

Text

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

Hierzu ist es notwendig, dass:

- Stadtplanung nicht mehr nur vorhabenbezogen reagiert, sondern vorausschauend und transparent plant.
- erweiterte Möglichkeiten zur Bürger*innenbeteiligung geschaffen werden. Die Beteiligung muss sowohl online als auch offline barrierefrei möglich sein und in einem frühen Planungsstadium erfolgen.
- für städtebauliche Entwicklungen Ideenwettbewerbe und für städtebaulich bedeutsame Bauwerke Gestaltungswettbewerbe durchgeführt werden. Vor Auslobung ist die Aufgabenstellung öffentlich zu diskutieren.
- städtische Grundstücke langfristig für künftige Entwicklungen gesichert und nicht verkauft, sondern in Erbpacht vergeben oder als potentielle Entwicklungsflächen im Bestand behalten werden

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

26 Wir wollen:

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

62 Wir wollen:

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

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

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

105 Verkehr - Magdeburg bewegt sich ökologisch

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

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

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

116 Fußverkehr und Barrierefreiheit

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

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

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

129 Wir wollen:

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

158 Radverkehr

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

163 Wir wollen:

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

166 Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2020) und die Nutzung entsprechender
167 Förderprogramme

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

203 Eine Vergabe von Kontrolle und Abschleppen an Unternehmen auf
204 Provisionsbasis ist zu prüfen.

- 205 • eine ausreichende Beleuchtung von Radwegen. Dabei sollten intelligente
206 Beleuchtungssysteme zum Einsatz kommen (Dimmen per Bewegungsmelder).

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

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

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

216 Öffentlicher Nahverkehr

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

222 Wir wollen:

- 223 • zur Behebung des Instandhaltungsrückstaus an Gleisanlagen die Zuweisungen
224 der Landeshauptstadt erhöhen
- 225 • statt der regelmäßigen Fahrpreiserhöhungen ein Moratorium und Prüfung
226 neuer Finanzierungsmöglichkeiten
- 227 • die Einführung eines verbilligten Sozialtickets für Hartz IV-
228 Empfänger*innen
- 229 • allen Schüler*innen den ÖPNV an allen Tagen rund um die Uhr kostenfrei zur
230 Verfügung stellen
- 231 • die zügige Fertigstellung der 2. Nord-Süd-Verbindung der Straßenbahn mit
232 weitest gehendem Erhalt der Straßenbäume
- 233 • die Schaffung einer Buslinie vom Hauptbahnhof über die Jakobstraße zum
234 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

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