • Mehrgenerationenhäuser und demokratische Wohnprojekte fördern

55 Den Herausforderungen an ein gesundes Stadtklima kann Magdeburg mit mehr  
56 Stadtgrün, der Umgestaltung von Stadtstraßen zu Alleen, Gebäudebegrünungen und  
57 der Freihaltung von Frischluftschneisen begegnen. Die Bebauung und Versiegelung  
58 von Freiflächen und landwirtschaftlichen Flächen am Stadtrand muss wirksam  
59 gestoppt werden.

60 Wir wollen:

- 61 • die Stadtteile stärken, deren jeweilige Spezifika weiterentwickeln,  
62 Förderprogramme zielgenau einsetzen sowie gewachsene dörfliche Strukturen  
63 in den Ortsteilen erhalten und aufwerten
- 64 • Brachen und Baulücken wieder nutzen, um Bauen auf der grünen Wiese und  
65 eine Zersiedelung der Landschaft zu stoppen
- 66 • durchsetzen, dass keine Baugebiete mehr auf landwirtschaftlichen Flächen  
67 (grüne Wiese) errichtet werden
- 68 • unsere Stadtstraßen durch umfangreiche Baumpflanzungen aufwerten
- 69 • die Begrünung von Dächern und Fassaden durch Vorbildfunktion der Stadt,  
70 durch Information und Beratung sowie durch Förderprogramme unterstützen
- 71 • eine Stadt der kurzen Wege, in der durch kleinteilige Nutzungsmischung der  
72 größte Teil der Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann
- 73 • Barrierefreiheit und sichere Wege im Straßenverkehr für alle Altersgruppen
- 74 • Grünverbindungen zwischen den Stadtteilen und ins Umland sichern und  
75 stärken
- 76 • die stärkere Berücksichtigung ökologischer Belange des Bauens, z.B. durch  
77 Modellvorhaben bei Sanierungen und Neubauten, durch die Vorbildfunktion  
78 der Stadt bei eigenen Bauvorhaben sowie durch Festsetzungen in  
79 Bebauungsplänen und durch ein Demonstrationszentrum „Nachhaltiges Bauen“
- 80 • die Stadtentwicklung an den Achsen des öffentlichen Nahverkehrs  
81 konzentrieren
- 82 • dass in Magdeburg eine autofreie Siedlung als Modellprojekt „Wohnen ohne  
83 eigenes Auto“ entsteht – in guter Lage zum ÖPNV, eingebunden in ein  
84 Radverkehrsnetz und mit Car-Sharing-Angeboten
- 85 • dass der Stadtmarsch frei von Wohnbebauung bleibt. Dieses Areal soll als  
86 Bindeglied zwischen dem Stadtpark Rothehorn und Innenstadt/Messeplatz für  
87 eine vielfältige Sport- und Freizeitnutzung mit Freiluftangeboten und nur  
88 untergeordneter Bebauung entwickelt werden. Damit kann ein grünes, aber

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

91 • Sanierung und Neubau für genossenschaftliches Wohnen und  
92 Arbeiten/Selbstnutzerprojekte durch Grundstücksbereitstellung und  
93 Förderung unterstützen

94 • durch Beratung, Wettbewerbe und Förderung die Wohnungsunternehmen dazu  
95 bewegen, dass sie ihre Höfe ökologisch wertvoll und vielfältig nutzbar  
96 (um-)gestalten

97 • historische und stadtbildprägende Bausubstanz wirksamer schützen

98 • dem sozialen Auseinanderdriften dadurch entgegenwirken, dass in  
99 benachteiligten Stadtquartieren Förderprogramme konzentriert,  
100 Quartiersmanager\*innen und Streetworker\*innen eingesetzt und soziale  
101 Projekte (insbesondere Wohnprojekte) unterstützt werden

102 • Mehrgenerationenhäuser und demokratische Wohnprojekte fördern

### 103 Verkehr - Magdeburg bewegt sich ökologisch

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

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

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

#### 114 Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

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

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

127 Wir wollen:

- 128 • das Zu-Fuß-Gehen stadtweit im Hinblick auf Sicherheit, Barrierefreiheit  
129 und Durchlässigkeit prüfen
- 130 • ein Schulwegsicherungsprogramm, um Unfallschwerpunkte zu beseitigen, damit  
131 alle Kinder sicher und allein zu ihren Schulen und Sportstätten kommen
- 132 • die Mittel für Instandsetzungsmaßnahmen von Fußwegen erhöhen und den  
133 Haushaltstitel für Bordsteinabsenkungen wieder einführen
- 134 • die konsequente Einrichtung flächendeckender Tempo 30-Zonen, Anordnung von  
135 Tempo 30 im Bereich von Schulen, Kindertagesstätten und Altenpflegeheimen  
136 sowie Temporeduzierungen auf ausgewählten Erschließungsstraßen wie z.B.  
137 auf dem Klusdamm
- 138 • im Südabschnitt des Breiten Weges verkehrsberuhigte Bereiche zwischen  
139 Hasselbachplatz und Keplerstraße und zwischen Bärstraße und Ernst-Reuter-  
140 Allee ausweisen
- 141 • den Durchgangsverkehr in der Innenstadt reduzieren und verkehrsberuhigende  
142 Maßnahmen in der Ernst-Reuter-Allee und im Breiten Weg vornehmen („Ein  
143 Herz für Magdeburg“) sowie den Rückbau der Reuter-Allee zwischen Otto-von-  
144 Guericke- und Jakobstraße. Die Maßnahmen sind in enger Abstimmung mit den  
145 Bürger\*innen und Geschäftsleuten zunächst auszuprobieren.
- 146 • dass zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Sicherheit und aus  
147 Lärmschutzgründen die Große Diesdorfer Straße und die ‚Hauptstraße‘  
148 zwischen Buckau und Westerhüsen umweltgerecht und barrierefrei umgebaut  
149 werden
- 150 • mehr sichere Überquerungsmöglichkeiten an großen Straßen (z.B.  
151 Mittelinseln) und mehr Zebrastreifen entstehen
- 152 • dass Fußgänger\*innen an Ampelanlagen nicht länger als 60 Sekunden warten  
153 müssen
- 154 • bauliche und organisatorische Maßnahmen gegen Falschparker\*innen an  
155 Kreuzungsbereichen und auf Geh- und Radwegen

156 Radverkehr

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

161 Wir wollen:

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

- 164 Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) und die Nutzung entsprechender  
165 Förderprogramme
- 166 • eine(n) Radverkehrsbeauftragte(n), der die Geschäfte der Arbeitsgruppe  
167 Radverkehr führt, die Planungen zum Fahrradverkehr koordiniert, bei allen  
168 Straßenbauten die Belange des Radverkehrs überprüft und Kampagnen zur  
169 Förderung des Radverkehrs organisiert
  - 170 • ein lückenloses Radverkehrsnetz zwischen allen Stadtteilen
  - 171 • dass die noch immer ausstehenden Investitionsmaßnahmen der  
172 Radverkehrskonzeption 2004-2012 endlich realisiert werden
  - 173 • innerstädtische Radschnellverbindungen und Radschnellwege in das Umland  
174 u.a. nach Osterweddingen, Schönebeck, entlang der 2. Nord-Süd-Verbindung  
175 bis nach Barleben und Wolmirstedt und mit Umnutzung der denkmalgeschützten  
176 Kanonenbahnbrücke bis nach Biederitz
  - 177 • Ausweisung von Fahrradstraßen - wie in der Goethestraße geplant - und die  
178 Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in beide Richtungen
  - 179 • die Projektierung von Radverkehrsanlagen an großen Straßen zukünftig  
180 vorzugsweise als geschützte Radfahrstreifen („Protected Bike Lane“). Wenn  
181 hierfür die Straßenbreite nicht ausreicht, sind Radfahrstreifen und  
182 Schutzstreifen entsprechend den Empfehlungen zur Anlage von  
183 Radverkehrsanlagen (ERA 2010) abzumarkieren.
  - 184 • dass Radverkehrsanlagen zukünftig grundsätzlich mit Asphaltoberflächen  
185 angelegt werden und auf Kopfsteinpflasterstraßen Teil-Asphaltierungen  
186 vorgenommen werden (z.B. beschlossenes Pilotprojekt Wilhelm-Külz-Straße).
  - 187 • dass bei Grundstückszufahrten künftig die vorfahrtberechtigten Radwege  
188 grundsätzlich gemäß der ERA 2010 asphaltiert oder glatt gepflastert  
189 ausgeführt werden. Mit Natursteinpflaster ausgestattete Zufahrten sind  
190 nach und nach umzubauen (entsprechende Mittel stehen für die Jahre 2019-  
191 2021 zur Verfügung).
  - 192 • eine Schaffung weiterer sicherer Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum  
193 – ggf. auch durch Umwidmung von Autostellflächen, wenn keine anderen  
194 Flächen zur Verfügung stehen
  - 195 • die baldige Realisierung des Fahrradparkhauses am Hauptbahnhof
  - 196 • die zügige Inkraftsetzung der beschlossenen Fahrradabstellsatzung
  - 197 • die konsequente Ahndung unberechtigten Parkens auf Behindertenparkplätzen,  
198 auf Rad- und Fußwegen durch den Ausbau der Fahrradstaffel des  
199 Ordnungsamtes und verstärkte Kontrollen. Die MVB und der  
200 Abfallwirtschaftsbetrieb müssen das Recht bekommen, selbst abzuschleppen.

201 Eine Vergabe von Kontrolle und Abschleppen an Unternehmen auf  
202 Provisionsbasis ist zu prüfen.

203 • eine ausreichende Beleuchtung von Radwegen. Dabei sollten intelligente  
204 Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen (Dimmen per Bewegungsmelder).

205 • die Aufstellung moderner elektronisch gesteuerter Fahrradboxen auch mit  
206 Lademöglichkeiten für Pedelecs an touristischen Highlights (z.B. Dom,  
207 Museum, Marktplatz, Petriförder, Schiffshebewerk)

208 • die Schaffung eines Bike-Sharing Angebots mit flächendeckenden  
209 Rückgabemöglichkeiten insbesondere auch für Pendler\*innen und für den  
210 Fahrradtourismus

211 • eine deutlich bessere Radverkehrsführung in der Ernst-Reuter-  
212 Allee/Bahnhofsbereich gegenüber der planfestgestellten Variante der  
213 Tunnelplanung

#### 214 Öffentlicher Nahverkehr

215 Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) bildet das Rückgrat des  
216 städtischen Verkehrs. Der Nahverkehrsplan 2018 (NVP) stellt für uns das  
217 Minimalprogramm für die Entwicklung des ÖPNV dar. Unsere Forderungen zum Ausbau  
218 des öffentlichen Nahverkehrs gehen über die konsequente Umsetzung des NVP 2018  
219 hinaus.

#### 220 Wir wollen:

221 • zur Behebung des Instandhaltungsrückstaus an Gleisanlagen die Zuweisungen  
222 der Landeshauptstadt erhöhen

223 • statt der regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen ein Moratorium und Prüfung  
224 neuer Finanzierungsmöglichkeiten

225 • die Einführung eines verbilligten Sozialtickets für Hartz IV-  
226 Empfänger\*innen

227 • allen Schüler\*innen den ÖPNV an allen Tagen rund um die Uhr kostenfrei zur  
228 Verfügung stellen

229 • die zügige Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit  
230 weitest gehendem Erhalt der Straßenbäume

231 • die Schaffung einer Buslinie vom Hauptbahnhof über die Jakobstraße zum  
232 Wissenschaftshafen/Werner-Heisenberg-Straße und die Beibehaltung der

- 233 Busverbindung vom Neustädter Feld über Mittagstraße zur Neuen Neustadt und  
234 deren Verlängerung in die Alte Neustadt
- 235 • die Erweiterung des Straßenbahnnetzes nach Ottersleben, über die  
236 Jakobstraße sowie von der Brückstraße über die Berliner Chaussee, um die  
237 Angersiedlung und die Sportarenen anzuschließen
- 238 • den zügigen vollständigen barrierefreien Ausbau aller ÖPNV-Haltestellen  
239 (10 Stück/Jahr)
- 240 • die konsequente ÖPNV-Bevorrechtigung an allen Ampelanlagen und die  
241 Ausweisung von mehr ÖPNV-Spuren
- 242 • nach und nach alle Busse und Straßenbahnen mit Klimaanlage, WLAN und USB-  
243 Anschlüssen ausstatten
- 244 • die Weiterentwicklung der ‚EasyGo‘-App auch zum Kauf aller Kartenangebote  
245 und die Nutzung elektronischer Zahlungsmittel (EC-Karte, Kredit-Karte,  
246 Kontaktloses Zahlen) an den Fahrscheinautomaten ohne Vernachlässigung des  
247 Vorverkaufs von Blockfahrscheinen
- 248 • zur Bekämpfung fahrzeugbedingter Ausfälle im Straßenbahn- und Busverkehr  
249 ist eine mindestens 20%ige barrierefreie Reserve vorzuhalten
- 250 • finanzielle Anreize zur Ausweitung der flexiblen Dienste und Einstellung  
251 von mindestens 10 % mehr Personal mit Fahrdiensteignung, damit es zu  
252 deutlich weniger Fahrausfällen kommt

#### 253 Sonstiger Verkehr

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

#### 260 Wir wollen:

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

- 268 Gestaltungswettbewerbs von 2012 und mit der Nachbesserung der  
269 Treppenaufgänge am Kölner Platz durch Rolltreppen oder Aufzüge
- 270 • den Aufbau eines Netzes von mehr als 120 Stromtankstellen insbesondere in  
271 Wohnquartieren mit Mehrfamilienhäusern
- 272 • die Unterstützung des Carsharings durch Bereitstellung von Standplätzen im  
273 öffentlichen Raum, Verknüpfung mit ÖPNV- und Radabstellanlagen und dessen  
274 stärkere Nutzung durch die Stadtverwaltung und ihre Unternehmen