



„Brandenburger Städte: Lebenswert und zukunftsfest“

Strategie Stadtentwicklung und Wohnen

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8
14467 Potsdam
oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de
www.mil.brandenburg.de

Bearbeitung

MIL, Referat 22 Stadtentwicklung

Layout und Druck

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Titelabbildungen:

Hans-Joachim Stricker, Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH., LBV, Urban Catalyst

Auflage: 1.000 Exemplare

Stand: Juni 2022

Hinweis

Die Arbeitshilfe wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung herausgegeben. Sie darf nicht während eines Wahlkampfes zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags- Bundestags- und Kommunalwahlen sowie auch für die Wahl der Mitglieder des Europäischen Parlaments. Unabhängig davon, wann, auf welchem Wege und in welcher Anzahl diese Schrift der Empfängerin/dem Empfänger zugegangen ist, darf sie auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Landesregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte.

Vorwort



© Volker Tanner

„Brandenburger Städte – lebenswert und zukunftsfest“: Der Titel unserer Strategie Stadtentwicklung und Wohnen spiegelt den Stellenwert der kommunalen Ebene für dieses weite Aufgabenfeld deutlich wider. Die Städte stehen mit ihrer gebauten Substanz für Qualität und sind ein eigener Teil der Identität Brandenburgs. Gleichzeitig tragen sie sichtbar zur wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Entwicklung unseres Landes bei.

Das anhaltende Wachstum Berlins schafft Möglichkeiten und eröffnet Entscheidungsspielräume, im Brandenburger Umland und darüber hinaus. Die Städte haben zudem die Herausforderungen zu meistern, die mit der Aufnahme und Integration geflüchteter Menschen verbunden sind. Dies alles stellt Brandenburgs Stadt-

entwicklung vor neue Aufgaben. Sie gilt es anzunehmen mit dem notwendigen Selbstbewusstsein, das die Städte inzwischen durchaus haben und nutzen.

Der Wandel der Rahmenbedingungen zwingt uns in Brandenburg in mancher Hinsicht zum Innehalten. Das Wünschbare und Mögliche muss neu bewertet werden. Die Pandemie hat in den letzten zwei Jahren viele Entwicklungen verstärkt, die uns bereits vorher zu denken gegeben haben und neue Antworten verlangen. Der gravierende Strukturwandel in den Stadtzentren gehört dazu.

Gemeinsam angehen müssen wir aber auch die anderen Themen, die Stadtentwicklung beeinflussen. Die Digitalisierung verlangt neue Wege, bietet aber gleichzeitig Lösungsmöglichkeiten. Klimawandel und Klimaschutz sind eng verbunden mit neuen Anforderungen für den Gebäudebereich und folglich für das Wohnen. Mit dem Klimaschutz einher geht die Mobilitätswende. Sie birgt gerade in einem Flächenland wie Brandenburg einen hohen Diskussions- und Abstimmungsbedarf. Hochaktuell bleibt der demographische Wandel: Die Alterung der Gesellschaft wird das ganze Land und alle Städte betreffen, auch dort, wo die regionalen Vorzeichen noch günstig sind.

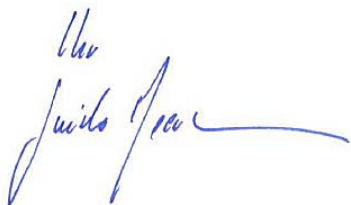
Die genannten Entwicklungen stehen in Wechselbeziehung zueinander. Deutlich wird: Wir müssen von einer „Querschnittsaufgabe Stadtentwicklung“ sprechen. Die Entscheider in den Städten müssen die verschiedenen Fachthemen mitdenken und dabei die Stadtgesellschaft „mitnehmen“. Sie müssen kommunale Leitbilder und Weichenstellungen diskutieren und umsetzen. Dabei wird die Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung sowie mit den weiteren Akteuren innerhalb und außerhalb der Stadt immer wichtiger.

Die Landesregierung ist ein Partner der Städte bei der Stadtentwicklung. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung unterstützt die Kommunen bei dieser Aufgabe, durch einen guten Rechtsrahmen für das Planen und Bauen, mit bedarfsgerechten Förderprogrammen, mit passgenauen Leitfäden und Arbeitshilfen sowie mit Wissenstransfer.

Dennoch ist und bleibt Stadtentwicklung eine kommunale Selbstverwaltungsaufgabe. Die Kommunen entscheiden über die Ziele ihrer künftigen Entwicklung und über die Wege, um diese zu erreichen. Damit tragen die Städte eine hohe Verantwortung, aber das bedeutet auch Chancen und Gestaltungsspielräume.

Die Strategie Stadtentwicklung und Wohnen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung wurde in enger Einbindung der Kommunen, anderer Fachressorts der Landesregierung sowie Kammern und Verbänden erarbeitet. Vorgestellt wurde sie im Kreis der Landesministerien und im Landtag Brandenburg. Die Strategie kann darüber hinaus in der interessierten Öffentlichkeit dazu beitragen, Ziele, Aufgaben und Lösungswege der Stadtentwicklungspolitik im Zusammenhang darzustellen und zu erklären. Im Folgenden ist der Originaltext der Strategie wiedergegeben, ergänzt um kommunale Statements und Praxisbeispiele zur Erläuterung der verschiedenen Maßnahmen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Unterstützung der Stadtentwicklung.

Den Städten und denen, die in Politik und Verwaltung Verantwortung tragen, gebührt große Anerkennung für die bereits erreichten Erfolge bei der Stadtentwicklung. Ich wünsche den Brandenburger Städten und Gemeinden für ihre weitere Entwicklung viel Erfolg und freue mich auf die Fortsetzung unserer Partnerschaft.



Guido Beermann
Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1 Einleitung	6
2 Rahmenbedingungen und Herausforderungen in Brandenburgs Städten.....	8
2.1 Raumstruktur und demografische Entwicklung	8
2.2 Wohnungsmarkt	10
2.3 Wirtschaft und Arbeit, Einzelhandel.....	13
Beispiel Brandenburg an der Havel: Innenstadtentwicklung	15
2.4 Daseinsvorsorge	17
Beispiel Cottbus: Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung	19
2.5 Energie und Klimaschutz, Klimawandelanpassung.....	20
2.6 Mobilität	21
Beispiel Luckenwalde: Mobilität / Klima in der Stadtentwicklung	23
2.7 Digitalisierung.....	25
2.8. Räumliche Schwerpunkte.....	25
3 Ziele der Brandenburger Stadtentwicklungspolitik	29
3.1 Kraft der Städte für den Zusammenhalt der Gesellschaft nutzen	29
3.2 Städte als Motoren und Anker der Landesentwicklung stärken	30
3.3 Stadtentwicklung mit integrierten Konzepten und kommunaler Zusammenarbeit voranbringen	31
3.4 Städte für die Bewältigung der Zukunftsaufgaben anpassen und umbauen.....	31
3.5. Der Innenentwicklung Vorrang einräumen – mit Konzentration auf Innenstadt und Quartiere	32
4 Maßnahmen des Landes zur Unterstützung der Stadtentwicklung	34
4.1. Städte bei der Integrierten Entwicklungsplanung unterstützen	34
4.2. Innenstädte stabilisieren, erneuern und weiterentwickeln	38
4.3. Stadtteile und Stadtquartiere zukunftsgerecht gestalten.....	41
4.4. Bedarfsgerechte, wirtschaftliche und bezahlbare Wohnraumangebote unterstützen	43
4.5. Baukulturelle Qualität der Städte bewahren und verbessern	45
4.6. Energetischen Umbau der Städte klimagerecht voranbringen.....	47
4.7. Städtische Mobilität konfliktarm, umweltgerecht und leistungsfähig weiterentwickeln ...	50
4.8. Digitalisierung der Städte voranbringen und begleiten	52
4.9. Teilhabe und Zusammenarbeit unterstützen	55
4.10. Verlässlichen Rechtsrahmen für das Planen und Bauen sicherstellen	57
5 Beiträge weiterer Ressortpolitiken für die Stadtentwicklung	60
6 Schlussbemerkungen	61
Stichwortverzeichnis	62

1. Einleitung

Die vorliegende Strategie „**Brandenburger Städte: Lebenswert und zukunftsfest**“ stellt die Ziele und Maßnahmen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) bei der Begleitung und Unterstützung der brandenburgischen Städte in ihrer Entwicklung dar. Die Strategie baut auf der im Jahr 2017 beschlossenen Vorgängerstrategie „Stadt für alle“ auf und schreibt diese fort. Mit der neuen Strategie formuliert das federführende Landesressort die Leitlinien seiner Arbeit, bietet aber auch Anknüpfungspunkte für die Zusammenarbeit mit den weiteren Fachressorts des Landes in der laufenden Legislaturperiode und darüber hinaus. Darüber hinaus legt die Strategie die Grundlage für die Zusammenarbeit des MIL und der Landesregierung mit den Städten, aber auch mit weiteren Akteuren wie den Landkreisen als kommunale und gleichzeitig untere staatliche Verwaltungsbehörden, den Kammern und Verbänden, Stiftungen und Hochschulen, der Zivilgesellschaft und der Wirtschaft.

Während die bisherige Strategie „Stadt für alle“ einen Schwerpunkt auf die Bilanz der Landespolitik legte, liegt der Fokus der Neufassung auf den aktuellen, teilweise auch neuen Herausforderungen und Handlungsbedarfen bei der Stadtentwicklung - als Aufgabengebiet sowohl der kommunalen Selbstverwaltung als auch der partnerschaftlichen Begleitung und Unterstützung der Städte durch das Land.

Der Koalitionsvertrag **2019** betont die zentrale Rolle der Brandenburger Städte für die Landesentwicklung. Die Städte aller Größenklassen und Strukturtypen sind verantwortlich für ihre räumliche Gesamtentwicklung, über die städtebauliche Planung und Ordnung der Stadtfunktionen sowie die Bereitstellung von Infrastrukturen. Sie müssen mit der gegebenen Finanz- und Personalausstattung als Bauherrin Vorbild sein und durch Rechtsetzung und Beratung einen verlässlichen Rahmen für private Akteure schaffen.

Den hohen Stellenwert der Aufgabe Stadtentwicklung verdeutlichen zentrale Dokumente auf allen staatlichen Ebenen:

- Die von den Vereinten Nationen 2015 verabschiedete „**Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung**“ enthält unter anderem Vorgaben für die Nationalstaaten zu Stadtentwicklungsaufgaben.
- Neue Herausforderungen der Stadtentwicklung in den Bereichen Gemeinwohl, Bodenpolitik, Klimaschutz und digitale Transformation benennt die Neue **Leipzig Charta**, die am 30. November 2020 unter deutscher EU-Ratspräsidentschaft als Grundlagendokument zur Stadtentwicklung in Europa verabschiedet wurde. Im Sinne eines „Mehrebenen-Ansatzes“ zeigt die Leipzig-Charta, wie die Verantwortlichkeiten von Kommunen und staatlichen Ebenen ineinandergreifen sollen, um das Ziel einer gerechten, grünen und produktiven Stadt zu erreichen.
- In Deutschland werden die europäischen Vorgaben der Leipzig Charta 2.0 unter dem Begriff **Nationale Stadtentwicklungspolitik** umgesetzt, als Gemeinschaftsinitiative von Bund, Ländern und Kommunalen Spitzenverbänden. Aktuelle bundespolitische Vorgaben und Empfehlungen sind auch in den Arbeitsergebnissen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen, der Kommission für gleichwertige Lebensverhältnisse und in den Empfehlungen der Baulandkommission enthalten.

Die Strategie Stadtentwicklung und Wohnen 2021 „Brandenburger Städte: Lebenswert und zukunftsfest“ greift diese Vorgaben auf, beschreibt die aktuellen Herausforderungen in den Brandenburger Städten, formuliert die Ziele der Stadtentwicklungspolitik des Landes und benennt Maßnahmen zu ihrer Umsetzung. Damit bildet sie die Grundlage einer konsistenten und zeitgemäßen Stadtentwicklungspolitik des Landes Brandenburg.

Die Strategie spricht die Städte des Landes Brandenburg an. Viele nichtstädtische große Gemeinden stehen ähnlichen Aufgaben und Herausforderungen gegenüber. In fachlichem Sinne sind sie mitgemeint, wenn im Text von Städten die Rede ist. Soweit alle Städte und Gemeinden gemeint sind, ist dies ausdrücklich vermerkt.

2. Rahmenbedingungen und Herausforderungen in Brandenburgs Städten

In den Städten finden die wesentlichen gesellschaftlichen, politischen, ökologischen und wirtschaftlichen Innovationen statt. Die Städte sind die Motoren für die Entwicklung des Landes Brandenburg. Sie sind aber auch die Orte, in denen sich Herausforderungen bündeln, die aus Veränderungen des Landes Brandenburg, Deutschlands und Europas resultieren:

- die fortschreitende Diversifizierung der Gesellschaft und die Infragestellung des sozialen Zusammenhalts,
- der demografische Wandel mit einer Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerung,
- die Zuwanderung im Zuge von EU-Freizügigkeit, Fachkräftebedarf sowie der Aufnahme von Schutzsuchenden,
- der wirtschaftliche Strukturwandel, zum Beispiel auch der grundlegende Transformationsprozess in der Lausitz,
- der Einfluss der Digitalisierung auf alle Lebens- und Arbeitsbereiche,
- der Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels als eine der größten Herausforderungen der nächsten Jahrzehnte.

Hinzu kommt der Umgang mit neuen unwägbareren Herausforderungen wie aktuell der **Corona-Pandemie** seit dem Frühjahr 2020. Eine wesentliche, ebenfalls veränderliche Rahmenbedingung ist die Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik in der eng mit Brandenburg verflochtenen Bundeshauptstadt **Berlin**, etwa mit Blick auf die Versorgung der Bevölkerung mit Wohnraum. Generell ist diesem Faktor besondere Beachtung für Brandenburgs Landes- und Kommunalpolitik zu schenken.

Im Folgenden werden die spezifischen Rahmenbedingungen und Herausforderungen der brandenburgischen Städte schlaglichtartig benannt. Deutlich wird dabei, dass sich die Bedingungen der Städte je nach ihrer Größe und Lage im Land stark voneinander unterscheiden.

2.1 Raumstruktur und demografische Entwicklung

Brandenburgs Städtensystem ist durch Klein- und Mittelstädte geprägt. Kennzeichen sind ein differenziertes zentralörtliches System, Stadtfunktionen mit unterschiedlichen Profilen sowie nachbarschaftliche Verflechtungen mit Umlandgemeinden und teilweise mit anderen Städten einschließlich der Bundeshauptstadt Berlin. Aber auch im Süden Brandenburgs und direkt an der Grenze zu Polen bestehen enge Bindungen, die die Stadtentwicklung beeinflussen.

Die in der vorangehenden Stadtentwicklungsstrategie 2017 beschriebenen Strukturen und Tendenzen bestehen fort. Die räumliche Polarisierung zwischen dem dynamischen, zunehmend verdichteten berlinnahen Raum und dem Weiteren Metropolenraum ist für Brandenburg weiterhin strukturbildend und prägt die Bandbreite der städtischen Entwicklungsperspektiven von Wachstum bis Schrumpfung.

Im Berliner Umland werden weiterhin positive Wanderungssalden die Stadtentwicklung begünstigen. Dies bedeutet eine Stärkung der Städte, aber auch Belastungen durch angespannte Wohnungs- und Immobilienmärkte, hohe Infrastrukturbedarfe etwa im Sozial- und Bildungsbereich, aber auch bei den Verkehrswegen, sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr.

Intensive Zielkonflikte für die Städte ergeben sich hier zwischen Baulandbedarfen und Freiflächenschutz.

Eine differenzierte Entwicklung der Städte als Motoren des Wachstums und als Anker im ländlichen Raum zeichnet sich im Weiteren Metropolenraum ab: Stärker als bisher können die an den auf Berlin zulaufenden Achsen des Schienenregionalverkehrs gelegenen Städte

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Karte 1.1.1: Bevölkerungsstand 2018 und -entwicklung 1991 bis 2018

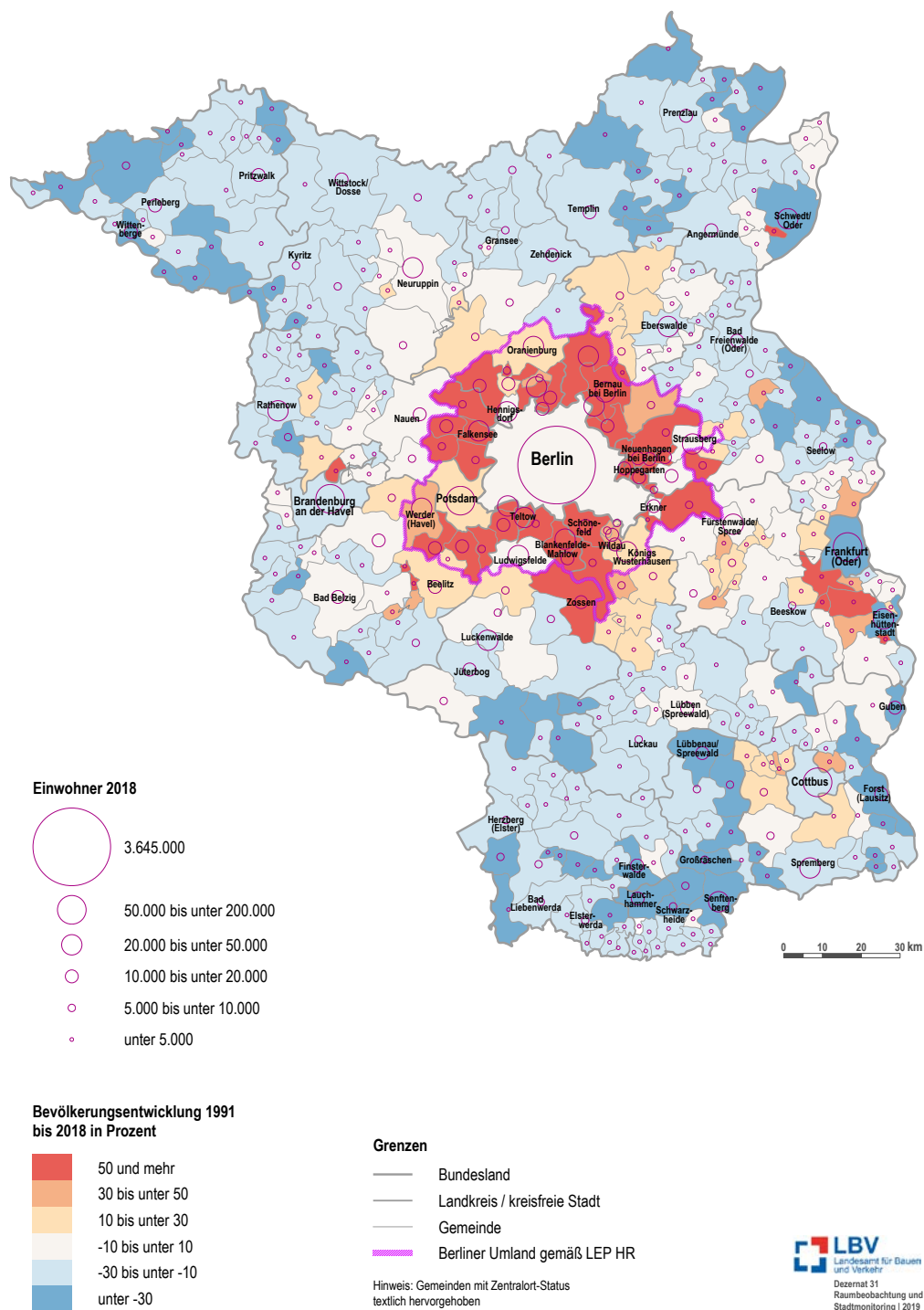


Abbildung 1: Bevölkerungsstand 2018 und -entwicklung 1991 bis 2018, Quelle: LBV

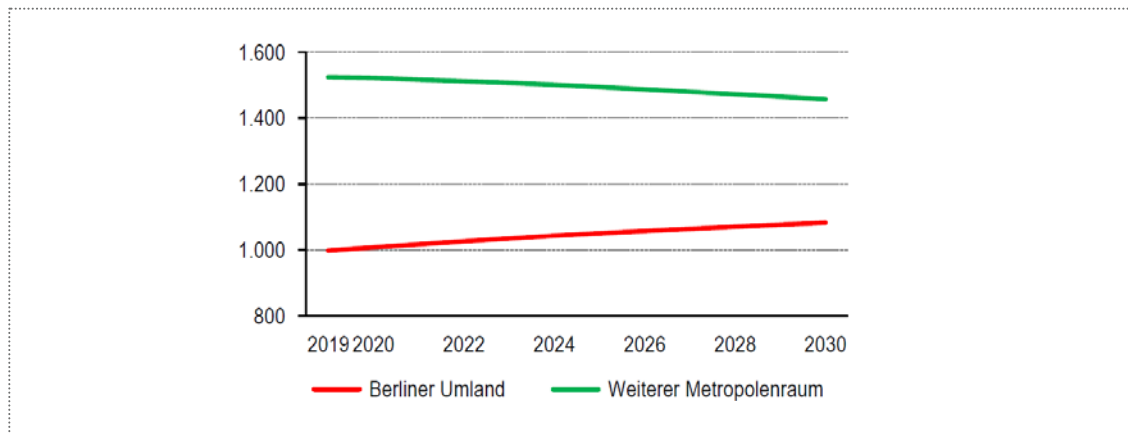


Abbildung 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung der Teilräume Brandenburgs, Quelle: Daten AfS Berlin-Brandenburg

„in der zweiten Reihe“ Entlastungsfunktionen übernehmen und von der Ansiedlung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen besonders profitieren. In den sonstigen Städten im Weiteren Metropolenraum wird sich der Bevölkerungsrückgang in der Regel fortsetzen. Der Umgang mit der Alterung der Stadtgesellschaften wird landesweit die Aufgabenprofile der Städte prägen. Noch offen ist derzeit, inwieweit die internationale Zuwanderung und die Digitalisierung die demografische Situation dieser Städte günstig beeinflussen kann.

2.2 Wohnungsmarkt

Gemäß dem 2019 erstellten Wohnungspolitischen Kompass des MIL sind die lokalen Wohnungsmärkte von großen regionalen Unterschieden geprägt:

- Im Berliner Umland ist der Wohnungsmarkt überwiegend ausgeglichen. In der Landeshauptstadt Potsdam, aber auch in weiteren Gemeinden, ist die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen gefährdet.
- Während der Wohnungsleerstand im Berliner Umland und in den zentralen Orten im Weiteren Metropolenraum mit guter Bahn-anbindung an Berlin (Fahrzeit unter 60 min) – den sogenannten „Städten in der zweiten Reihe“ – meist gering ist und sich im Übr-

gen uneinheitlich entwickelt, verbleibt in den peripheren Räumen ein hoher Leerstand mit der Perspektive weiteren Aufwuchses.

- Die Zahl der fertiggestellten Wohnungen im Neubau nimmt zu, in den letzten Jahren vor allem im Geschosswohnungsbau. Die hohe Bauintensität entfällt zu einem Großteil auf die Gemeinden rund um Berlin, erreicht aber auch berlinfernere Städte.
- Im Berliner Umland wird bei den Neu- und Wiedervermietungen weiterhin ein überdurchschnittliches Niveau zu verzeichnen sein.
- Die Zahl der Wohnungen mit Mietpreis- und Belegungsbindungen sinkt kontinuierlich. Ein weiterer Rückgang der gebundenen Wohnungen ist absehbar. Bedarfe an mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen bestehen vor allem in Kommunen mit hohem Mietniveau im Berliner Umland.
- Mietniveau und Bodenpreiseentwicklung bilden die große Bandbreite der Entwicklungen auf den Wohnungs- und Immobilienmärkten zwischen dynamischem Berliner Umland und Weiterem Metropolenraum ab.

Mit Blick auf Wohnungsgrößen und Ausstattung ist der heutige **Wohnungsbestand** in den Städten insgesamt nicht differenziert genug, um künftige Anforderungen von

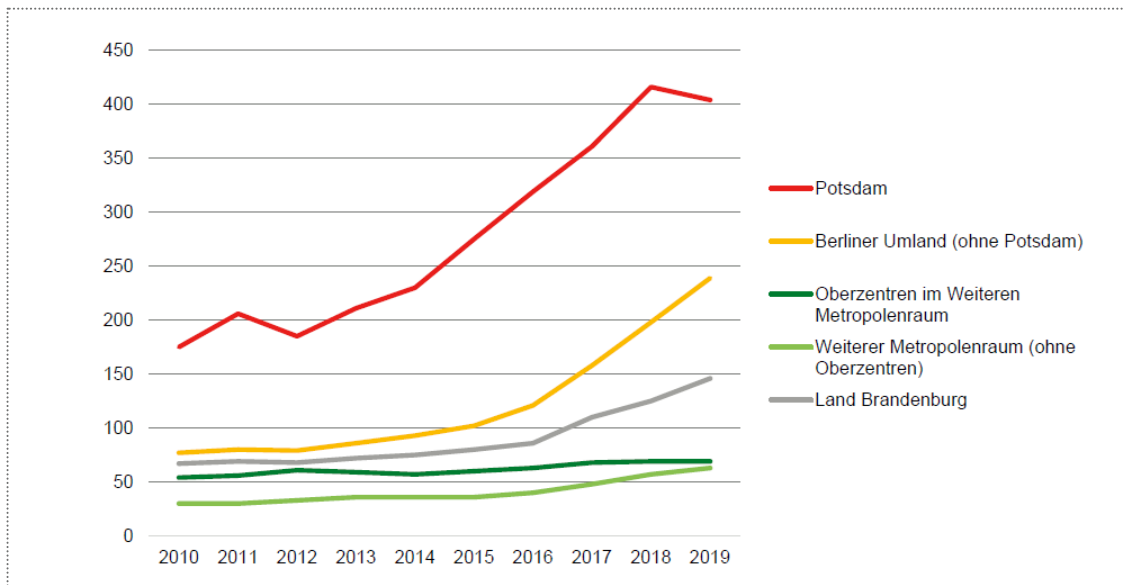


Abbildung 3: Durchschnittliche Bodenpreise für individuelles Wohnbauland im Land Brandenburg 2010 bis 2019 in Euro pro Quadratmeter, Quelle: Oberer Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Land Brandenburg

ansässigen wie zuziehenden Haushalten **zielgruppenspezifisch** für alle Menschen mit unterschiedlichen Bedarfen zu befriedigen. Für das kommende Jahrzehnt werden die heute je nach Stadtgröße und Lage im Raum geltenden Grundstrukturen für eine lokale Wohnungspolitik im Wesentlichen bestehen bleiben und die **Handlungsbedarfe und Spielräume der Städte** prägen: Vor allem in Berlinnähe kann die Wohnraumnachfrage die Bestandsgebiete in einem umfassenden Prozess der Erneuerung, Ergänzung und Aufwertung stärken sowie auch größere städtische Entwicklungsvorhaben

begünstigen, um damit die Bezahlbarkeit des Wohnens auch für einkommensschwächere Haushalte sicherzustellen. Hingegen bestehen in den Städten des Weiteren Metropolenraums überwiegend nur begrenzte Wachstumspotenziale. Hier muss Stadtpolitik auf Konsolidierung setzen, teilweise weiteren Rückbau, besonders im industriell errichteten Geschosswohnungsbestand, vornehmen, gleichzeitig aber Angebotsdefizite reduzieren. Städte und Wohnungsunternehmen sind hierbei auf eine enge Zusammenarbeit angewiesen.



© Stadt Fürstenwalde

Beispiel Fürstenwalde: Demographie und Wohnungsmarkt

Da Mittelzentrum Fürstenwalde ist eine Stadt mit in diesem Jahr gefeierter 750-jähriger Geschichte, die durch Industrie und Militär ganz maßgeblich geprägt wurde. Fürstenwalde steht heute exemplarisch für den Transformationsprozess, durch den viele ostdeutsche Städte seit dem Systemumbruch gehen mussten. Diesen Prozess hat die Stadt nach den traumatischen Schrumpfungsprozessen um das Jahr 2000 mit dem damit einhergehenden Rückbau des nicht-nachgefragten Wohnraums und der Stadterneuerung durch Sanierung und Neubau geschafft. Heute befindet sich die



Luftaufnahme der Stadt Fürstenwalde (Spree), © Stadt Fürstenwalde

Stadt in einer strategisch guten Ausgangslage für die Herausforderungen der Zukunft. Digitalisierung, Energiewende, sozialen Zusammenhalt sichern – das sind die großen Fragen, denen sich auch Fürstenwalde stellen muss. Aber die Standortvoraussetzungen sind hervorragend. Die günstige Lage und Anbindung zur Metropole Berlin bei gleichzeitiger Eigenständigkeit als Wirtschaftsstandort ermöglicht die gesicherte Entwicklung sowohl als Wohn- und als auch als Arbeitsstandort. Die Ausstattung mit der notwendigen Infrastruktur für einen zukunftsorientierten Wirtschaftswandel ist bezüglich Schiene, Straße und Wasserweg bereits vorhanden, braucht aber an vielen Stellen auch eine Erneuerung.

Die Ansiedlung der Autofabrik von Tesla in der unmittelbaren Nachbarschaft ist der willkommene Impuls zur Gesamtentwicklung von Bevölkerung und Gebäudebestand, der aus der Chance eine Stärke macht. Er gibt der Stadt die Gelegenheit, den Wohnungsbestand mittels einer auch energetisch ausgerichteten Sanierung nachhaltig zu sichern und auf städtischem Boden neuen Wohnraum zu entwickeln. Dazu nutzt die Stadt den bereitgestellten Instrumentenkasten der kommunalen Entwicklung, unter anderem mit Hilfe der Städtebau- und Wohnraumförderung des Landes. Im Sinne einer nachhaltigen Flächenpolitik will die Stadt mit ihrer Wohnraumentwicklungsstrategie 2035 nicht nur den Bedarfen der bereits hier Lebenden und Zuziehenden gerecht werden, sondern gleichzeitig den Spagat hin zur Erreichung ihrer Klimaschutzziele hinbekommen, wie sie im Klimaschutzkonzept festgelegt wurden. Das bedeutet, den Schwung der aktuell positiven Bevölkerungsentwicklung zu nutzen für die Standortentwicklung im sozialorientierten Mehrfamilienhausbau. Ein Partner ist dabei der stadteigene Forstbetrieb, der auf kommunalen Flächen Mehrfamilienhäuser in Holzbauweise realisieren will. Dieses Modell soll Schule machen.

Die verfügbaren Flächenreserven für Nachverdichtung im Innenbereich und kommunal gesteuerte Bauleitplanung in integrierter Siedlungslage hat das 2020 aufgelegte Baulandkataster aufgezeigt. Flächenkonkurrenzen insbesondere mit wohnortnahen Freiräumen müssen dabei ebenso berücksichtigt werden wie die Sicherung von Grünraumverbindungen für Flora und Fauna. Unser Ziel ist, die kompakte Stadt zu erhalten und die bestehende soziale, technische und Verkehrsinfrastruktur durch Anpassung und Erneuerung zu sichern.

Das Fürstenwalder Selbstverständnis als Stadt im zweiten Ring um die Metropole Berlin beruht vor allem auf der Verflechtung zu den unmittelbaren Nachbargemeinden. Bei der intensiveren Kooperation mit Zweckverband und Energieversorgern zur Sicherung der Energiegewende soll die kommunale Wärmeplanung der nächste Schritt sein. Eine attraktive Stadt mit hoher Lebensqualität ist für das kommunale Handeln langfristig das maßgebliche Ziel. Die Daseinsvorsorge mit Bestandsumbau und -ergänzungen der Bildungs- und Betreuungseinrichtungen stemmen Kommune und Landkreis daher auch gemeinsam mit der Investition in einen neuen Bildungscampus auf ehemals militärisch genutzten Flächen. Denn: Stadtentwicklungspolitisches Grundprinzip ist immer zuerst die Entwicklung auf stark anthropogen vorge nutzten Flächen mit allen finanziellen und personellen Kapazitäten, um auch die dringend benötigten Freiräume zu erhalten.

Matthias Rudolph, Bürgermeister der Stadt Fürstenwalde (Spree)

2.3 Wirtschaft und Arbeit, Einzelhandel

Die Städte sind die Schwerpunkte der wirtschaftlichen Tätigkeit im Land. Vor allem im Weiteren Metropolenraum sind sie als Zentrale Orte und **regionale Wachstumskerne** vielfach Arbeitsmarktzentren, mit großen positiven Pendlersalden. Eine hohe Entwicklungsdynamik und intensive Pendlerverflechtungen prägen das Berliner Umland. Im Rahmen der Digitalisierung und der damit verbundenen besseren Möglichkeit einer Wohnortwahl außerhalb der Metropole Berlin zeichnen sich Entwicklungschancen auch für dezentrale und dennoch urbane Standorte und neue Arbeitsformen ab.

Für viele Städte mit einer bereits vor 1990 deutlichen Prägung durch das verarbeitende Gewerbe bedarf es weiter großer Anstrengungen, um als Industrie- und Wirtschaftsstandort zu bestehen und die Chancen zur Neuausrichtung zu nutzen. Dies betrifft insbesondere die Schaffung neuer **Gewerbeflächen**, um Bestandsunternehmen Erweiterungsmöglichkeiten zu geben und Neuansiedlungen gewinnen zu können. Gerade bei Neuansiedlungs-

anfragen ab 10 Hektar zeichnen sich schon heute Angebotslücken ab. Zusätzlich zu den traditionell gewerblich-industriell geprägten Standorten haben sich in den letzten Jahren städtische Gewerbestandorte neuen Typs für Handwerk und Produktion, für Büros und verwandte Dienstleistungen, für digitale Modelle des dezentralen Arbeitens, für Gründer- und Technologiezentren, sowie für Güterverkehrs- und Logistikaufgaben herausgebildet. Daher benötigen die Städte integrierte Ansätze, um Standortvorsorge, Bestandspflege und Arbeitsmarktorientierung miteinander zu verknüpfen und mit anderen Stadtentwicklungszielen abzustimmen.

Brandenburg hat im Ergebnis der erfolgreichen Stadtsanierung viele unverwechselbare und attraktive **Innenstädte**, die jedoch wie überall in Deutschland Schwächen als zentrale Dienstleistungsstandorte haben, besonders mit Blick auf den Einzelhandel. Niedrige Kaufkraftbindung der kleineren Städte, lokale Standortkonkurrenzen - häufig mit städtebaulich schlecht integrierten großflächigen Standorten -, autoorientiertes Einkaufsverhalten der Kunden und der anwachsende Onlinehandel

Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Karte 2.2.1: Pendlersaldo 06/2018

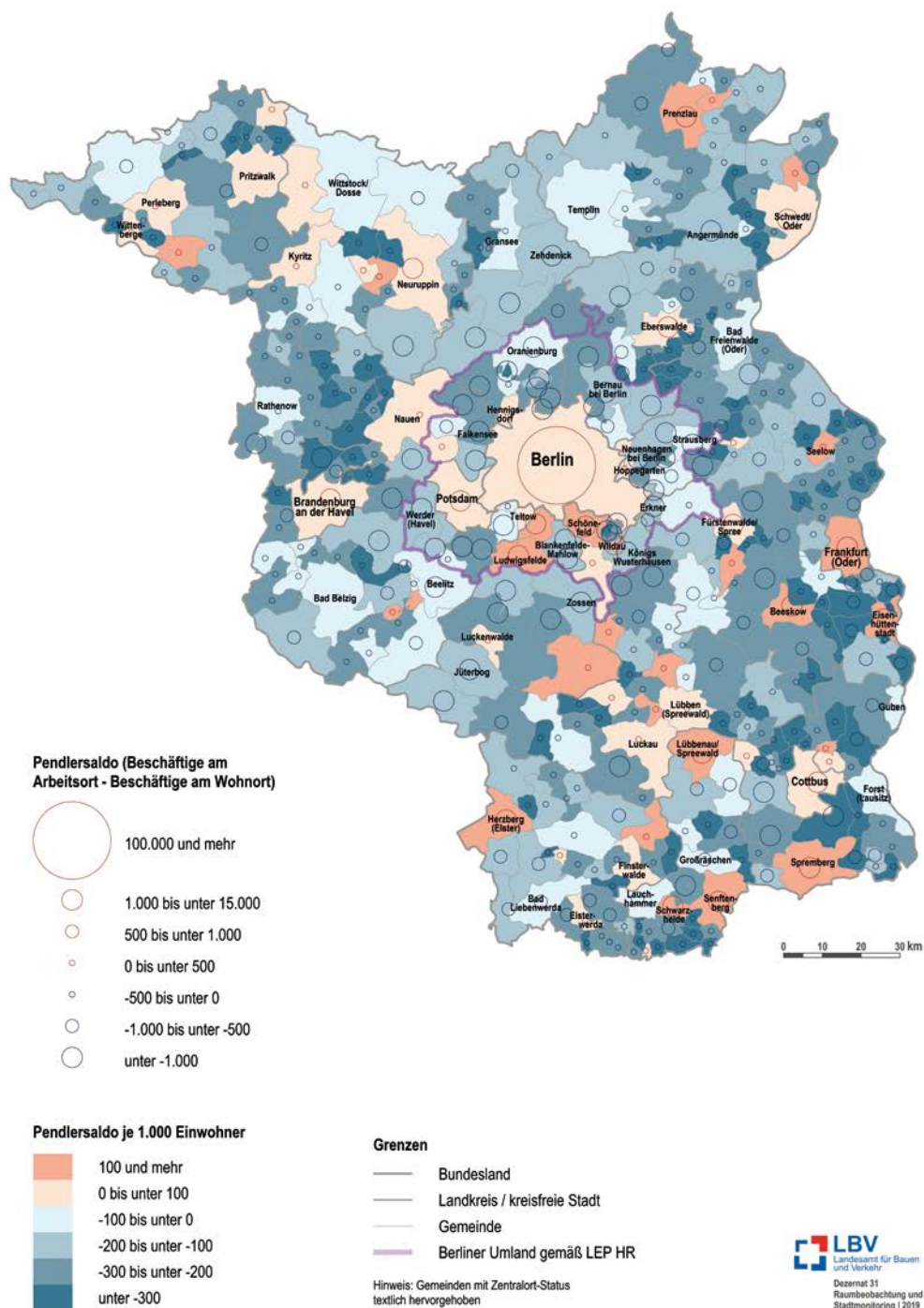


Abbildung 4: Pendlersalden 2018, Quelle: LBV

machen es dem innerstädtischen Einzelhandel zunehmend schwer, sich zu behaupten. Hinzu kommen vielfach Nachfolgeprobleme beim inhabergeführten Einzelhandel. Aktuell beschleunigt durch die Corona-Pandemie, droht die Aufgabe von Läden voranzuschreiten, mit negativen Folgen für weitere Dienstleistungsangebote und die Lebendigkeit der Stadtzentren. Um die Innenstädte als Mitte der Stadt mit einer Mischung verschiedener Funktionen zu stabilisieren und an neue Anforderungen anzupassen, benötigen viele Städte einen Diskussionsprozess für ein gewandeltes Verständnis von Innenstadt, breiter ansetzende Zentrenkonzepte für integrier-

te Maßnahmen der Innenstadtstärkung, die auch interkommunal abgestimmt sind. Notwendig erscheint zudem eine stärkere Serviceorientierung des Einzelhandels mit hybriden Konzepten, die Online- und Offlinehandel verbinden. Eine intensivere Zusammenarbeit der Städte mit Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern sowie Gewerbetreibenden ist hilfreich, auch um Nutzungskonflikte beispielsweise zwischen produzierenden Unternehmen, Kulturveranstaltungen und dem Wohnen zu vermeiden beziehungsweise zu lösen.



© Karoline Wolf

Beispiel Brandenburg an der Havel: Innenstadtentwicklung

Für das kreisfreie Oberzentrum Brandenburg an der Havel stellt die prägnante naturräumliche Lage im Gewässersystem der Havel ein Alleinstellungsmerkmal der Stadtstruktur dar und bestimmt das Stadtbild. Die historische Bedeutung als älteste Stadt der Mark Brandenburg ist am hohen Denkmalbestand ablesbar. Unsere drei städtebaulich klar separierten Stadtkerne Altstadt, Neustadt und Dominsel sind stadtstrukturell noch immer weitgehend mittelalterlich geprägt und bilden mit zusammen zirka 94 Hektar einen der größten, erhaltenen historischen Innenstadtbereiche im östlichen Deutschland. Aufgrund des bedeutenden Denkmalbestandes und

der enormen Stadtsanierungsprobleme wurde Brandenburg an der Havel noch vor der Wiedervereinigung 1990 als eine von fünf Modellstädten in das von den Bauministerien der beiden deutschen Staaten gemeinsam aufgelegte Förderprogramm für Stadtsanierung und Stadterneuerung aufgenommen. Dadurch standen uns bereits ab 1991 umfangreiche Finanzhilfen zur Verfügung.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden damals städtebauliche Missstände und Schwächen analysiert, Entwicklungsziele bestimmt und eine Rahmenplanung erarbeitet, welche bis heute die Grundlage für unsere Innenstadtentwicklung bildet. Seither haben wir ca. 90 Prozent des Gebäudebestandes sowie des öffentlichen Raumes saniert. Die nach den Grundsätzen des Städtebaulichen Denkmalschutzes erfolgten Sanierungsmaßnahmen wirkten als Impulsgeber für die positive Entwicklung unseres historischen Stadtzentrums sowohl in Bezug auf das Stadtbild als auch im Hinblick auf den Wandel zu einem attraktiven Standort für Handel, Gastronomie, Wohnen, Kultur und Tourismus.



Luftaufnahme des Altstadtkerns von Brandenburg an der Havel, © Stadt Brandenburg an der Havel / © L. Hannemann

Dass wir unsere Sanierungsziele zum jetzigen Zeitpunkt weitestgehend erreicht haben, ist ganz wesentlich der finanziellen Unterstützung von Bund und Land sowie unserem kommunalen Eigenanteil zu verdanken. Seit Beginn der Maßnahmen wurden im Sanierungsgebiet rund 103 Millionen Euro Städtebaufördermittel eingesetzt, die durch ein Vielfaches an privaten Eigenmitteln ergänzt wurden. Mit dem gesteuerten Einsatz der Städtebauförderung erhielt die Stadt die Chance, ihr einzigartiges historisches Ensemble zu revitalisieren. Bei der Vielzahl der zu sanierenden Gebäude war es folgerichtig, auch die privaten Eigentümer und Wohnungsunternehmen in die Aufgaben einzubeziehen und den städtebaulich bedingten Mehraufwand zur Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbildes ihrer Gebäude zu fördern. Insgesamt wurden mit Stand Mai 2021 von 745 sanierungsbedürftigen Gebäuden in der Innenstadt 654 saniert, 29 Baulücken geschlossen und mehrere Quartiere umstrukturiert. Im öffentlichen Raum haben wir insgesamt 95 Sanierungsmaßnahmen umgesetzt.

Die erfolgreiche Entwicklung der Innenstadt hin zu einem attraktiven Ort zum Wohnen, Leben und Arbeiten dürfte ein Grund dafür sein, dass in Brandenburg an der Havel der langjährige Trend des Bevölkerungsrückgangs gestoppt werden konnte. War unsere Stadt bis 2011 durch Wanderungsverluste gekennzeichnet, so sind seitdem kontinuierlich Wanderungsgewinne zu verzeichnen. Seit 2014 übersteigen die Wanderungsgewinne sogar die Sterbeüberschüsse, sodass die Einwohnerzahl bis Ende 2021 wieder auf 72.747 gestiegen ist.

Trotz der erreichten Sanierungserfolge sehen wir auch in den nächsten Jahren weiteren Handlungsbedarf zur Erhaltung und Stärkung unserer historischen Innenstadt. Deshalb werden wir auch zukünftig weitere Einzelmaßnahmen in der Innenstadt mit Städtebaufördermitteln aus dem Programm „Lebendige Zentren“ unterstützen.

Steffen Scheller, Oberbürgermeister

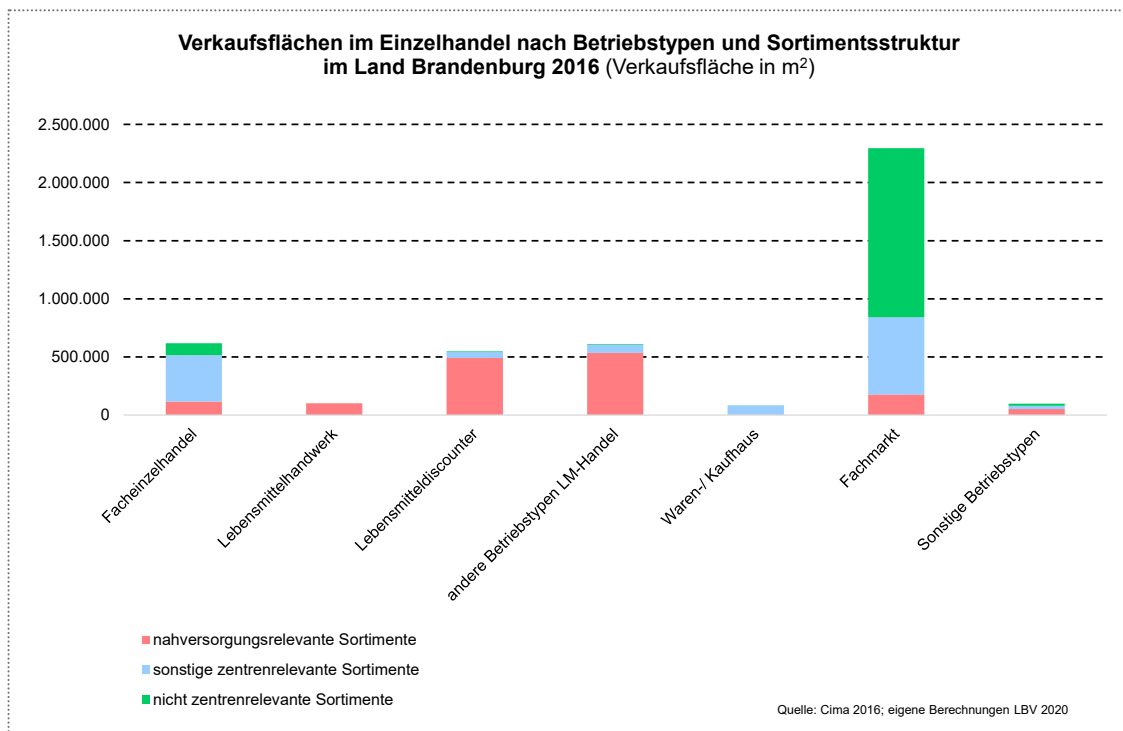


Abbildung 5: Verkaufsfläche im Einzelhandel, Quelle: CIMA 2016, eigene Berechnung LBV 2020

2.4 Daseinsvorsorge

Im Sinne der gesicherten Daseinsvorsorge und als Voraussetzung für den sozialen Zusammenhalt sind alle Städte auf demografie-feste öffentliche und private Infrastrukturen der lokalen **Grundversorgung** angewiesen. Gerade in den ländlichen Bereichen ist dies für die Rolle der Städte als „Anker im Raum“ zwingend notwendig, mit Blick auf alle Generationen und Nutzergruppen, und eine Kernaufgabe im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung.

In den Zentralen Orten als Kristallisationspunkten des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens einer Region sind darüber hinaus Infrastruktur- und Dienstleistungsangebote des spezialisierten höheren Bedarfs (Oberzentren) beziehungsweise des gehobenen Bedarfs (Mittelzentren) unverzichtbare Elemente der jeweiligen Stadtfunktionen und damit wiederum Voraussetzung für eine stabile Stadtentwicklung. Auch die grundfunktionalen Schwerpunkte

bündeln und verantworten über die Nahversorgung hinausgehende Angebote.

Vorhandene Infrastrukturen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen und -angebote der Städte und der Versorgungsunternehmen sind dabei regelmäßig an sich verändernde Nutzeranforderungen und Standards, etwa im Klimaschutz und mit Blick auf den Klimawandel, anzupassen. Das gilt auch für die technische Infrastruktur einschließlich der Breitbandnetze und den öffentlichen Personennahverkehr in den Städten. Immer stärker an Bedeutung gewinnt dabei eine zwischengemeindliche Abstimmung und Zusammenarbeit, etwa um erforderliche Angebotsqualitäten und wirtschaftliche Tragfähigkeiten sicherzustellen.

Stadtgröße, demographischer Wandel und wirtschaftliche Entwicklungen haben einen großen Einfluss auf Stabilität und Perspektiven der kommunalen Daseinsvorsorge. Zudem wirken sich in den Städten die Spannungen der gesellschaftlichen Entwicklung besonders

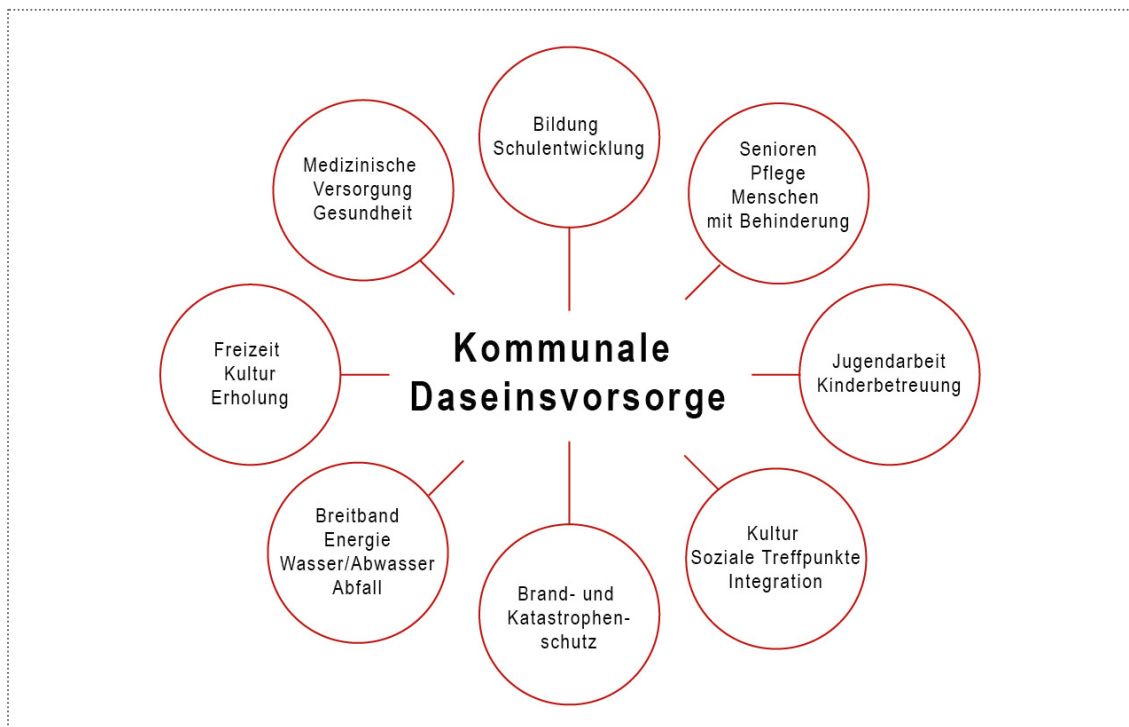


Abbildung 6: Aufgabenspektrum Kommunale Daseinsvorsorge, Quelle MIL

stark aus. Je größer die Stadt, umso deutlicher wird dies auch in räumlichen Mustern der sozialen Segregation und einer entsprechenden Konzentration von Handlungsbedarfen der sozialen Integration und Unterstützung in den betroffenen Stadtquartieren, dies wiederum besonders in schrumpfenden Städten. Diese Städte, die die sozialen und wirtschaftlichen Folgen des Strukturwandels in besonderem Maße zu bewältigen haben, müssen unter schwierigen Haushaltsbedingungen die Daseinsvorsorge im öffentlichen Bereich gemäß den geltenden Standards sichern, Anpassungen etwa an sinkende Geburtenzahlen

vornehmen und stabile Entwicklungsbedingungen für den privaten Bereich schaffen, gegebenenfalls mit dem Fokus auf bestimmte Stadtquartiere. In den wachsenden Städten mit teilweise bereits heute überlasteten Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind hingegen Ausbau und Ergänzung der sozialen, gesundheits- und bildungs- und mobilitätsbezogenen, ver- und entsorgenden sowie der kulturellen Infrastrukturangebote erforderlich, um trotz zunehmender Flächenknappheit eine räumlich ausgewogene Entwicklung aller Stadtteile zu gewährleisten oder zeitnah zu erreichen.



© Stadt Cottbus

Beispiel Cottbus: Wirtschafts- und Infrastrukturentwicklung

Die kreisfreie Stadt Cottbus/Chósebus mit knapp 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner erfüllt als Oberzentrum der Lausitz, im Süden Brandenburgs eine zentralörtliche Versorgungsfunktion und ist Wirtschafts- und Technologiestandort – sowie Verwaltungszentrum innerhalb einer aufstrebenden Wirtschaftsregion – und damit vor allem ein attraktiver Ort zum Wohnen und Arbeiten. Mit der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg verfügt unsere Stadt über ein vielversprechendes Wissenschafts-, Bildungs- und Forschungspotenzial, welches für innovative Unternehmen und Zukunftsbranchen von besonderem Interesse ist. Cottbus/Chósebus hat eine bewegte Geschichte hinter und herausfordernde Zeiten vor sich. Vor 1990 war Cottbus/Chósebus als Stadt der Kohle, Energie und Textilindustrie stark gewachsen. Nach dem Umbruch und in den 1990er Jahren gab es die einschneidenden Abwanderungs- und Schrumpfungsprozesse. Parallel liefen die Bemühungen um die Stadterneuerung speziell in der Innenstadt und das Stadtumbau- und Rückbaugeschehen vor allem in den großen Stadtteilen mit industriell gefertigtem Wohnungsbau.

Cottbus/Chósebus war und bleibt durch enorm dynamische Entwicklungen im Zuge der Energiewende und des damit verbundenen Strukturwandels geprägt. Großprojekte der Strukturentwicklung entstehen aktuell mit dem Lausitz Science Park, dem neuen Bahnwerk, den Bundesinstituten und -behörden, der universitären Mediziner Ausbildung, dem Wandel des Carl-Thiem- in ein Universitätsklinikum und Digitales Leitkrankenhaus, die Stärkung der Brandenburgischen Technischen Universität. Mehr als 8.000 neue Arbeitsplätze sollen entstehen. Prognosen gehen von einem Bevölkerungswachstum von bis zu 15.000 Personen bis 2040 aus. Standorte für knapp 10.000 neue Wohneinheiten werden in Cottbus/Chósebus absehbar neu ausgewiesen. Neue Kitas, Schulen, Horteinrichtungen, Turnhallen sind erforderlich. Die Kommune verfolgt neue Ansätze der stadtverträglichen Mobilität und achtet auf Generationengerechtigkeit für die Stadt von morgen.

Cottbus/Chósebus war und bleibt durch enorm dynamische Entwicklungen im Zuge der Energiewende und des damit verbundenen Strukturwandels geprägt. Großprojekte der Strukturentwicklung entstehen aktuell mit dem Lausitz Science Park, dem neuen Bahnwerk, den Bundesinstituten und -behörden, der universitären Mediziner Ausbildung, dem Wandel des Carl-Thiem- in ein Universitätsklinikum und Digitales Leitkrankenhaus, die Stärkung der Brandenburgischen Technischen Universität. Mehr als 8.000 neue Arbeitsplätze sollen entstehen. Prognosen gehen von einem Bevölkerungswachstum von bis zu 15.000 Personen bis 2040 aus. Standorte für knapp 10.000 neue Wohneinheiten werden in Cottbus/Chósebus absehbar neu ausgewiesen. Neue Kitas, Schulen, Horteinrichtungen, Turnhallen sind erforderlich. Die Kommune verfolgt neue Ansätze der stadtverträglichen Mobilität und achtet auf Generationengerechtigkeit für die Stadt von morgen.

Durch die übergeordneten Entwicklungen im Zuge der Energiewende und des damit verbundenen Strukturwandels in der Region eröffnen sich auf lokaler Ebene ausgesprochen zukunftsweisende inhaltliche und räumliche Perspektiven für die Stadt Cottbus/Chósebus. Nach 30 Jahren Schrumpfung ist vor allem die Skepsis in den Köpfen der Menschen abzubauen und die Zuversicht durch eine rasche Umsetzung der ersten Vorhaben zu festigen. Mit der Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Braunkohletagebaus Cottbus-Nord entsteht im laufenden Jahrzehnt der mit 19 Quadratkilometern größte künstliche Binnensee Deutschlands als „Cottbuser Ostsee“. Dieser wird Ausdruck und bildliches Synonym der Energiewende und moderner Stadtentwicklung in Verbindung mit Klimagerechtigkeit sein mit gleichzeitig neuen Chancen für Einheimische und solche, die es erst noch werden. Dabei bietet die sogenannte Seestadt als Bindeglied zwischen Stadtzentrum und Cottbuser Ostsee vielfältige Anknüpfungspunkte für eine zukunftsfähige und prozessorientierte Entwicklung hin zu einem urbanen, gemischt genutzten, sowie klimagerechten, CO₂-neutralen und resilienten Stadtquartier.



Luftaufnahme der Stadt Cottbus mit dem Bereich der „Seeachse“, © DSK GmbH

Die Stadt wird seit mehreren Jahrzehnten in ihrer Entwicklung über die Bund-Länder-Programme der Städtebauförderung aktiv unterstützt. Mit mehr als 210 Millionen Euro sind umfassende Stadterneuerungs- und Stadtumbaumaßnahmen realisiert worden und prägen sichtbar das Bild der Stadt, darunter auch Großprojekte wie der Verkehrsknoten Hauptbahnhof, der als „Bahnhof des Jahres 2021“ prämiert worden ist. Im Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ werden wir die Cottbuser Innenstadt wieder in den Fokus nehmen und mit dem geplanten integrierten Innenstadtkonzept weiter attraktiv gestalten.

Insgesamt werden aktuelle und neue Herausforderungen und Handlungsbedarfe in eine konsistente und zeitgemäße Entwicklung unserer Stadt einfließen.

Holger Kelch, Oberbürgermeister

2.5 Energie und Klimaschutz, Klimawandelanpassung

Brandenburg bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und strebt an, bis spätestens zum Jahr 2050 klimaneutral zu wirtschaften und zu leben. Zur Erreichung dieses Ziels müssen die Städte einen wichtigen Beitrag leisten, da ein großer Anteil der Treibhausgasemissionen durch die Beheizung von Gebäuden, durch den Verbrauch von Strom sowie im innerörtlichen Verkehr verursacht wird. Gleichzeitig bedürfen die Möglichkeiten zur Erzeugung erneuerbarer Energien inner-

halb der Städte einen erhöhten Planungs- und Koordinierungsaufwand.

Im Wärmesektor sind besonders große Anstrengungen beim Umbau lokaler Bau- und Versorgungsstrukturen notwendig, um eine Wärmewende erfolgreich und unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Bezahlbarkeit technologieoffen umzusetzen. Ein klimaneutraler Gebäudebestand kann nur durch eine Kombination von besserer Energieeffizienz durch Gebäudesanierung und die Umstellung der Versorgung auf erneuerbare Energien erreicht werden. Gleichmaßen muss bei

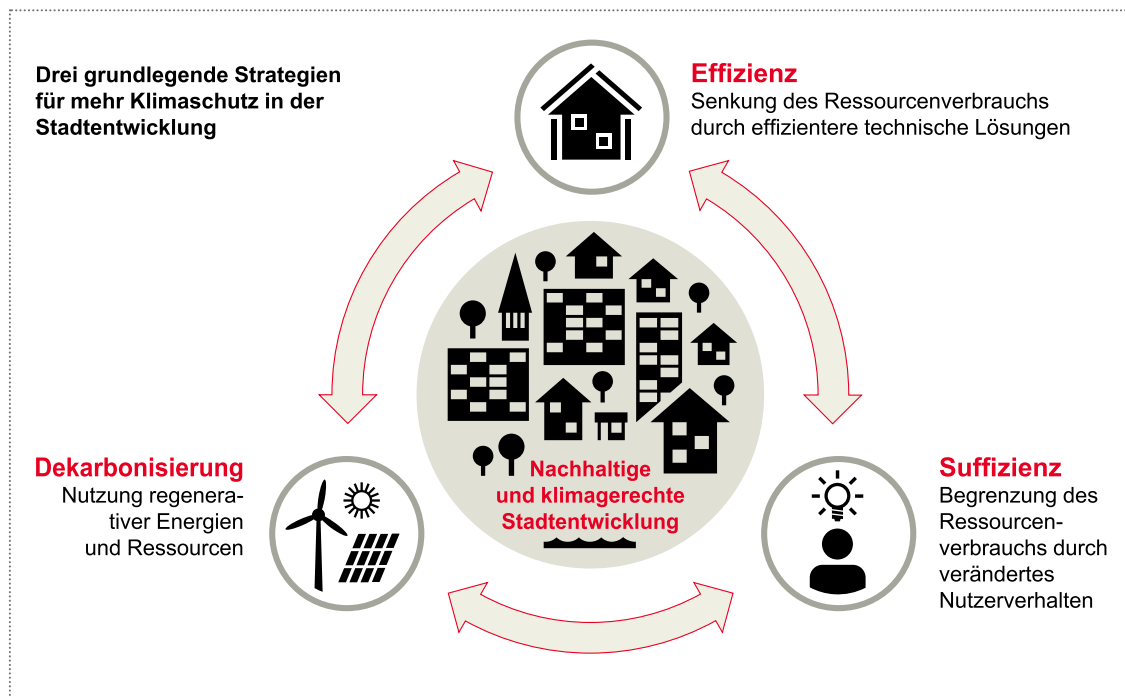


Abbildung 7: Kommunale Handlungsmöglichkeiten für den Klimaschutz, Quelle MIL

neuen Bauvorhaben die Einhaltung höchster energetischer Standards sichergestellt werden, sowohl bei einzelnen Bauwerken als auch bei der Umstrukturierung vorhandener und der Konzipierung neuer Stadtquartiere.

Auch die innerörtliche Mobilität muss bis zum Jahr 2050 klimaneutral werden. Hierzu reicht es nicht, die Kraftfahrzeuge von konventionellen auf alternative Antriebe umzustellen. Die Mobilitätswende beginnt angesichts weiter Pendlerverflechtungen bei der guten Anbindung mit einem zuverlässigen Regionalverkehr und der darauf abgestimmten Siedlungs- und Gewerbeentwicklung. Notwendig sind im Sinne einer Mobilitätswende zusätzliche lokale Weichenstellungen für klimaverträgliche Mobilitätsformen.

In diesem Sinne sind sowohl die Wärmewende als auch die Mobilitätswende stadtentwicklungspolitische Gestaltungsaufgaben, die in den kommenden Jahrzehnten zunächst konzeptionell, anschließend in der Umsetzung zu bearbeiten sind.

Neben dem Klimaschutz sind Städte auch immer stärker durch die Folgen des Klimawandels und die damit notwendig werdende **Klimawandelanpassung** gefordert. Zunehmende Hitzebelastung in den größeren Städten, Starkregen- und Hochwasserereignisse sowie länger anhaltende Trockenheit erfordern unterschiedliche Anpassungsstrategien, um die Lebens- und Aufenthaltsqualität zu erhalten und die Resilienz der Städte zu stärken.

Die hier bestehenden Handlungsbedarfe betreffen sowohl die Siedlungsbereiche als auch die Weiterentwicklung der öffentlichen Grünflächen, der Wälder sowie der Wasserflächen als „grüne und blaue Infrastruktur“.

2.6 Mobilität

Brandenburgs Städte profitieren als Knotenpunkte von der guten **Verkehrsinfrastruktur** in der Hauptstadtregion, die hochwirksame Impulse für die demografische und wirtschaftliche Entwicklung der Städte setzt und großen

Wunsch nach besserer Verkehrsinfrastruktur

Quelle: Bevölkerungsbefragung zum Baukulturbericht 2020/21

Die Verkehrsteilnehmer wünschen sich:

besseren Zustand von Straßen,
Rad- und Fußgängerwegen



bessere Abstimmung des ÖPNV Angebots



kürzere Taktzeiten im ÖPNV



mehr Fahrradwege



mehr Parkmöglichkeiten für Autos



mehr fußgängerfreundliche Gehwege



bessere Verkehrsführung



mehr Stellplätze für Fahrräder



Abbildung 8: Wünsche Verkehrsinfrastruktur,
Quelle: Baukulturbericht 2020/21

Ausbauanstrengungen für den Schienenverkehr entgegenseht. Das entspricht der hohen Bedeutung der Erreichbarkeit der Städte für die Sicherung der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Hohe, teilweise staatlich geförderte Investitionen der Städte in die **innerstädtischen Verkehrswege** haben einen wichtigen Beitrag zur Stadtentwicklung geleis-

tet. Im Ergebnis des Infrastrukturausbaus sind die Stadtstrukturen – etwa im gewerblichen Bereich und im Einzelhandel, aber auch in Wohngebieten – heute in der Regel auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Die damit verbundenen Konflikte im Rahmen der Stadtentwicklung sind deutlich wahrnehmbar. Dies gilt im Hinblick auf die Schwächung klassischer Innenstadtfunktionen, die Nutzung und Gestaltung innerstädtischer öffentlicher Räume, die Flächeninanspruchnahme, die Barrierewirkungen von Verkehrswegen sowie auf die hohen Emissionen durch den motorisierten Verkehr etwa an den Hauptverkehrsstraßen und Ortsdurchfahrten, letzteres vor allem in kleineren Städten. Nicht selten besteht gleichzeitig Investitionsstau bei den Gemeindestraßen. Abseits der leistungsfähigen Hauptachsen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sind die bestehenden Bedienungsstandards vielerorts noch nicht geeignet, eine höhere Nachfrage zu bewirken beziehungsweise höhere Verkehrsanteile zu übernehmen. Die in Teilen unzureichenden Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr schränken insbesondere die Mobilität von jungen, alten und körperlich beeinträchtigten Menschen ein.

Mit Blick auf städtebauliche Anforderungen, die sich aus den genannten Konflikten und den sich ändernden Verkehrsbedürfnissen ergeben, stehen die Städte vor einer notwendigen Neuorientierung bei der Gestaltung der innerstädtischen Mobilität im Sinne eines Umbaus der Städte zu fahrrad- und fußgängerfreundlichen Kommunen, der Stärkung des ÖPNV und einer nachhaltigen City-Logistik für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen. Die Umstellung auf eine klimagerechte innerörtliche Mobilität und die dafür erforderliche Infrastruktur (Trassen, Schnittstellen, Ladeinfrastruktur) muss als Stadtentwicklungsaufgabe im Sinne eines klimaneutralen Landes Brandenburg bis zum Jahr 2050 umgesetzt werden.

Benötigt werden strategische Weichenstellungen für eine ressourcenschonende, stadtverträgliche, barrierefreie und sichere lokale Mobilität, sowohl in den bestehenden Stadtgebieten als auch für neue Stadtquartiere sowie regelmäßig im interkommunalen Verbund. Hierbei ist ein enger Abgleich mit städtebaulichen Entwicklungskonzepten und Standortentscheidungen unverzichtbar. Dies kann einen öffentlichen Diskurs über die Vertei-

lung des öffentlichen Straßenraumes umfassen. Erforderlich ist dabei eine passgenaue Ausrichtung auf die jeweilige Stadtgröße. Während in größeren Städten bereits erste Konzepte einer **lokalen**, für einen besseren öffentlichen Nahverkehr und eine Stadt der kurzen Wege diskutiert und umgesetzt werden, sind lokal angepasste Lösungen für die Mobilität in kleineren Städten vielfach noch zu erproben.



© Stadt Luckenwalde

Beispiel Luckenwalde: Mobilität / Klima in der Stadtentwicklung

Das Ausmaß des Stadtumbaus im Mittelzentrum Luckenwalde lässt sich in nüchternen Zahlen ausdrücken: Von 1992 bis 2015 wurden 974 Gebäude mit einem Flächenverbrauch von 32 Hektar abgerissen. Im selben Zeitraum entstanden 2.156 Neubauten auf 39 Hektar.

Die Stadt als Bauherrin ist überwiegend im Bestand tätig und entwickelt neue Nutzungen für alte Hüllen oder ertüchtigt Gebäude auf zeitgemäßes Niveau, ganz besonders Kita- und Schulbauten.

Das in der Nutzung aufgegebene Bahnhofsgebäude wurde zur Bibliothek im Bahnhof. Eine Industriebrache im Stadtzentrum ist heute Sitz der Hochschulpräsenzstelle. Der hoch belastete Boden des ehemaligen Gaswerks wurde dekontaminiert und ist jetzt idealer Standort der neuen Feuerwache. Die einst unscheinbar durch die Innenstadt fließende Nuthe ist mit einem sie veredelnden Park und einer Promenade Anziehungspunkt und klimaschützender Schattenspender zugleich. Schließlich wurde die in die Jahre gekommene Fußgängerzone grundsaniert unter Beachtung ihres Denkmalwertes. Familienfreundlich – ohne Autos, aber mit E-Bike-Ladestation-, für Kinder aufgrund des Wasserspielplatzes anziehend und seit neuestem mit Open-Air-Kulturangeboten auf einer eigens konzipierten Volksbühne versehen, hat der sogenannte Boulevard jetzt das Zeug, sich als Mittelpunkt des städtischen Lebens zu behaupten.

25 Jahre lang auf Schrumpfung konditioniert stellt die seit 2016 hochkletternde Einwohnerzahl von derzeit 21.000 uns vor neue Herausforderungen. Der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum steigt, der sich teilweise in Gewerbebrachen realisieren lässt und damit zur Stadtreparatur beitragen wird. Die soziale Infrastruktur in Gestalt von mehr Kita- und Schulplätzen muss jedoch gleichzeitig mitwachsen und bleibt Investitionsschwerpunkt.

Die Zukunftsthemen Mobilität, Energie und Klimaschutz sind längst in der Gegenwart verankert. Kontinuierlich hat Luckenwalde in sein Bahnhofsumfeld investiert, um Zugfahren auf Basis einer nur 40minütigen Reisezeit zum Berliner Hauptbahnhof noch attraktiver zu machen.



Luftaufnahme des Bereiches Breite Straße in Luckenwalde, © ImmoExplorer24

Die Kapazität der KFZ-Pendlerparkplätze wurde auf 270 erweitert. Zusätzlich gewährleisten Fahrradabstellboxen eine sichere Aufbewahrung. Gemeinsam mit der Gemeinde Nuthe-Urstromtal wird ein Radweg entlang der L 73 gebaut. Er komplettiert das Netz, das allen acht Nachbardörfern eine sichere Streckenführung nach Luckenwalde und seinem recht zentral gelegenen Bahnhof anbietet. Innerorts werden „organische“ Eingriffe in den Stadtgrundriss fortgesetzt, die die Wegebeziehungen für Radfahrende und zu Fuß gehende verbessern. Die Anlegung weiterer Fahrradschutzstreifen und neuer Radwege sowie die Anordnung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten und verkehrsberuhigten Bereichen sind zusätzliche Instrumente, die Anwendung finden. In dem Wissen, dass keine andere Art der Fortbewegung so wenig Spuren in der Umwelt hinterlässt wie der Fuß- und Fahrradverkehr wollen wir Bedingungen schaffen, damit die Menschen auch ohne Auto mobil sein können.

Die aktuelle Evaluierung des Klimaschutz- und Energiekonzeptes weist auf, dass stadtweit bis 2019 trotz Bevölkerungswachstums der Energieverbrauch um 4,3 Prozent gesenkt werden konnte, in kommunalen Einrichtungen sogar um 20 Prozent. Hier wird sämtlicher Strombedarf aus zertifiziertem Ökostrom gespeist. Die Stadtwerke haben den Ausbau von Fernwärme massiv vorangetrieben. Dringender denn je ist es nun, statt fossiler Energiequellen regenerative zu erschließen.

Die 2014 gegründete Bürgerenergiegenossenschaft sorgt dafür, dass auf Dächern städtischer Einrichtungen Photovoltaikanlagen Strom zur Eigenversorgung liefern. Die Erfolgsbilanz kann sich sehen lassen, aber da geht noch mehr. So ist die jüngst gestartete Generalsanierung des Plattenbaukomplexes Burg mit 180 Wohnungen mit einem energetischen Quartierskonzept unterlegt, das auf Fernwärme und Photovoltaik setzt.

Trotz vielversprechender Ansätze werden die Anstrengungen in Luckenwalde enorm sein müssen, um bis 2045 zur Klimaneutralität Deutschlands beizutragen.

Elisabeth Herzog-von der Heide, Bürgermeisterin

2.7 Digitalisierung

Der fortschreitende digitale Wandel beeinflusst die Art und Weise zu wohnen, sich fortzubewegen, sich zu bilden, zu arbeiten, einzukaufen und die Freizeit zu gestalten. Aus dem allumfassenden Charakter dieses Transformationsprozesses ergeben sich große Chancen für den Wirtschafts- und Wohnstandort Stadt, für wohnortunabhängige Arbeit und Bildung, ein besseres Verwaltungshandeln und einen bedürfnisorientierten, leichteren und transparenteren Zugang zu privaten und öffentlichen Dienstleistungen, zu Energieversorgung und Verkehrsmitteln. Um diese vielfältigen Potenziale der Digitalisierung für die Menschen zu nutzen, gilt es, den digitalen Transformationsprozess aktiv zu steuern und mögliche Herausforderungen frühzeitig zu identifizieren. Hierzu zählt die Auszehrung des innerstädtischen Handels und die soziale und ökonomische Ungleichheit innerhalb der Städte.

Die Städte benötigen eine digitale Infrastruktur, die den Anforderungen einer modernen Wirtschaft und einer zeitgemäßen Verwaltung Rechnung trägt sowie die Teilhabe aller Men-

schen an der Nutzung digitaler Medien und Kommunikationsformen ermöglicht. Wenn gleich die digitale Transformation immer mehr Themen der Stadtentwicklung betrifft, fehlt vielen Städten für eine sinnvolle und zielführende Verwendung ein strategischer Ansatz, der bei der Nutzung und Entwicklung der digitalen Infrastruktur die Ziele und Fachaufgaben der Stadtentwicklung in den Mittelpunkt stellt. Als themenübergreifende Querschnittsaufgabe sollte Digitalisierung genutzt werden, um die Anknüpfungspunkte für einzelne Maßnahmen und Projekte mit unterschiedlicher Trägerschaft im Sinne einer „Smart City“ zu verbinden.

2.8. Räumliche Schwerpunkte

In den vergangenen drei Jahrzehnten konnte die bauliche und funktionale Struktur der Städte und die Qualität der Stadtquartiere massiv verbessert werden: durch umfassende Sanierung des Bestands, durch gezielten Rück- und Umbau und immer stärker auch durch Neubaumaßnahmen. Für die Erneuerung des Baubestands und der innerstädtischen Infrastruktur hat die öffentliche Förderung einen hohen Stellenwert. Städten und Gemeinden

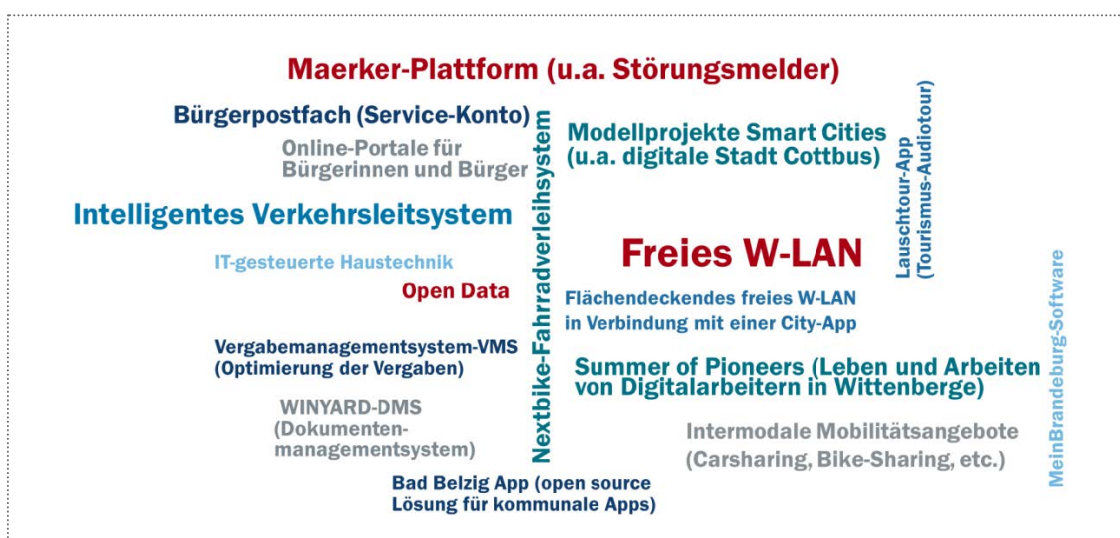


Abbildung 9: Themenabfrage unter Brandenburger Städten zu besonders relevanten Smart City Projekten, Quelle: MIL, Gutachten Smart City Brandenburg, 2019

im Land Brandenburg wurden zwischen 1991 bis 2020 aus Städtebauförderprogrammen des Bundes und des Landes insgesamt rund 3,6 Milliarden Euro bewilligt. Zusätzlich wurden im Rahmen des Europäischen Strukturfonds EFRE im Zeitraum 1994 – 2020 insgesamt rund 360 Millionen Euro zur Förderung der Stadtentwicklung eingesetzt. Diese Mittel wurden ergänzt durch hohe kommunale und private Investitionen in die bestehenden und in neue Stadtstrukturen.

Für die kommunale Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik besteht dennoch in allen Städten weiterer, räumlich differenzierter Handlungsbedarf:

- in **Innenstädten**, wo trotz großer Erneuerungserfolge weiterhin städtebauliche Missstände bestehen, sowohl bei der erhaltenen Bausubstanz und öffentlichen Räumen als auch hinsichtlich der Stärkung der Innenstädte als hochwertige funktionsgemischte Räume mit hoher Nutzungsintensität,
- in älteren **Stadtquartieren** mit niedrigem Stand der baulichen und energetischen Sanierung, Stadtbildmängeln, Verkehrsbelastungen, erneuerungsbedürftiger Infrastruktur, Leerständen und Baulücken bis hin zu komplizierten Gemengelagen, aufgrund ihrer Lage und Anbindung aber auch besonderen Entwicklungspotenzialen,
- für **Quartiere in Bahnhofsnähe** ergeben sich im Zuge der angestrebten Weiterentwicklung städtischer Mobilitätsformen neue Infrastrukturbedarfe (als „Mobilitätsknoten“) und auch Entwicklungschancen als Gewerbe-, Logistik- und Wohnstandort. Entwicklungstreiber sind zwar auch hier die Städte, die notwendigen Flächen befinden sich jedoch oftmals im Eigentum der Deutschen Bahn – somit einem wichtigen Partner für eine zügige und zielgerichtete Flächenaktivierung.
- in „**Großwohnsiedlungen**“, vor allem in Städten mit zurückgehender Wohnraumnachfrage, mit Leerständen und städtebau-

lichen Defiziten, in denen oft ein größerer Anteil sozial benachteiligter Menschen lebt, wobei weiter notwendige Rückbaumaßnahmen neben Wohnbauten auch die soziale und technische Infrastruktur umfassen,

- im Bereich der „**grünen und blauen Infrastruktur**“, denn diese hat eine wichtige, oft ausbaubedürftige soziale und ökologische Funktion, für die Gesundheit und Freizeit, für den Naturschutz und die Klimafolgenanpassung sowie als gliedernde Strukturelemente,
- in der **Entwicklung neuer Stadtquartiere** dort, wo das Ausmaß der Wachstumsimpulse dies erfordert, unter Beachtung der Standards einer nachhaltigen und klimagerechten Stadtentwicklung.

Mit Blick auf die Zukunftsthemen Mobilität und Klimawandel müssen die Städte darüber hinaus stadtweite Umbau- und Entwicklungsmöglichkeiten verfolgen und befördern. Wo die Innenentwicklung im Wesentlichen durch Dritte (insbesondere private Akteure) erfolgt, müssen die Städte einen Rahmen setzen und Anstöße geben für eine dichtere Bebauung. Das gilt zum Beispiel für randlich gelegene Wohn- und Mischgebiete, Gewerbegebiete und dörfliche Ortsteile. Im Gegensatz zur maßvollen, ressourcenschonenden Stadtverdichtung würde ein ungebremses Flächenwachstum der Städte zum Beispiel zu Lasten von siedlungsnahen Wald- und Freiflächen erhebliche Auswirkungen auf Infrastrukturkosten, Ressourcenverbrauch und Umweltqualität haben und kann daher keine Alternative zur bestandsorientierten Stadtentwicklung sein. Der Vorrang der Innenentwicklung muss zur Beachtung der Nachhaltigkeitsziele für die Siedlungsflächenentwicklung weiterhin auch für wachsende Städte Priorität behalten, wobei es siedlungsnahen Wald- und Freiflächen zu erhalten gilt, um den Verlust damit verbundener, nicht kompensierbarer Funktionen (Kühleffekt, Erholung, Lebensraum, Landschaftsbild, Luft- und Wasserfilter, Wasserhaushalt etc.) zu verhindern.



© Stadt Guben

Beispiel Guben: Digitalisierung im Themenfeld Stadtentwicklung

Der aktuelle Anpassungsprozess im Rahmen des Stadtumbaus im Mittelzentrum Guben und gleichermaßen in analogen Städten im Süden Brandenburgs ist noch nicht abgeschlossen. Laufende Projekte wie der schrittweise Rückzug aus der umliegenden Fläche oder die Attraktivierung der Altstadt als Kern der städtischen Entwicklung, auch mit Blick auf die Aktivierung und Nachnutzung leerstehender Denkmäler und Industriebauten, sind aktuell noch Schwerpunkt der Stadtentwicklung. Ohne die Möglichkeit einer Förderung durch Bund und Land wäre dieser Prozess bisher in dem

Maße nicht möglich gewesen. Zudem wurden die Beziehungen zur direkt anliegenden, polnischen Nachbarstadt Gubin in den letzten Jahren zunehmend intensiviert. Hier konnten und können durch wachsende Zusammenarbeit, auch dank der EU-Förderung, spürbare Mehrwerte für die Bürgerinnen und Bürger beider Seiten der Neiße geschaffen werden. Zukünftige Projekte sowie deren Umsetzung bedürfen weiterhin einer Unterstützung von außen. Vor allem für kleinere Kommunen und Städte ist es eine Herausforderung, aus eigener Kraft mit den laufenden Entwicklungen Schritt zu halten. Alt bekannte Problematiken wie der demografische Wandel oder Abwanderung stehen neuen Problemen wie dem neuerlichen wirtschaftlichen Strukturwandel oder verschiedenen Gefahrensituationen, basierend auf Klimaveränderungen, entgegen. Dies betrifft grundlegend auch die Zielstellung der Digitalisierung. Von Vorteil für die Stadt Guben war die Möglichkeit, sich für das Bundesprogramm Smart Cities bewerben zu können und in der Folge als Modellkommune ausgewählt zu werden. Zwar konnten wir als Kommune bereits diverse Projekte und Maßnahmen selektieren und aus eigener Kraft umsetzen. Dazu gehören unter anderem die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf LED inklusive smarterer Steuerung, die aktuelle Ausstattung der Schulen mit digitalen Endgeräten oder die Einzelraumregelung der Heizsysteme in kommunalen Einrichtungen über eine externe Leitstelle. Allerdings war uns bewusst, dass es für die optimale



Luftaufnahme der Stadt Guben, © Stadt Guben

Ausnutzung der Entwicklungschancen durch die Digitalisierung weitaus mehr braucht. Es ist uns eine Ehre und Verpflichtung zugleich, als kleine Stadt im östlichsten Raum Deutschlands eine „Vorreiterrolle“ einnehmen zu dürfen. Dazu werden die Projekte und Maßnahmen so aufbereitet, dass auch andere Städte und Kommunen davon profitieren können. Die Umsetzung soll in einer transparenten und verständlichen Vorgehensweise geschehen. Die Stadt Guben hat, wie viele andere Kommunen im Osten Deutschlands, mit den vorher genannten Herausforderungen umzugehen. Davon ausgehend wurden drei Zukunftsaufgaben entwickelt: „Digitalisierung für einen Strukturwandel“, „Smarte Europastadt“ und „Smarte Gefahrenabwehr“. Jede dieser Aufgaben wird durch Maßnahmen und die Schaffung von Strukturen gestützt. So soll beispielsweise die Bibliothek zum Schlüssel in die digitale Welt weiterentwickelt werden, sodass das Experimentieren und Arbeiten mit zukunftssträchtigen Technologien ermöglicht wird. Die KI-gestützte, mehrsprachige Guben-Gubin App mit einem Bürgerbeteiligungsmodul soll beide Nachbarstädte noch näher zusammenbringen und die gegenseitige Verständigung und Kooperation stärken. Für die smarte Gefahrenabwehr soll eine urbane Datenplattform entwickelt werden. Zusammengefasst werden die Maßnahmen in einer Strategie, die für die weitere Entwicklung Gubens aussichtsreich und ein Basiskonstrukt der Stadtentwicklung darstellen wird. Im Fokus liegt dabei das Verständnis der Bürgerinnen und Bürger, aber auch das Anregen ihrer Beteiligung am städtischen Entwicklungsprozess – für kommunale Daseinsvorsorge auf digitalem Niveau.

Fred Mahro, Bürgermeister

Ziele der Brandenburger Stadtentwicklungspolitik

3.

Unter dem Leitmotiv „Brandenburger Städte: Lebenswert und zukunftsfest“ umfasst Brandenburgs Stadtentwicklungsstrategie fünf Zielkategorien, die mit ihrem querschnittsorientierten Ansatz die Grundlage der integrierten Stadtentwicklungspolitik bilden. Diese Ziele für die Entwicklung der Brandenburger Städte stehen im Kontext zentraler landespolitischer Eckpfeiler. Sie spiegeln die Erfahrungen aus 30 Jahren Stadtentwicklungspolitik wieder. Dabei berücksichtigen sie die bereits erreichten Erfolge der Stadtentwicklung und greifen die aktuellen Herausforderungen und Zukunftsaufgaben auf – getragen vom Grundsatz, die städtische Selbstverantwortung und Selbstverwaltung zu achten und zu würdigen. Mit dem Blick auf 2030 und darüber hinaus müssen die unterschiedlichen regionalen und lokalen Entwicklungsvoraussetzungen und -dynamiken im Land Berücksichtigung finden.

3.1 Kraft der Städte für den Zusammenhalt der Gesellschaft nutzen

Die Landespolitik will den Zusammenhalt in der Gesellschaft fördern und **gute Lebens- und Teilhabechancen** für alle Menschen in allen Regionen des Landes sicherstellen. Die Städte haben das grundgesetzliche Recht der Selbstverwaltung und das Land unterstützt die Städte dabei, dieses Recht auch ausüben zu können. Die Kommunen in Brandenburg verfügen im Ländervergleich in ihrer Gesamtheit über eine gute Finanzausstattung. So bescheinigt der Gutachter Prof. Dr. Lenk in seinem Gutachten (März 2021) zur Überprüfung des Kommunalen Finanzausgleichs zum Ausgleichsjahr 2022 den Kommunen im Land Brandenburg sowohl für den maßgeblichen (2017 bis 2019) als auch den erweiterten Untersuchungszeitraum (2013 bis 2019) eine

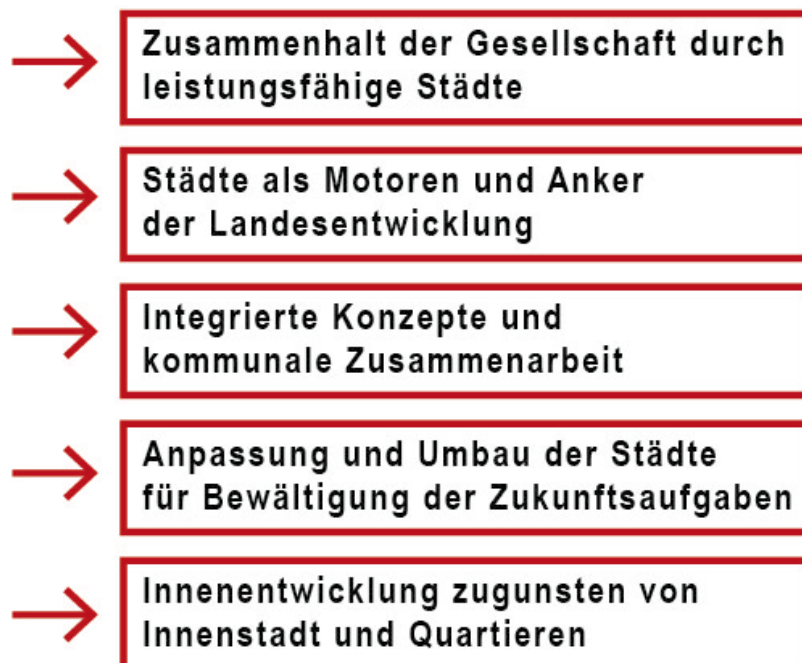


Abbildung 10: Ziele der Brandenburger Stadtentwicklungspolitik, Quelle: MIL

gute Finanzlage, was sich auf verschiedene Kennzahlen stützt und auch im Vergleich mit anderen Bundesländern deutlich wird. Zur Wahrnehmung der kommunalen Selbstverwaltung ist damit neben der Erfüllung der Pflichtaufgaben auch die verfassungsrechtliche Forderung der Ausübung eines Mindestmaßes an freiwilliger Aufgabenwahrnehmung in den brandenburgischen Kommunen gesichert und wird auch zukünftig durch das Land gewährleistet.

Das Land will dazu beitragen, dass die Städte die Verantwortung für lokale Problemlösungen in den vielfältigen Fachaufgaben gegenüber ihren Bürgerinnen und Bürgern wahrnehmen, im Rahmen von Fördermaßnahmen und der Arbeit von Netzwerken, in einem breiten Spektrum von der Infrastrukturentwicklung über die Umsetzung von E-Government-Maßnahmen. Eine lebendige Stadtgesellschaft braucht Teilhabe und Mitgestaltungsmöglichkeiten aller Interessengruppen. In vielen Aufgabenbereichen – auch auf Quartiersebene – ist unternehmerisches und freiwilliges **bürgerschaftliches Engagement** unverzichtbar für städtische Angebotsvielfalt, Urbanität und Lebensqualität. Landespolitik kann hier nur einen Rahmen setzen für selbstverantwortliches Handeln der lokalen Gemeinschaften.

3.2 Städte als Motoren und Anker der Landesentwicklung stärken

Das Land **will kompakte, sozial und wirtschaftlich durchmischte Städte** mit guter Erreichbarkeit insbesondere im ÖPNV und guter Infrastruktur entwickeln, in der die Menschen gerne wohnen, arbeiten, einkaufen, ihre Freizeit verbringen und die gerne von Einheimischen und Gästen besucht werden. Einen wesentlichen übergeordneten Rahmen setzt dafür der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Die Landesregierung will die **Städte als Schwerpunkte** und Motoren der gesellschaftlichen und wirtschaftli-

chen Entwicklung und der weiteren Integration benachbarter urbaner und ländlicher Gebiete sowie als Garanten eines bedarfsgerechten Wohnungsangebots und der Daseinsvorsorge weiter gezielt unterstützen.

Die Städte, besonders die **Ober- und Mittelzentren** mit ihrem überregionalen beziehungsweise regionalen Versorgungsauftrag, brauchen dazu eine gute, auch mit Blick auf den demografischen Wandel sichere Ausstattungsqualität. Hierzu gehören die Erhaltung und Stärkung von Einzelhandel und Dienstleistungen, zentraler öffentlicher Infrastrukturangebote, wie der Kulturstandorte, der Bildungseinrichtungen und Krankenhausstandorte als Kerne regionaler Versorgungsstrukturen.

Neben der geplanten regionalen Standortentwicklung von Landesbehörden und -einrichtungen wird sich das Land für die weitere Ansiedlung von Bundesbehörden einsetzen. Als effektiver Katalysator einer positiven Stadtentwicklung können die Hochschulen und Forschungseinrichtungen gelten, nicht zuletzt als Impulsgeber für die Stadtgesellschaft und die wirtschaftliche Entwicklung. Ebenso wichtig ist eine hohe Verbindungsqualität der Städte untereinander sowie zwischen den Städten und ihrem Umland. Insbesondere die Städte, die im Berliner Umland an den Achsen des Siedlungssterns um Berlin und im Weiteren Metropolenraum in der „Zweiten Reihe“ liegen und besonders gut verkehrlich angebunden sind, sollen für das Land Brandenburg eine herausragende Rolle bei der Aufnahme von Wachstumsimpulsen aus der Bundeshauptstadt Berlin übernehmen, Anreize für die Ansiedlung von Unternehmen und Arbeitsplätzen schaffen und eine Profilierung ihrer urbanen Qualitäten erreichen. Darüber hinaus sollen stadtbezogene Wachstumsimpulse entlang der Schieneninfrastruktur bis an die Landesgrenze getragen werden, auch im Zusammenhang mit industriellen Entwicklungsvorhaben.

Gestärkt werden sollen aber auch die kleineren Städte, die als „**Anker im Raum**“ vor allem die Verantwortung für die ländliche Grundversorgung tragen, die über die örtliche Nahversorgung hinausgeht. Zur räumlichen Bündelung dieser Funktionen werden besonders gut ausgestattete und verkehrlich bedeutsame Ortsteile von Gemeinden als Grundfunktionale Schwerpunkte regionalplanerisch festgelegt.

3.3 Stadtentwicklung mit integrierten Konzepten und kommunaler Zusammenarbeit voranbringen

Im Sinne einer kontinuierlichen, sektoral übergreifenden Steuerung ist es Aufgabe der Städte, im Zuge **Integrierter Stadtentwicklungskonzepte** INSEK die notwendigen Planungs-, Investitions-, Management- und Marketingmaßnahmen vorzubereiten und umzusetzen. Hiermit identifizieren die Städte ihre Stärken und Schwächen, definieren Handlungsfelder und Konfliktthemen, formulieren Ziele und Maßnahmen und vermitteln diese erfolgreich nach innen und außen. Sie sollen dabei Bezüge zu den weiteren Fachpolitiken herstellen, besonders mit Blick auf Wirtschaft, Mobilität, Soziales, Integration, Umwelt, Kultur, Forschung und Bildung.

Im Zuge des fortschreitenden demografischen Wandels sollen die Städte die **interkommunale Zusammenarbeit** ausbauen. Zentrale Entwicklungsaufgaben erfordern unter den Gesichtspunkten der Angebotsqualität etwa bei der Nahmobilität, der Tragfähigkeit von Infrastrukturen und der Leistungsfähigkeit einer gemeinwohlorientierten lokalen Selbstverwaltung Modelle der zwischengemeindlichen Zusammenarbeit und Arbeitsteilung im Sinne von „strategischen Partnerschaften“ und Netzwerken. Das gilt für die Kommunen im Berliner Umland genauso wie für die Zentralen Orte und ihre ländlich geprägten Verflechtungsbeiriche im Weiteren Metropolenraum und die

Kooperation zwischen kleineren Städten. Für die Städte und Gemeinden im Berliner Umland gewinnt auch die länderübergreifende Zusammenarbeit mit den angrenzenden Bezirken von Berlin, zum Beispiel im Kommunalen Nachbarschaftsforum e.V., immer weiter an Bedeutung.

3.4 Städte für die Bewältigung der Zukunftsaufgaben anpassen und umbauen

Die Entwicklung der Städte erfordert räumlich differenzierte Anpassungs- und Umbaumaßnahmen, um den wichtigen übergeordneten Aufgaben, aber auch neuen Standards, Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger sowie Anforderungen der Wirtschaft gerecht zu werden. Insbesondere Klimaschutz und Klimafolgenanpassung, Generationengerechtigkeit, Barrierefreiheit, Integration, Nachhaltigkeit erfordern eine Weiterentwicklung der Städte, Quartiere und Wohnungen. Dafür können die neuen Möglichkeiten genutzt werden, die sich durch den **technischen und wissenschaftlichen Fortschritt** ergeben, insbesondere im Rahmen der **Digitalisierung** und der Energiewende. Das soll zur regionalen Wertschöpfung beitragen, neue Arbeitsplätze in Industrie, Handwerk und Forschung schaffen, sowie die Anpassungsfähigkeit der Städte an künftige Veränderungen (Resilienz) stärken.

Brandenburgs Städte sollen im Zuge der „**Mobilitätswende**“ im Sinne von Klimaschutz und Verkehrswende die Alternativen zum motorisierten Individualverkehr stärken. Dazu gehört der Ausbau von Infrastrukturen und Schnittstellen, die Umgestaltung von Verkehrsräumen vor allem in den Innenstädten und der Ausbau von neuen Mobilitätsangeboten. Diese Veränderungen beziehungsweise entsprechende Maßnahmen sind dringend notwendig und brauchen dennoch Teilhabe und Akzeptanz. Sie sollen deswegen mit klaren Leitbildern und einem verlässlichen Stu-

fenplan behutsam vollzogen, Übergänge etwa beim Infrastrukturangebot weich gestaltet werden. Wichtig ist die verstärkte Entwicklung und Verdichtung der Siedlungsstrukturen an den Bahnhöfen und Haltepunkten.

Für den Klimaschutz muss zur „Stromwende“ auch eine „Wärmewende“ in den bestehenden und in neuen Stadtstrukturen kommen. Das ist eine kommunale Aufgabe, denn Wärme ist ein lokales, nicht transportierbares Produkt.

Das Ziel der **Klimaneutralität** im Gebäudebereich und die technologische Erneuerung der stadttechnischen Infrastrukturen soll durch Verbesserungen der Gebäudehülle und effizienter Anlagentechnik (Gebäudeeffizienz) sowie durch die Integration erneuerbarer Energien in die Gebäudeversorgung und den Ausbau der Wärmenetze auf Quartiersebene erreicht werden. Die von der Landesregierung zu erarbeitende **Klimaanpassungsstrategie** wird auch die besonders betroffenen und zur Abmilderung bedeutsamen Handlungsfelder Stadtentwicklung und Wohnen umfassen, für die das MIL spezifische Maßnahmen und Meilensteine identifizieren und vorantreiben wird.

3.5. Der Innenentwicklung Vorrang einräumen – mit Konzentration auf Innenstadt und Quartiere

Angesichts der unsicheren demografischen und auch der sozialen Entwicklung, der vorhandenen räumlichen und städtebaulichen Voraussetzungen und der Gebote von Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit soll sich **Stadtentwicklung** wie bisher auch **künftig im Wesentlichen als Innenentwicklung** vollziehen, im Rahmen von Stadterneuerung und -umbau, mit unterschiedlichen Intensitäten und in enger Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern und der Kommune.

Dabei sollen die **Innenstädte** ihre herausragende Bedeutung als funktionale Schwer-

punkte der Städte, als Markenzeichen und Orte der Identifikation für die Stadtgesellschaft und die Region behalten und weiter ausbauen. Erfolg verspricht die Erhaltung denkmalwerter Bauten und die richtige Mischung von Einzelhandel mit anderen Nutzungen, vor allem Wohnen, Dienstleistungen, Handwerk und nichtstörendem Gewerbe, Kulturangeboten und öffentlicher Infrastruktur. Baubestand, Stadtraum und Stadtbild sowie Grünflächenangebote müssen „stimmen“, damit die Mitte der Ort des sozialen und kulturellen Lebens und der Begegnung bleiben oder wieder werden kann, gegebenenfalls auch als touristischer Anlaufpunkt. Es sind gerade die Innenstädte, die für die Wohnungspolitik im Fokus stehen müssen. Hier sind die Infrastrukturen, aber auch die Wohnungsbaupotenziale als zukunftsfähige Grundlagen für ein bedarfsgerechtes und bezahlbares Wohnen gegeben.

Brandenburgs bestehende **Stadtquartiere** mit ihrem vielfältigen Spektrum an städtebaulichen Grundstrukturen, Nutzungen und Perspektiven sollen im Sinne der Innenentwicklung stärker ins Blickfeld rücken, gerade auch in wachsenden Städten. Ihre Entwicklung ist eine notwendige Grundlage, um Schwerpunktsetzungen vorzunehmen, insbesondere bei der Stärkung und sozialen Stabilisierung benachteiligter Wohnquartiere, aber auch in bahnhofsnahen Bereichen. Unter Beachtung der kommunalen Ziele (zum Beispiel der energetische Umbau der Stadt, die städtebaulich integrierte, wohnortnahe Nahversorgung, die Mobilitätswende, der Rückbau von Wohnungen) können konkrete Vorhaben mittels integrierter quartiersbezogener Konzepte diskutiert und im Rahmen der Bauleitplanung vorbereitet werden. Mit dem Flächenrecycling und einer wassersensiblen Entwicklung von urbanen Grün- und Freiräumen im Sinne einer „doppelten Innenentwicklung“ und unter Berücksichtigung des „Schwammstadt“-Prinzips lassen sich zugleich übergeordnete Anforderungen der Klimafolgenanpassung im

Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung umsetzen.

Wo **Außenentwicklung** aufgrund fehlender Reserven und eines fortdauernden hohen Stadtwachstums bei angespannten Wohnungsmärkten weiter unvermeidbar ist, sollen die Städte mit dem verfügbaren Instrumentarium kommunaler Baulandstrategien dem Leitsatz einer maßvollen und disziplinierten Stadtplanung folgen. Dies entspricht dem Ziel der deutschen Nachhaltigkeitsstrategie, bis zum Jahr 2030 die Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungen und Verkehr in Deutschland deutlich zu verringern. Dabei ist es eine Herausforderung an die Beteiligten, das Ziel einer „Stadt der kurzen Wege“ ohne starke Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr zu erreichen. Besonders für neue Stadtquartiere sind höchste Anforderungen an Standards des Klimaschutzes, der ÖPNV-Anbindung und der Baukultur zu berücksichtigen.

Maßnahmen des Landes

4. zur Unterstützung der Stadtentwicklung

Ausgehend von den genannten fünf übergeordneten Zielen für die Stadtentwicklung werden im folgenden zehn Maßnahmenbereiche dargestellt, die die Fachverantwortung des MIL widerspiegeln und die in unterschiedlicher Breite dazu beitragen, die übergeordneten Ziele zu befördern beziehungsweise zu verwirklichen. Der Zusammenhang zwischen Zielen für die Stadtentwicklung und Maßnahmenbereichen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung wird im folgenden Schaubild veranschaulicht.

Die Maßnahmenbereiche greifen einerseits räumliche Schwerpunkte der Stadtentwicklung auf, sind andererseits auf Schlüsselthemen ausgerichtet. Förderprogramme und themenübergreifende Landesinitiativen haben dabei Bezug zu mehreren Maßnahmenbereichen. In diesen kann die strategische Zusammenarbeit zwischen Kommunen und MIL im Sinne eines Wissenstransfers die fachliche Qualität der Stadtentwicklung in Brandenburg langfristig stärken.

4.1. Städte bei der Integrierten Entwicklungsplanung unterstützen

Eine nachhaltige und zukunftsorientierte Stadtentwicklung erfordert einen sektoral übergreifenden Planungsansatz, um Ziele und Schwerpunkte der künftigen Entwicklung zu formulieren und dabei die Stadtgesellschaft mit ihrer Interessenvielfalt einzubeziehen. Für die Bearbeitung der gesellschaftlichen Zukunftsaufgaben und die Herausforderung des sozialen Zusammenhalts haben sich Integrierte Stadtentwicklungskonzepte als zentrales kommunales Instrument bewährt.

Das Land wird die Städte bei der Aktivierung ihrer individuellen Stärken und Entwicklungschancen unterstützen, in gleichem Maße aber auch bei der Bewältigung von Herausforderungen, Entwicklungshemmnissen und Konfliktthemen. Das erfordert eine thematisch breit ansetzende zugleich aber auch maßgeschneiderte Vorgehensweise bei der Landesunterstützung, die sich an den unter-

Maßnahmenbereiche	Ziele				
	Zusammenhalt der Gesellschaft durch leistungsfähige Städte	Städte als Motoren und Anker der Landesentwicklung	Integrierte Konzepte und kommunale Zusammenarbeit	Anpassung und Umbau der Städte für Bewältigung der Zukunftsaufgaben	Innenentwicklung zugunsten von Innenstadt und Quartieren
Städte bei der integrierten Entwicklungsplanung unterstützen	×	×	×	×	×
Innenstädte stabilisieren, erneuern und weiterentwickeln		×		×	×
Stadtteile und Stadtquartiere zukunftsgerecht gestalten	×			×	×
Bedarfsgerechte, wirtschaftliche und bezahlbare Wohnraumangebote unterstützen	×		×		×
Baukulturelle Qualität der Städte bewahren und verbessern		×			×
Energetischen Umbau der Städte klimagerecht voranbringen			×	×	×
Städtische Mobilität konfliktarm, umweltgerecht und leistungsfähig weiterentwickeln	×		×	×	×
Digitalisierung der Städte voranbringen und begleiten	×	×		×	×
Teilhabe und Zusammenarbeit unterstützen	×			×	×
Verlässlichen Rechtsrahmen für das Planen und Bauen sicherstellen		×	×		×

Abbildung 10: Ziele der Brandenburger Stadtentwicklungspolitik, Quelle: MIL

schiedlichen Größen, Funktionen und Aufgabenschwerpunkten der Städte und gegebenenfalls der Stadtquartiere orientiert. Mit Blick auf die demographischen Perspektiven werden die Städte ermutigt, notwendige Anpassungsprozesse analytisch und strategisch zu begründen, konsequent zu verfolgen und hierbei strukturelle Engpässe beim Wohnungs- und Infrastrukturangebot zu beseitigen. Zudem sollten ältere Bauleitplanungen überprüft und nachfragegerechte Rahmenkonzepte, gegebenenfalls in kommunalnachbarlicher Abstimmung, entwickelt werden. Notwendig sind lokalspezifische Lösungsansätze auf der Grundlage von Planungs- und Verfahrenshinweisen und ein entsprechender Erfahrungsaustausch zwischen Land und Städten.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- In Form einer neuen Arbeitshilfe stellt das MIL den Brandenburger Kommunen Empfehlungen für die Ausgestaltung **Integrierter Stadtentwicklungskonzepte** (INSEK) zur Verfügung.
- INSEK sollen weiterhin als freiwillige, informelle, zugleich aber zentrale Steuerungsinstrumente einer nachhaltigen, sektoral übergreifenden Stadtentwicklung gestärkt werden. Sie formulieren die künftige Stadtentwicklungsstrategie, werfen hierbei einen Blick auf besonders relevante Zukunftsthemen, wie beispielsweise Klimaschutz und -anpassung, städtische Mobilität sowie nachhaltige Flächenentwicklung und digitale Transformation. Sie sind Voraussetzung für die Beantragung einer Förderung der Stadtentwicklung (zum Beispiel Städtebauförderung). Ein breiter Partizipationsansatz ist dabei nicht nur bei der INSEK-Erstellung wichtig; zunehmend gewinnt dieser auch im Umsetzungsprozess an Bedeutung.
- Das MIL fördert fortan die Erarbeitung und Änderung von gemeinsamen **Flächennutzungsplänen (FNP)** für benachbarte Gemeinden, als Klammer zwischen der

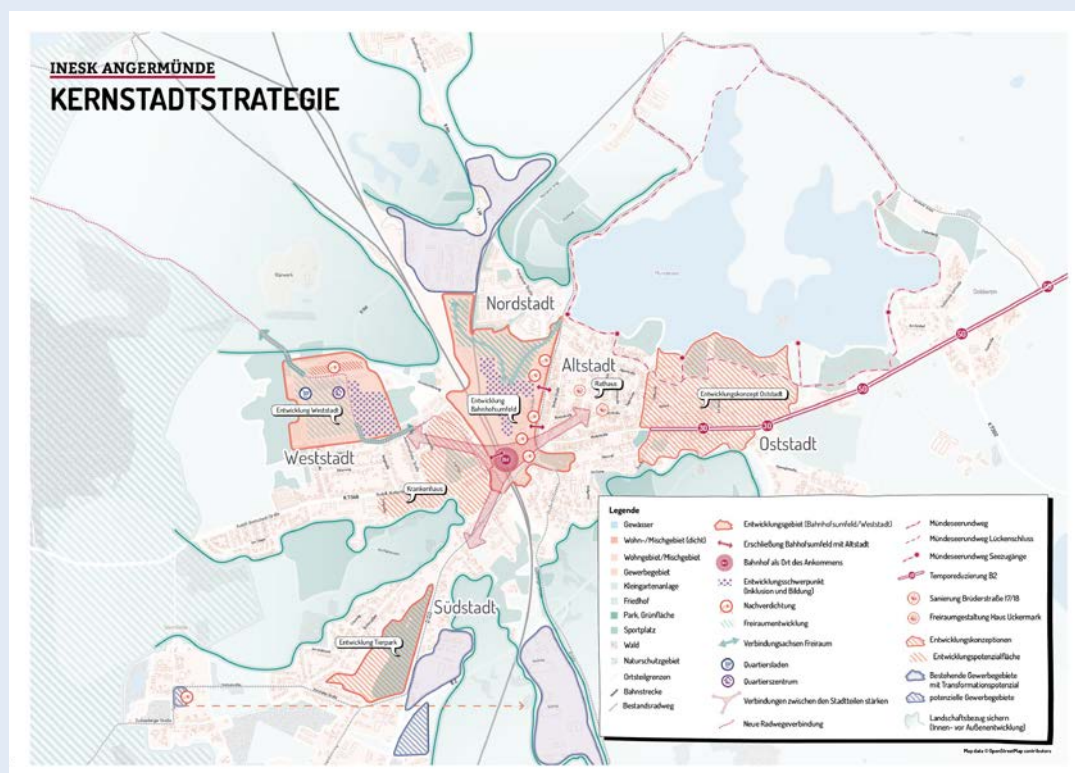
verbindlichen Bauleitplanung und den vielfältigen Raumansprüchen auf gesamtstädtischer Ebene. Teilweise förderfähig sind einzelne FNPs sowie Bebauungspläne für Gewerbe/Industrie und die soziale Wohnraumförderung.

- Im Interesse an einer nachhaltigen, sparsamen und wirtschaftlichen Nutzung von Flächen und Infrastrukturen der Städte unterstützt das Land die Mobilisierung von Flächenreserven. Zu den bereits verfügbaren Instrumenten gehört der Aufbau eines zentralen Innenentwicklungspotenzialflächen- und **Baulückenkatasters**, beratende Unterstützung über Arbeitshilfen für kommunale **Baulandstrategien** und für die Abschätzung von Folgekosten der Baulandentwicklung etwa bei der Bereitstellung sozialer Infrastruktur.
- Für eine nachhaltige Flächenkreislaufwirtschaft und den stadtnahen Ausgleich von Eingriffen über kommunale und interkommunale **Flächenpools**, die auch dem Schutz der Natur- und Artenvielfalt im innerstädtischen und stadtnahen Bereich dienen, hat das MIL gemeinsam mit dem Umweltressort Handlungsempfehlungen für die Städte erarbeitet.
- Mit der Initiative „**Meine Stadt der Zukunft**“ wird das MIL die Städte unterstützen und begleiten, die sich den Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung stellen und ihre Konzepte und Maßnahmen auf neue Herausforderungen ausrichten wollen, im Rahmen von Modellvorhaben und einem Wissenstransfer für alle Städte.

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte – passgenau für kommunale Vielfalt

Für Brandenburger Städte aller Größen- und Strukturtypen bilden Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK) die wichtigste Grundlage der Stadtentwicklung. Mehr als 80 Brandenburger Kommunen haben ein INSEK erarbeitet, viele haben es seit der Einführung vor 15 Jahren bereits aktualisiert. Eine strategische Auseinandersetzung mit zentralen Zukunftsthemen der Stadtentwicklung gewinnt in allen Städten und Gemeinden des Landes an Bedeutung – sei es in ländlich geprägten Regionen oder auch im Berliner Umland. Eine individuelle, an die stadt spezifischen Rahmenbedingungen angepasste Ausgestaltung des INSEK ist dabei wichtig.

Die Kleinstadt Angermünde (rund 13.700 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Uckermark) ist eine der flächengrößten Gemeinden Deutschlands mit 23 Ortsteilen und ein wichtiger Anker in der ländlich geprägten Uckermark. Im Fokus der INSEK-Erarbeitung 2018/2019 standen eine intensive Auseinandersetzung mit den Perspektiven und der Profilbildung der Stadt- und Ortsteile, mit Blick auf die Funktionen, die diese für das Gesamtstadtgefüge oder gar die Region übernehmen können. In der Kernstadt wurden räumliche Handlungsschwerpunkte – wie zum Beispiel das Bahnhofsumfeld – in Form von Vertiefungsbereichen konkreter in den Blick genommen. Thematische Aspekte wie demografischer Wandel, Perspektiven des ländlichen Raums und die Ausgestaltung einer bedarfsgerechten Daseinsvorsorge hatten in Angermünde ebenfalls einen hohen Stellenwert. Diskutiert wurde hierbei auch, inwie-

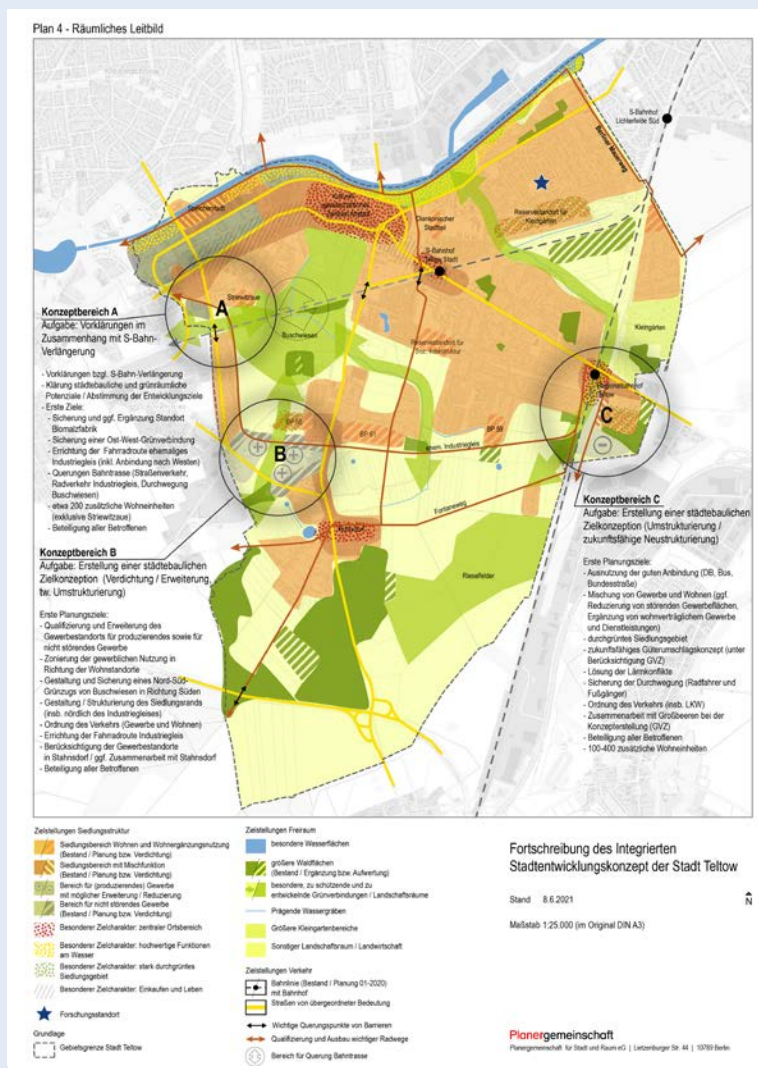


Planausschnitt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Angermünde, © Urban Catalyst GmbH

weit die digitale Transformation und der Einsatz digitaler Technologien ein Schlüssel für eine nachhaltige Entwicklung in diesen Bereichen sein können.

Geprägt war der INSEK-Erarbeitungsprozess in Angermünde von einem ausgesprochen partizipativen Ansatz, den es so bisher in der Stadt nicht gab. Bürgerinnen und Bürger brachten sich von Beginn an intensiv in die Herausarbeitung von Analysen, Zielen und Ideen ein. In diesem Sinne ist neben dem umfassenden „Fachpapier INSEK“ auch eine INSEK-Broschüre entstanden, die den Erarbeitungsprozess und die im INSEK formulierten Ziele und künftigen Handlungsschwerpunkte visuell und sprachlich sehr anschaulich darstellt.

Das unmittelbar an Berlin angrenzende Mittelzentrum Teltow ist die bevölkerungsreichste Stadt des Landkreises Potsdam-Mittelmark (rund 27.400 Einwohnerinnen und Einwohner) mit starken Pendlerverflechtungen in der Region. Der anhaltende starke Bevölkerungszu-



Planausschnitt aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Teltow,
© Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG

wachs, der auch die Prognoseannahmen aus dem ersten INSEK 2008 deutlich übertroffen hat, und damit einhergehende Herausforderungen, war ein zentraler Anlass für die Fortschreibung des INSEK im Zeitraum 2019-2021.

Die INSEK-Erarbeitung stand wesentlich im Zeichen der Auseinandersetzung mit dem anhaltenden Wachstumsdruck in diesem Teil des Berliner Umlands und einer nachhaltigen, umwelt- und klimagerechten Stadtentwicklung. Im Kontext zunehmender Flächenkonkurrenzen galt es beispielsweise, sowohl den Bedarfen an Wohnbaupotenzialflächen und Nachverdichtungspotenzialen als auch dem Schutz unbebauter Landschaftsräume sowie dem Erhalt und Ausbau von Grünvernetzungen als Kaltluftschneisen und als Lebensraum für Flora und Fauna Rechnung zu tragen. Für die im INSEK identifizierten Entwicklungsbereiche wurden erste Zielstellungen definiert, die in weiteren Planungsprozessen vertieft werden.

Insgesamt zielen die im INSEK definierten Handlungsansätze und Maßnahmen auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der Lebensqualität der Stadt Teltow ab. Aufgrund der sehr engen räumlichen und funktionalen Verflechtungen in der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf wird dabei seit Jahren eine intensive interkommunale Zusammenarbeit (beispielsweise bei infrastrukturellen Angeboten) gepflegt.

4.2. Innenstädte stabilisieren, erneuern und weiterentwickeln

Die gestaltende Entwicklung lebendiger Innenstädte mit ihren vielfältigen Funktionen ist eine der zentralen Herausforderungen der Stadtentwicklungspolitik, die eines unermüdlichen und kontinuierlichen Einsatzes aller Akteure sowie kommunaler Entwicklungskonzepte zur Sicherung und Stärkung differenzierter (zentraler) Versorgungsbereiche bedarf. Dazu unterstützt das MIL die Städte bei planerischen und investiven Maßnahmen sowie bei der Kooperation mit der lokalen Wirtschaft und den Immobilieneigentümerinnen und Immobilieneigentümern.

Ein weiterer Aspekt ist die Bewahrung und Weiterentwicklung des bauhistorischen und baukulturellen Erbes in den Innenstädten. Die Landesunterstützung ermöglicht im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung die Anpassung an sich verändernde Bedarfe und Innenstadtfunktionen und ist auch auf flexible Nutzungs-

möglichkeiten von Gebäuden und Flächen ausgerichtet. Stadterneuerungsprozesse entfalten dabei maßgebliche wirtschaftliche Anreize, begründet durch die hohen Multiplikator- und Bündelungseffekte der Förderung. Im Rahmen veränderter Herausforderungen und Aufgaben der Innenstadtstärkung (zum Beispiel Klimaschutz, Klimaapassung, Mobilität, Grüne Infrastruktur) kann dies neue räumliche Aufgabenschwerpunkte bedeuten.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Die Städtebauförderung wird als zentrales, langjährig bewährtes Förderinstrument im Sinne einer gemeinsamen Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen fortgeführt. Gemäß dem Subsidiaritätsprinzip der Städtebauförderung besteht der Anspruch, vorrangig andere Programme mit Investitionshilfen zu nutzen und durch die Koordinierung und Bündelung aller für die Entwicklung der Städte notwendigen Finanzierungsmittel größtmögliche Synergien zu erreichen. Auch künftig ist die Unterstüt-

zung für die Städte zur Behebung städtebaulicher Missstände an Förderkulissen gebunden, dabei sollten Maßnahmen der Landesressorts durch die Städte miteinander und mit weiteren Fördermöglichkeiten verknüpft werden. Für die Aufgaben in den Innenstädten steht insbesondere das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ zur Verfügung.

- Im Rahmen des Europäischen Regionalfonds EFRE wird auch in der Förderperiode 2021-27 die möglichst verfahrenseinfache Unterstützung nachhaltiger Stadtentwicklung eine wichtige Rolle spielen. Auch wenn die genaue Ausgestaltung aufgrund des fehlenden Rahmens bisher noch unklar ist, sollen die zu fördernden Maßnahmen zu einer integrierten sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Stadtentwicklung beitragen. So sollen resiliente Strukturen geschaffen werden. Von diesem Ansatz werden nicht nur die Innenstädte und Stadtquartiere profitieren, sondern sollen darüber hinaus auch die Regionen gestärkt werden.
- Um die bauliche und funktionale Erneuerung im ländlichen Raum voranzubringen, werden kleinere Städte mit Ankerfunktionen bei städtebaulichen Aufgaben vor allem in den Kernbereichen unterstützt. Entwicklungskonzepte und Einzelvorhaben können über das Landesprogramm zur Förderung der Stadt- und Ortsentwicklung im ländlichen Raum gefördert werden. Dies ergänzt die Maßnahmen des Landes in der ländlichen Strukturpolitik, die auf eine nachhaltige Stärkung der dünn besiedelten Räume abzielt, etwa bei der Erhaltung und Entwicklung von Arbeitsplätzen sowie der Infrastruktur.
- Mit dem „Bündnis für lebendige Innenstädte in Brandenburg“ hat das MIL eine landesweite Allianz mit Institutionen geschlossen, die sich für die Entwicklung der Innenstädte als lebendige und vielfältige, unverwechselbare Kerne der Städte einsetzen und hierbei partnerschaftlich zusammenarbeiten. Sie löst die CityOffensive Brandenburg ab. Das Brandenburger Innenstadtbündnis umfasst einen landesweiten Innenstadtwettbewerb, der alle zwei Jahre mit Unterstützung der Kooperationspartner durchgeführt wird und weitere landesweite und regionale Aktivitäten zum Thema Innenstadtentwicklung, die sich an Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Kommunen richten und dabei dem Fach- und Erfahrungsaustausch dienen.

Kyritz: Neue Kraft für den alten Stadtkern

Die Kleinstadt Kyritz (9.300 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Ostprignitz-Ruppin) hat seit Anfang der 1990er Jahre mit Hilfe der Städtebauförderung, insbesondere in ihrem historischen Stadtkern, viel erreicht bei der Entwicklung zu einem attraktiven und identitätsstiftenden Standort sowohl zum Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Lernen wie auch für Kultur und Freizeit in einer dünn besiedelten, ländlich geprägten Region. Es sind aber auch noch große Herausforderungen bei der Erneuerung und Weiterentwicklung der vorhandenen alten Baustrukturen zu meistern. Das hier seit 2020 wirksame Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“ knüpft an die Ansätze der Vorgängerprogramme „Städtebaulicher Denkmalschutz“ und „Aktive Stadtzentren“ an und bietet den Kommunen weitreichende Möglichkeiten, die Entwicklung nutzungsgemischter lebendiger Innenstädte zu unterstützen. Städtebauliche Missstände zu beheben heißt in Kyritz, die wertvolle historische Bausubstanz zu erhalten sowie einen denkmalgerechten und innenstadtverträglichen Nutzungsmix zu ermöglichen.

Auch gilt es, den öffentlichen Raum so zu gestalten, dass Stadtgeschichte weiterhin erlebbar ist, aber auch so, dass er heutigen Anforderungen an Mobilität und Aufenthaltsqualität gerecht wird und ein beliebter Treffpunkt für alle Generationen ist.

Das Spektrum durchgeführter Maßnahmen der Stadtsanierung ist breit. Dazu gehört der von Rathaus und weiteren wertvollen historischen Gebäuden geprägte Marktplatz mit Wochenmarkt und Geschäften, aber auch die neu geschaffene Kita Mitte, die in einem umgebauten Baudenkmal und einem Neubau als Baulückenschließung untergebracht ist. Auch die neu entstandenen Ferienwohnungen in den liebevoll sanierten Kleinsthäusern an der Stadtmauer sind Beispiele für die erfolgreiche Sanierungsstrategie der Stadt. Weitere Baulückenschließungen und die Bebauung einer Brachfläche, auf der sich heute noch ein leerstehendes Supermarktgebäude befindet, sollen in den kommenden Jahren zu einer weiteren Belebung der Innenstadt als Mittelpunkt der Stadt beitragen. Aktuell steht die Entwicklung des Kloosterviertels zum Kulturzentrum im Fokus. Hierfür werden der über lange Jahre leerstehende, stark sanierungsbedürftige ehemalige Klausurflügel des Franziskanerklosters und die benachbarte ehemalige Brennerei saniert, umgebaut und durch Neubauanteile ergänzt, um mit geringstmöglichen Eingriffen in die Denkmalsubstanz einen zeitgemäßen und barrierefreien Nutzungsmix zu ermöglichen. Durch die Konzentration von Bibliothek, Museum mit Lounge, Veranstaltungsräumlichkeiten und einer Freilichtbühne im Klostergarten an der Stadtmauer, abgerundet durch den schon seit einigen Jahren in unmittelbarer Nachbarschaft ansässigen Heimatverein, durch Kirchgarten und Klosterplatz, soll ein neuer Anziehungspunkt für Bewohner*innen und Gäste im Nordteil des historischen Stadtkerns entstehen, der die Bedeutung der Stadt als Mittelzentrum unterstützt.



Marktplatz von Kyritz, © Stadtsanierungsgesellschaft mbH

4.3. Stadtteile und Stadtquartiere zukunftsgerecht gestalten

Das MIL wird die Städte mit Blick auf eine nachhaltige, klimagerechte Entwicklung und eine Sicherung des sozialen Zusammenhalts unterstützen und dabei den Mehrebenen-Ansatz der Leipzig-Charta 2.0 berücksichtigen. Stadtteile sollen kompakt und funktionsfähig sein, vielfältigen Anforderungen gerecht werden, zum Beispiel durch passende Wohnraumangebote, flexibel nutzbare räumlich-bauliche Strukturen für die Daseinsvorsorge und den sozialen Zusammenhalt. Im Rahmen der **Innenentwicklung** ist ein breites Spektrum städtebaulicher Aufgaben in unterschiedlichsten Quartierstypen zu berücksichtigen. Ansatzpunkte sind der Umbau und die Aufwertung von Stadtgebieten im Sinne von Modernisierung, Entwicklung und Stabilisierung, teilweise auch der Rückbau. Das MIL unterstützt die Städte dabei aber nicht nur in ihrer baulichen Entwicklung, sondern auch bei flankierenden, bedarfsorientierten Maßnahmen wie der Einführung eines Quartiersmanagements, der Mobilisierung von Teilhabe etc., wodurch ein weiterer wichtiger Beitrag dazu geleistet wird, den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern. Verstärkt gilt es, Kernziele wie Klimaschutz und nachhaltige Mobilität sowie die soziale Stabilität, und Durchmischung von Quartieren in den Mittelpunkt zu stellen, unter Beachtung von Geschlechtergerechtigkeit und Barrierefreiheit.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Im Rahmen der Städtebauförderung werden Maßnahmen zur Aufwertung und zum Umbau von Stadtquartieren vorrangig im Zuge des Bund/Länder-Programms **„Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“** unterstützt. Der gezielte Rückbau von leeren Wohnungen soll in den Städten mit hoher Leerstandsquote fortgesetzt werden. Die bisherigen Grundsätze „Rückbau von außen nach innen“ und „Aufwer-

tung vorrangig in den Innenstädten“ werden beibehalten; dazu gehört weiterhin die Entwicklung städtischer Grünräume. Gleichzeitig unterstützt das Programm die wachsenden Städte. Hier gilt es den neuen Anforderungen und dem zunehmenden Druck auf die Infrastruktur und den Wohnungsbestand gerecht zu werden.

- Städtebaulich, wirtschaftlich und sozial benachteiligte und strukturschwache Stadt- und Ortsteile gehören auch weiterhin zu den typischen Förderkulissen des Bund/Länder-Programms **„Sozialer Zusammenhalt“**. Hier bietet die Städtebauförderung auch künftig ein sozialraumorientiertes Förderkonzept, wobei unter anderem Bildung und soziale Integration wichtige Zielbereiche sind. Ein wichtiger Baustein ist ein sozialraumorientiertes Quartiersmanagement. Im Sinne eines integrativen Ansatzes sollen von den Städten – wo immer möglich – Verknüpfungsmöglichkeiten mit weiteren sozialraumorientierten und partizipativ ausgerichteten Ansätzen genutzt werden, etwa bei der „Pflege im Quartier“.
- Die oben genannte Unterstützung nachhaltiger Stadtentwicklung im Rahmen des EFRE soll in der Förderperiode 2021-27 auch zu einer integrierten sozialen, wirtschaftlichen und ökologischen Entwicklung der Stadtquartiere beitragen.
- Um die Potenziale der Innenentwicklung auch außerhalb der Kulissen der Städtebauförderung besser zu erschließen, setzt das MIL auf die Stärkung kooperativer Fachkompetenzen der Städte, über **Arbeitshilfen und Leitfäden** des Landes sowie **Veranstaltungen** für den direkten Erfahrungsaustausch auf der Praxisebene.

Gemeinsam handeln für das Stadtquartier: Eberswalde

In Eberswalde (41.000 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Barnim) sind die Städtebauförderprogramme „Sozialer Zusammenhalt“ und „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ zentrale Instrumente für eine Stabilisierung von Stadtquartieren mit teilweise herausfordernden Entwicklungsbedingungen. Um solche Stadtquartiere ganzheitlich aufzuwerten, müssen auch die ansässigen Wohnungsunternehmen und Eigentümerinnen und Eigentümer eingebunden werden und aktive Partner sein. Daher werden in der Städtebauförderung – insbesondere im Themenfeld Stadtumbau – auch wohnungswirtschaftliche Aspekte mit betrachtet.

Um diese verschiedenen Aspekte beziehungsweise Handlungsbedarfe besser zusammenführen (bündeln) zu können und sie auf Stadtteilebene zielgerichtet zu adressieren, hat das MIL sogenannte Kooperationsvereinbarungen eingeführt. Die jüngste Kooperationsvereinbarung stammt aus dem Jahr 2020 und besteht zwischen dem MIL, der Stadt Eberswalde sowie der Wohnungsgenossenschaft Eberswalde 1893 eG zur Aufwertung und Qualifizierung des Brandenburgischen Viertels im Westen der Stadt. Das Brandenburgische Viertel, ein klassisches Wohnquartier aus der Zeit des DDR-Geschosswohnungsbaus, ist heute ein Positivbeispiel für effiziente und einwohnerorientierte Quartiersentwicklung. Die Kooperationsvereinbarung umfasst abgestimmte Maßnahmen zur Stabilisierung und Stärkung des Quartiers. Diese werden mit Mitteln der Wohnraum- sowie Städtebauförderung durch das MIL, zum Teil mit Sonderkonditionen, unterstützt. Die Vereinbarung konnte im Brandenburgischen Viertel auf bereits existierenden Strukturen und Netzwerken aufbauen, wie zum Beispiel dem Quartiersmanagement. Die Genossenschaft und die Stadtverwaltung sind aktiv vor Ort tätig, binden die Bewohnerinnen und Bewohner ein und werten das Viertel gemeinsam ganzheitlich auf. Dabei geht es nicht nur um reine Gebäudesanierungen durch den Einsatz der Wohnraumförderung für

Baumaßnahmen Brandenburgisches Viertel 2022

Arbeitsstand: 02.2022



Wohnquartier Brandenburgisches Viertel Eberswalde, Baumaßnahmen in 2022, © S.T.E.R.N. GmbH.

über 460 Wohnungen, sondern auch um Investitionen in die Stärkung als lebenswerter Stadtteil. Hierbei spielen neben den baulichen Maßnahmen, wie etwa der Sanierung/Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen und Grünflächen) und den Vorhaben der Klimaanpassung (Regenwassermanagement) insbesondere die „weichen“ Vorhaben eine Rolle, um das Quartier auch in der Wahrnehmung der Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher aufzuwerten. Mit Blick auf das Lebensgefühl im Quartier wird neben der Wohnraumförderung und dem Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung hier auch die bereits laufende Gesamtmaßnahme im Programm Sozialer Zusammenhalt (ehemals Soziale Stadt) eingebunden. Dadurch werden unter anderem kulturelle Vorhaben oder Beteiligungsprojekte umgesetzt. Neben den Inhalten der Kooperationsvereinbarung werden vor Ort zusätzliche Vorhaben und Entwicklungen vorangetrieben. Im Brandenburgischen Viertel ist somit ein breiter integrierter Ansatz verwirklicht worden, um die Herausforderungen des Stadtteils parallel an verschiedenen Punkten anzugehen und Synergieeffekte zu erzeugen.

4.4. Bedarfsgerechte, wirtschaftliche und bezahlbare Wohnraumangebote unterstützen

Städtisches Wohnen bedeutet für die Menschen Befriedigung zentraler Bedürfnisse, Rückzugsmöglichkeit ins Private, Raum für die Familie, gute Nachbarschaft und sozialen Zusammenhalt im urbanen Kontext, immer stärker auch in Verbindung mit Erwerbsarbeit. Öffentlich geförderter und frei finanzierter Wohnungsbau tragen gemeinsam zur Stabilisierung, Weiterentwicklung und Entlastung der Brandenburger Wohnungsmärkte bei.

Im Rahmen der Wohnraumförderung hat das Land Brandenburg im Zeitraum 1991 – 2020 einen Förderbetrag von rund 5,9 Milliarden Euro bereitgestellt, überwiegend als Darlehen, zu einem kleineren Teil als Zuschüsse. Die Sicherung einer angemessenen Wohnungsverorgung und die Weiterentwicklung des Wohnungsangebotes mittels der sozialen Wohnraumförderung ist weiterhin das zentrale Instrument der Landesregierung. Es ergänzt die bestehenden Förderinstrumente der Wohnungspolitik auf Bundesebene. Dabei gilt, dass regional unterschiedliche Angebotslücken (zum Beispiel mehr barrierefreie Wohnungen, Ergänzung fehlender Wohnungs-

größen, generationsgerechte Ertüchtigung) geschlossen werden, für die angespannten Wohnungsmärkte Entlastungen erfolgen sowie Mietpreis- und Belegungsbindungen neu geschaffen werden.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Mit der in 2020 gestarteten **Wohnungsbauoffensive** wird ein Beitrag dazu geleistet, dass für breite Schichten der Bevölkerung auch weiterhin der Zugang zu bezahlbarem Wohnen besteht, mit einer Perspektive der Verstetigung für die kommenden Jahre. Wie bisher werden die räumlichen **Kulissen der Wohnraumförderung** – Vorranggebiete und Konsolidierungsgebiete – weiter überwiegend in den Städten liegen, im Sinne einer konsequenteren **Innenentwicklung** meist in enger Anlehnung an die Gebietskulissen der Städtebauförderung, aber auch im Bereich neuer Stadtentwicklungsvorhaben. Damit wird der Rahmen gesetzt für den geförderten **Wohnungsneubau** und die qualitative **Anpassung auf der Objektebene** (Modernisierung, energetische Anpassung, Barrierefreiheit).
- Auf der Grundlage von **Kooperationsvereinbarungen mit Städten und Wohnungsunternehmen** können auch

künftig Maßnahmen des Städtebauförderprogramms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ mit der Wohnraumförderung sinnvoll miteinander verknüpft werden, auch um die soziale Durchmischung und die nachhaltige, integrierte Entwicklung von Quartieren zu befördern.

- Zur **Mietpreisdämpfung** in angespannten Wohnungsmärkten nutzt das MIL die Ins-

trumente der Kappungsgrenzenverordnung und der Mietpreisbegrenzungsverordnung.

- Im Sinne einer breiten Einbindung von Kommunen, Verbänden und Wirtschaft in die Weiterentwicklung der Brandenburger Wohnungspolitik wird das vom MIL geschaffene **Bündnis für Wohnen** als Plattform für den Fachaustausch auch künftig weitergeführt.

Oranienburg: Stadtverdichtung durch Wohnraumförderung für neue Quartiere

Oranienburg (45.500 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Oberhavel) entwickelt sich aufgrund der bevorzugten Lage an der Havel und am Lehnitzsee sowie der verkehrsgünstigen Anbindung im Norden des Berliner Umlands zu einem nachgefragten Wohn- und Wirtschaftsstandort. Um mit dem stetigen Bevölkerungszuwachs im letzten Jahrzehnt Schritt zu halten, wird das Angebot an bezahlbaren Mietwohnungen nicht nur erneuert, sondern auch innenstadtnah erweitert.

Bereits 1994, nach dem Abzug der russischen Armee aus den Oranienburger Standorten, wurde die in den dreißiger Jahren als Werkssiedlung errichtete Weiße Stadt südlich der Innenstadt mit Unterstützung von Städtebaufördermitteln umfassend saniert. Heute ist die „Weiße Stadt“ ein beliebtes, zentral gelegenes Wohngebiet. Mit der weiteren Quartiersent-



Wohnungsneubauten in der weißen Stadt Oranienburg, © Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH.

wicklung auf den angrenzenden, ehemals militärisch genutzten Brachflächen nördlich der Walther-Bothe-Straße wird die Siedlung nun um insgesamt 26 Wohngebäude ergänzt. Wegen der Attraktivität des zentrumsnahen Standortes sollen hiermit sowohl junge Familien mit Kindern als auch ältere Generationen angesprochen werden. Für das 12,5 Hektar große Gebiet, dass sich aufgrund der Innenstadt Nähe in der Fördergebietskategorie „Vorranggebiet Wohnen“ befindet, wurde zunächst ein Planungswettbewerb durchgeführt. Im Ergebnis soll ein eigenständiges, städtebaulich homogenes Stadtviertel mit 360 Wohnungen und attraktiven öffentlichen Freiflächen entstehen, welches sich gut an die bestehende „Weiße Stadt“ anfügt.

Durch die Wohnungsbaugesellschaft Oranienburg (WOBA) wurden in einem ersten Bauabschnitt sechs Wohngebäude mit 80 Geschosswohnungen und einer Wohnfläche von insgesamt 5.640 Quadratmeter errichtet. Davon haben 60 Wohnungen eine Mietpreis- und Belegungsbindung für einen Zeitraum von 25 Jahren. Außerdem werden 64 Wohnungen durch den Einbau von Aufzügen barrierefrei erreichbar sein. Dieses Projekt wird im Rahmen der Mietwohnraumförderung durch ein zinsgünstiges Darlehen von 12,1 Millionen Euro und einen Zuschuss von knapp 2 Millionen Euro durch das Land Brandenburg unterstützt.

In einem zweiten Bauabschnitt auf einem Areal von ca. 8.000 Quadratmeter sind weitere vier Wohngebäude mit 56 Wohnungen geplant. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung werden diese Wohnungen barrierefrei gebaut. Auch dieses Projekt mit einem Investitionsvolumen von gut 15 Millionen Euro wird durch das Land mit Fördermitteln unterstützt. Das Land Brandenburg gewährt hier gut 10 Millionen Euro (Baudarlehen und Zuschüsse). Durch die WOBA Oranienburg werden für 25 Jahre, nach Fertigstellung der Gebäude, 42 mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen bereitgestellt, ein wichtiger Beitrag zur Innenentwicklung in Oranienburg.

4.5. Baukulturelle Qualität der Städte bewahren und verbessern

Städte stehen für gebaute Geschichte, kulturelle Vielfalt und Urbanität, sie sind für die Menschen Orte der Identifikation. Um in der Standortkonkurrenz mit Nachbarn, aber auch im überregionalen Maßstab bestehen zu können, brauchen die Städte eine hohe Qualität der räumlichen beziehungsweise gebauten Strukturen, auch im Sinne von „Unverwechselbarkeit“. Der reiche städtische Bestand an Baudenkmälern bietet dafür eine gute Grundlage. Für die örtliche Baukultur folgt daraus, dass Bestehendes wertzuschätzen und – auch mit Blick auf regionale Bautraditionen und Baustoffe – zum Maßstab der Ergänzung

mit hohem Qualitätsanspruch zu machen ist. Gleichzeitig soll Bauen in der Stadt kostengünstig, sicher, zeitgemäß, nachhaltig, energieeffizient und städtebaulich integriert sowie möglichst barrierefrei erfolgen. Das erfordert von den Städten weiterhin große Anstrengungen bei der Zielfindung, der Wahl der richtigen Verfahren für die Konzepterstellung und bei der Beratung der Bauherrenschaft. Die Städte und weiteren Akteure können dabei ein breites Angebot des Landes für den Fachaustausch nutzen. Das ressortübergreifende **Landesnetzwerk Baukultur** und die 2019 gemeinsam mit der Architekten- und der Ingenieurkammer vom MIL gestartete **Baukulturinitiative** haben dabei eine zentrale Rolle als Plattformen des Fachaustauschs.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Die Programme der **Städtebauförderung** ermöglichen es den Städten, den Denkmalschutz zu unterstützen sowie Verfahren und Investitionen im Sinne einer guten Baukultur zu finanzieren, besonders in den historischen Stadtkernen.
- Zu den über viele Jahre bewährten Formaten der Baukultur gehört der **Brandenburgische Baukulturpreis**, der in zweijährigem Turnus von der Brandenburgischen Architektenkammer und der Brandenburgischen Ingenieurkammer ausgelobt und vom MIL unterstützt wird.
- Daneben unterstützt das MIL **regionale Preise der Baukultur** und Diskursformate, die sich an lokalen Themen und Aufgabenstellungen in den Städten und auch in ländlichen Regionen orientieren.
- Mit dem Schulprogramm „**Die Stadtentdecker**“ setzt das MIL Maßstäbe bei der baukulturellen Bildung und schafft gleichzeitig eine Plattform für die Partizipation junger Menschen bei Stadtentwicklungsthemen.
- Neue Akzente sollen mit der Unterstützung der Einrichtung von **Gestaltungsbeiräten** gesetzt werden, zur Konsensfindung und Qualitätssicherung bei wichtigen Bauvorhaben, gerade auch als Angebot für kleinere Städte.
- **Leitfäden für die Praxis** und begleitende **Veranstaltungsreihen** zielen auf die Stärkung von **Planungswettbewerben** als Regelinstrument kommunaler Baukultur ab. Mit Anwendungshinweisen für städtebauliche **Satzungen** zur Erhaltung und Gestaltung wird die Entwicklung von Quartieren mit besonderen baukulturellen oder stadträumlichen Qualitäten unterstützt.

Gute Verfahren fürs Planen und Bauen: Wittenberge

Viele Jahre war Wittenberges Entwicklung von Arbeitsplatzabbau vor allem in der Industrie und von einem dramatischen Rückgang der Einwohnerzahl bestimmt. Aber Wittenberge gab sich nicht auf - frühzeitig stellte die Stadt im Nordwesten Brandenburgs die Weichen für die Entwicklung zu einer unverwechselbaren „Heimat Stadt“ mit angenehmen Stadträumen, einer guten Verbindung von Altem und Neuem und mit besonderen Orten der Identifikation. Der Weg zu guten Ergebnissen beim Bauen führt dabei über vorausschauende Planung: von der Zielfindung über die Konzeptentwicklung bis hin zur architektonischen Gestaltung. Wittenberge beteiligt die Einwohnerschaft an der Stadtentwicklung und öffnet sich auch unkonventionellen Ideen von außen. Auch mit Planungswettbewerben - teilweise unter Einbeziehung der örtlichen Wohnungsunternehmen – gelingt es der Stadt immer mehr, ihre einmalige Lage an der Elbe und ihr Stadtbild zu unverwechselbaren Standortqualitäten zu machen – als Basis für eine Zukunft mit Aufbruchsstimmung. Bereits 2002 wurde Wittenberge mit dem ersten Preis im bundesweiten Wettbewerb „Stadtumbau Ost“ ausgezeichnet.

Zehn Jahre später beteiligte sich die Stadt am europaweiten Wettbewerb EUROPAN 12 und profitierte von den Ideen junger Architektinnen und Architekten, Stadt und Elbufer miteinander zu verbinden. Im „Summer of Pioneers“ konnten Kreative aus der Großstadt 2019/20 in Wittenberge günstig zur Probe wohnen und neue Ideen in die Stadtgesellschaft einbringen – beispielsweise zur Digitalisierung und zum Co-Working. Im Frühjahr 2020 war Wittenberge eine der Preisträgerinnen im Bundeswettbewerb kooperative Stadt – weil die Stadt es den unterschiedlichen Gruppen der Stadtgesellschaft ermöglicht, gemeinsam mit Politik und



Veranstaltung auf dem Bismarckplatz in Wittenberge, © Adriana Osanu

Verwaltung an der Entwicklung ihres Gemeinwesens mitzuwirken. Ein Verfügungsfonds „Innenstadt“ finanzierte Maßnahmen, mit denen Privatinitiativen und gemeinnützige Vereine die Stadtentwicklung unterstützen. Ausgezeichnet wurden unter anderem die „elblandwerker“, eine Kooperative, die aus dem „Summer of Pioneers“ hervorging und neue Beteiligungsverfahren entwickelte. Auch für die Landesinitiative „Meine Stadt der Zukunft“ wurde Wittenberge 2021 gemeinsam mit dem benachbarten Perleberg als eine von acht Kommunen ausgewählt, um neue Ideen zur Belebung der brandenburgischen Innenstädte zu erproben. Mit dem Beteiligungsmodell „Stadtkomplizen“ ist es den beiden Städten in der ersten Phase der Initiative gelungen einen interessanten Weg zur Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in die Stadtentwicklung zu beschreiten. Das Brandenburger Bündnis für lebendige Innenstädte hat im Mai 2022 den Beitrag „Cirque de la Musique in der Wittenberger Innenstadt“ mit einem der Ersten Preise im landesweiten Innenstadtwettbewerb ausgezeichnet – für das Projekt, mit der Strahlkraft der überregional bekannten Elblandfestspiele die Innenstadt zu beleben.

4.6. Energetischen Umbau der Städte klimagerecht voranbringen

Der energetische Umbau zu einer klimaneutralen Stadt ist eine Aufgabe der Stadtentwicklung.

In Bezug auf den Gebäudesektor verfolgt das MIL einen quartiersbezogenen Ansatz. Insbesondere eine gebäudeübergreifende Wärmeversorgung sowie die Integration erneuerbarer Energie lässt sich so besser umsetzen.

Zudem ermöglicht der Quartiersansatz die Verknüpfung energetischer Belange mit weiteren Themen der Quartiersentwicklung, wie Mobilität, Freiraumgestaltung oder soziale Infrastruktur.

Für das Gelingen des energetischen Umbaus der Städte ist das Zusammenwirken vieler lokaler Akteure notwendig. Daher setzt das MIL auf breit ansetzende **kommunale Strategien sowie Quartierskonzepte**, die die lokalen Akteure der Versorgungswirtschaft und des

Immobilienbereichs, besonders die lokalen Wohnungsunternehmen sowie die Mieterinnen und Mieter beziehungsweise deren Interessenvertretungen, einbezieht und die vielfältigen auf EU- und Bundes- und Landesebene bereits verfügbaren Fördermöglichkeiten nutzt.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Um die Städte bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen des Klimaschutzes zu unterstützen, wollen die Verbände der Wohnungs- und Versorgungswirtschaft und das MIL das **„Klimabündnis Stadtentwicklung“** schließen und ihre Handlungsmöglichkeiten miteinander verknüpfen. Das MIL plant, eine Beratungsstelle „Klimaneutrale Stadt“ einzurichten, die eng mit der Energieagentur des Landes zusammenarbeitet und die den Städten praxisorientierte Hilfestellungen für die Konzepterarbeitung, das Management und die Fördermittelak-
- quise bietet. Mit Fachveranstaltungen und Arbeitshilfen sowie mit einem Wettbewerb „Vision CO₂-neutrales Quartier“ will das MIL die Städte in den Wissenstransfer einbinden und Impulse zur Umsetzung des energetischen Stadtumbaus setzen.
- Das MIL unterstützt die Städte bei der Nutzung der städtebaurechtlichen Instrumente und der Fördermöglichkeiten, die sich etwa aus dem stärkeren Fokus auf Klimaschutz und Klimafolgenanpassungen sowie grüne Infrastruktur bei der Städtebauförderung ergeben. Auch bei der Wohnraumförderung wird das MIL eine stärkere Berücksichtigung energetischer Aspekte prüfen. Zudem strebt das MIL eine deutliche Ausweitung der vom Bund unterstützten **Fördervorhaben der energetischen Stadtsanierung** auch auf Stadtquartiere an, die bisher nicht im Fokus städtebaulicher Maßnahmen standen.

Neuruppin auf dem Weg zur klimagerechten Stadt

Die Stadt Neuruppin (31.000 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Ostprignitz-Ruppin) strebt an, den Gebäudebestand hinsichtlich der Wärmeversorgung auf eine deutlich niedrigere Emission von Treibhausgasen durch Energieeinsparung und Umstellung auf erneuerbare Energien umzustellen. Sie setzt hierbei den Fokus auf die Quartiersebene und will damit über das Einzelgebäude hinausblicken. Dabei werden im Zusammenwirken der lokalen Schlüsselakteure wichtige Weichen zur Wärmewende gestellt. Die Stadtwerke Neuruppin (SWN GmbH), eine Tochter der Stadt, setzt als Energieversorger mit einer Vielzahl von dezentralen klimafreundlichen Erzeugungsanlagen die schrittweise Dekarbonisierung der Fernwärme um. Gemeinsam mit der Stadtverwaltung Neuruppin, der städtischen Wohnungsbaugesellschaft NWG, der Wohnungsbaugenossenschaft WBG, einem Ingenieurbüro und einem externen Sanierungsmanager wird die energetische Stadtsanierung umgesetzt, gegründet auf Vertrauen und teilweise langjährig bewährte, gute Kommunikationswege zwischen den verschiedenen Akteuren.

Die übergeordnete Strategie der Stadtwerke Neuruppin verfolgt das Ziel, ein CO₂-neutrales Wärmenetz zu entwickeln und auszubauen. Konkrete Sanierungsmaßnahmen werden schwerpunktmäßig neben der „historischen Altstadt“ derzeit im industriell errichteten Wohnquartier WK I-III umgesetzt. Während in der Altstadt im Rahmen der energetischen Sanierungen der vorhandenen Altbausubstanz in besonderem Maße die baukulturellen Werte berücksichtigt werden, ist im Wohnquartier WK I-III eine sozialverträgliche Sanierung ein



Solarthermieanlage auf einem Neuruppiner Hausdach, © Stadtwerke Neuruppin

zentrales Thema. In dem seit den 1960er Jahren entstandenen Wohngebiet soll ein separater Niedrigtemperatur-Teilkreislauf aufgebaut werden, wobei in diesem Zusammenhang innovative Teilprojekte entstanden sind. Sie beziehen sich auf die Einbindung von Solarthermie in die Wärmeversorgung, die Nutzung der Rücklauftemperaturen und die Kombination von E-Tanks mit Solar- und Photovoltaik-Anlagen.

Die Wissensvermittlung an die Stadtgesellschaft im Bereich nachhaltiger Energieversorgung ist ein Anliegen der Stadtwerke Neuruppins. Das Thema „Nachhaltigkeit“ wird über Schlüsselpersonen und einen Lenkungsreis stets auf hohem Niveau diskutiert. In einer Umweltbegegnungs- und Bildungsstätte sollen in Zukunft vor allem auch Kinder und Jugendliche an das Thema „Energiewende“ herangeführt werden.

Die hohe Motivation der Stadtwerke bei der Aktivierung der Bewohnerschaft, die Einbettung der energetischen Sanierungsmaßnahmen in gesamtstädtische Entwicklungsprozesse und die Verknüpfung mit Städtebauförderprogrammen führen in der Stadt Neuruppin zu einer „Kultur der energetischen Stadtsanierung“. Diese Kultur ist in der Gesamtstadt zu spüren und durch die Umsetzung von Maßnahmen im Laufe der Zeit immer deutlicher im Stadtbild zu sehen. Auch neue Investitionen werden auf ihre Klimarelevanz hin betrachtet. Aufbauend auf den Erfahrungen aus den energetischen Quartierskonzepten werden städtische Satzungen und Sanierungsziele für die räumlichen Schwerpunktbereiche der Stadtentwicklung fortgeschrieben. Dies zeigt ebenfalls den hohen Stellenwert der energetischen Stadtsanierung.

4.7. Städtische Mobilität konfliktarm, umweltgerecht und leistungsfähig weiterentwickeln

Vorhaben der Verkehrsplanung, der Schaffung, der Erneuerung und des Umbaus von Verkehrsinfrastruktur mit der Prämisse „Erhaltung vor Neubau“ sowie der Bereitstellung von Verkehrsdienstleistungen haben einen hohen Stellenwert für das Land. Denn für die wirtschaftliche, soziale und städtebauliche Entwicklung der Städte sind eine gute regionale Verkehrsinfrastruktur und die bedarfsgerechte, konfliktarme und zugleich umweltgerechte lokale Mobilität unverzichtbar, für Gebiete mit einer geringeren Nachfrage mit neuen, flexiblen Bedienangeboten im ÖPNV.

Ziele, Leitlinien und Maßnahmen für eine nachhaltige, strukturpolitisch wirksame Mobilität und eine Stärkung des „Umweltverbunds“ auch auf lokaler Ebene definiert die **Mobilitätsstrategie** des MIL, die derzeit überarbeitet wird. Auf dieser Grundlage stellen der Landesnahverkehrsplan und die Radverkehrsstrategie die Weichen für gute Verkehrsanbindungen und -infrastrukturen in der Hauptstadtregion.

Im städtischen Bereich sollen integrierte Lösungsansätze auf Quartiersebene künftig noch stärker als bisher für eine barrierefreie Stadt der „kurzen Wege“ gefunden werden, die insbesondere dem Fuß- und Fahrradverkehr, aber auch dem öffentlichen Verkehr und den erforderlichen Schnittstellen bessere Entwicklungsmöglichkeiten bietet. Es ist Aufgabe der Städte, dies bei der Gestaltung öffentlicher Räume einzubeziehen und bedarfsweise entsprechende Umgestaltungen im Bestand vorzunehmen.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Das Land unterstützt die Städte bei städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen, insbesondere im Rahmen der Programme

der Städtebauförderung, der von der EU geförderten Stadtentwicklungsprogramme und des kommunalen Straßenbaus. Auch die auf die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und des Radverkehrs ausgerichteten Programme helfen den Städten, ihren **Beitrag zur Mobilitätswende** zu leisten. Im Rahmen der genannten Programme können die Städte auf bewährte Planungsinstrumente (INSEK, Verkehrsentwicklungspläne) und verbesserte Fördermöglichkeiten (zum Beispiel für Radverkehrskonzepte) zurückgreifen. Gleiches gilt für den investiven Bereich beim Aus- und Umbau der Infrastruktur (Straßenräume, Trassen, Schnittstellen, Haltestellen) und verkehrsorganisatorische Maßnahmen (E-Mobilität, Service- und Leihsysteme, Verknüpfung lokaler mit überörtlichen Wege- und Liniennetzen).

- Im Interesse der Verkehrsanbindung und Verkehrssicherheit nimmt das Land seine Verantwortung für die Erhaltung, Erneuerung und Entwicklung der **Straßeninfrastruktur** in eigener Baulast wahr.
- Im Themenfeld lokale Mobilität wird das MIL den **Fachdiskurs und Wissenstransfer** verstärken, im Rahmen der Initiative „Meine Stadt der Zukunft“, von Projekten zu klimagerechten Stadtquartieren und bei der Entwicklung von Bahnhöfen und deren Umfeld.
- Im Bereich der Entwicklung der **Bahnhofs-umfelder** wird sich das MIL zusammen mit dem VBB regelmäßig mit den verschiedenen Geschäftsbereichen der Deutschen Bahn austauschen, um notwendige Flächenaktivierungen zu beschleunigen. So soll unter anderem gewährleistet werden, dass SPNV-Stationen eine bedarfsgerechte Ausstattung mit Bike-and-Ride- und Park-and-Ride-Anlagen vorweisen und sich gut in das städtebauliche Umfeld einfügen.

Verkehrswende in der Stadt – Potsdam macht sich auf den Weg.

Die Landeshauptstadt Potsdam verfügt neben dem „Stadtentwicklungskonzept Verkehr“ auch über daraus abgeleitete Konzepte wie den Nahverkehrsplan, ein Radverkehrskonzept und ein Fußverkehrskonzept. Hierbei werden für den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr), welcher ein wichtiges Element für den Klimaschutz darstellt, Ziele entwickelt, konkrete Maßnahmen benannt und finanzielle Möglichkeiten vorgegeben.

Dies spiegelt sich in dem gut funktionierenden ÖPNV-Angebot der Stadt, einem zunehmend dichterem Netz aus (prioritären) Radwegen und flächendeckenden Fußverkehrsverbindungen wider. Die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs wird in Potsdam auch durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, barrierefreie Bahnhöfe und Fahrzeuge, sowie den Aus- und Neubau von Straßenbahnstrecken erhöht. Mit dem auf vier Jahre angelegten Projekt „Mobility-as-a-Service-Plattform: Lebendig, Automatisiert, Bedarfs- und Sharing-orientiert“ kurz MaaS L.A.B.S. nimmt sich die kommunale Verkehrsbetrieb Potsdam (ViP) GmbH in Kooperation mit weiteren Partnern aus Wirtschaft und Wissenschaft dem Thema des flexiblen und bedarfsorientierten ÖPNV an und verknüpft diesen mit zusätzlichen Mobilitätsangeboten. Bedarfsverkehre sollen vor allem im Potsdamer Norden angeboten werden. Die Thematik der letzten Meile wird besonders durch die hohe Anzahl an Mobilitätsangeboten um den Hauptbahnhof herum sichtbar. Hier finden sich sowohl E-Scooter- und Bikeshaaring Angebote, wie auch verschiedene Abstellmöglichkeiten für private Fahrräder, unter anderem in einem Fahrradparkhaus.



An der Langen Brücke in Potsdam, © Hans-Joachim Stricker

Eine intermodale Mobilität, also die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, wird hierdurch sowohl für Potsdamerinnen und Potsdamer als auch für Besucherinnen und Besucher der Stadt ermöglicht, um das allgemeine Verkehrsaufkommen zu verringern. Hierzu dient auch ein hoher Bestand an Bike-and-Ride und Park-and-Ride Stellplätzen. Zur Evaluierung und Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes setzt die Stadt Potsdam unter anderem Mittel wie appbasiertes Tracking, intensive Bürgerbeteiligung und -information (mobiagentur Potsdam) und Ökobilanzierung der verschiedenen Verkehrsmittel ein. Auch das Thema der verkehrsreduzierenden Raumstrukturen also die Betrachtung der Wegelängen und Anbindungen spielt eine wichtige Rolle bei der Stadtentwicklung in Potsdam. Damit folgt Potsdam den grundlegenden Prinzipien der (nutzungs)gemischten „europäischen Stadt“ und der „Stadt der kurzen Wege“. Auch beim Neubau von Wohnquartieren wird auf moderne Belange der Mobilität eingegangen. Beispielsweise soll im neu zu errichtenden Wohnquartier Krampnitz größtenteils auf Parken im öffentlichen Raum verzichtet werden. Hierzu wird der Stellplatzbedarf der Anwohnerinnen und Anwohner in Quartiersgaragen bedient. Der dadurch weniger durch den MIV beanspruchte öffentliche Raum bietet somit mehr Fläche für die übrigen Mobilitätsformen wie Radfahren und zu Fuß gehen, aber auch für Raumnutzung abseits von Mobilität. Diese breite und nicht abschließende Palette der von in Potsdam durchgeführten Maßnahmen im Bereich der umweltgerechten Mobilität zeigt die vielfältigen Ansatzpunkte auf, welche den Kommunen bei der Umsetzung der Mobilitätswende zur Verfügung steht und dass diese integriert betrachtet werden müssen.

4.8 Digitalisierung der Städte voranbringen und begleiten

Die Städte sollen die neuen Möglichkeiten nutzen, die die Informations- und Kommunikationstechnik bietet, um bestehenden Herausforderungen in der Stadt (besser) zu begegnen und die durch die Digitalisierung veränderten Anforderungen an die baulichen und räumlichen Strukturen für Stadtentwicklungsprozesse zu berücksichtigen. Ein besonderes Augenmerk muss dabei auf inklusiven, barrierefreien und gemeinwohlorientierten Angeboten liegen. Dafür fehlt vielen Städten derzeit noch ein strategischer Ansatz, der den Einsatz digitaler Technologien dabei am Nutzen beziehungsweise Zweck für die Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner ausrichtet. Mit der **Zukunftsstrategie Digitales Brandenburg** hat die Landesregierung 2018 die Leitplanken für die digitale Transformation Brandenburgs gesetzt und schreibt diese

ressortübergreifend in Form des Digitalprogramms 2025 fort. Es bestehen Beratungs- und Förderungsangebote, die sich an die Städte und Gemeinden richten. Dazu gehört die Förderung neuer Arbeitsformen und die Schaffung bürgernaher zentraler „digitaler Transformationsorte“, auch im Sinne der Stärkung der Städte auf dem Weg zur „Smart City“, mit der landesweiten DigitalAgentur als Anlaufstelle. Digitalisierung wird vom MIL in den Handlungsfeldern der Stadtentwicklung und -planung sowie des Bauens berücksichtigt und als Mittel zur besseren beziehungsweise effizienten Erreichung von Zielen behandelt.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Mit einem **Gutachten „Smart Cities“** hat das MIL zentrale Erkenntnisse als Fachgrundlagen für die weitere Unterstützung der Kommunen bei der Digitalisierung im Bereich der stadtentwicklungsrelevanten Themen erarbeiten lassen. Die Handlungs-

- empfehlungen werden im Diskurs mit den Kommunen und der Zusammenarbeit mit der DigitalAgentur Brandenburg weiterverfolgt und konkretisiert. Dazu dienen unter anderem landesweite Veranstaltungen und die Modellvorhaben im Rahmen der Landesinitiative „Meine Stadt der Zukunft“. In den praxisnahen Fachdiskurs zur digitalen Transformation werden auch die weiteren aktiven Städte einbezogen, insbesondere aus dem Bundesprogramm „Smart Cities“.
- Ein Qualifizierungsprogramm „**Smart City Manager**“ wird derzeit aufgebaut und noch im Jahr 2021 für kommunale Verwaltungsmitarbeiterinnen und -mitarbeiter verfügbar sein.
 - Für die Planungspraxis im Bereich der Stadtentwicklung ist die Einführung und Vermittlung von digitalen **Datenstandards und Verfahren für das Planen und Bauen** (XPlanung, XBau, **Building Information Modeling, Planungsportal** in der Bauleitplanung) und die **Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens**, auf den Weg gebracht worden.

Bad Belzig auf dem Weg zur „Smart City“

Die Stadt Bad Belzig (Landkreis Potsdam-Mittelmark, rund 11.000 Einwohnerinnen und Einwohner) setzt sich seit einigen Jahren gemeinsam mit ihrer Nachbargemeinde Wiesenburg/Mark (rund 4.200 Einwohnerinnen und Einwohner) intensiv mit den Chancen auseinander, die sich aus dem Smart-City beziehungsweise Smart-Village-Ansatz ergeben. Denn die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten einer Vernetzung von Daten und Informationen, aber auch von Menschen. Sie schafft einen Raum, um innovative Ansätze einer (digitalen) Daseinsvorsorge und neue Kooperationsmodelle zu erproben. Hiervon können insbesondere auch ländlich geprägte Städte und Gemeinden profitieren und wichtige kommunale Entwicklungsfragen angehen. Wie können kleine Städte und Gemeinden mittels digitaler Lösungen strukturelle Nachteile, wie eine geringere Siedlungsdichte und große Entfernungen, ausgeglichen und die Anziehungskraft für zuziehende Menschen und Unternehmen erhöht werden? Wo können effiziente, technologisch fortschrittliche, umwelt- und sozialverträgliche digitale Lösungen konkret eingesetzt werden?

Beiden Kommunen ist dabei ein ganzheitlicher Ansatz wichtig. Sie blicken auf ein breites Themenspektrum im Sinne einer nachhaltigen, gemeinwohlorientierten und integrierten Stadt- beziehungsweise Gemeindeentwicklungspolitik. Es werden digitale Lösungen für konkrete lokale beziehungsweise regionale Herausforderungen gesucht – beispielsweise eine bedarfsgerechte Mobilität oder auch digitales Arbeiten auf dem Land. Im Fokus steht dabei immer die Frage, wie die Lebensqualität in der Region gehalten und sogar gesteigert werden kann und – im 2. Schritt – welche Möglichkeiten es gibt, dies mit digitalen Technologien zu unterstützen. In Bezug auf die technischen Lösungen wird konsequent auf Open Source gesetzt. Die Bad Belzig App bietet Einheimischen und Besucherinnen und Besuchern unter anderem Bürgerservice-Leistungen sowie kulturelle und touristische Informationen. Sie wird kontinuierlich weiterentwickelt (zum Beispiel um einen Umfrage-Bereich zum Mitmachen und Abstimmen ergänzt) und soll auch in anderen Kommunen eingesetzt werden können.



Werkstattveranstaltung in Bad Belzig, © Konrad Traupe/ Zukunftsschusterei - MPSC Bad Belzig & Wiesenburg

Die Gestaltung der Smart City wird zudem als ein ausgeprägt gemeinschaftlich getragenes Projekt verstanden und gelebt, in dem verschiedene Akteure aus Verwaltung, Politik, kommunalen Unternehmen, lokalen Initiativen, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zusammenarbeiten. Insbesondere dieser partnerschaftliche Ansatz überzeugte auch auf Bundesebene. Mit dem Projekt »Smart Village Bad Belzig und Wiesenburg« haben sich die beiden Kommunen im Rahmen der 2. Förderstaffel der »Modellprojekte Smart Cities« durchgesetzt. Im Zeitraum 2021 bis 2027 erhalten beide Kommunen insgesamt 5,4 Millionen Euro Fördermittel. Die zahlreich vorhandenen Ideen und Ansätze werden nunmehr in einer gesamtheitlich ausgerichteten, sektoral übergreifenden Digitalisierungsstrategie eingebunden. Weitere Handlungsfelder und Handlungsansätze werden identifiziert. In der anschließenden Implementierungsphase sollen Projekte umgesetzt werden, beispielsweise auch in den Bereichen Versorgung, Telemedizin, Bildung und Wohnen.

Parallel zur Erstellung der Digitalisierungsstrategie wird dem Auf- und Ausbau transparenter Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten in den beiden Gemeinden viel Aufmerksamkeit gewidmet (zum Beispiel Beteiligungsplattform, Mitmachmobil). Ziel ist es, den Dialog auf Augenhöhe zwischen Bürger:innen, Politik und Stakeholdern aus Wissenschaft und Wirtschaft zu stärken. Hierbei ist schnell klargeworden, dass es einen sichtbaren Ort im Herzen der Stadt geben muss, wo das Projektteam ansprechbar ist. Im Oktober 2021 ist mit der »Zukunftsschusterei« in einer ehemaligen Schuhmacherei dieser wichtige Anlaufpunkt und Austauschort geschaffen worden.

Mit viel Engagement sind Rahmenbedingungen geschaffen und Grundlagen gelegt worden, die es beiden Kommunen ermöglicht, partnerschaftlich Projekte zu entwickeln und umzusetzen, die den Wohn- und Wirtschaftsstandort stärken. Profitieren davon werden insbesondere die vor Ort ansässigen Bürger:innen, Vereine und Unternehmen.

4.9. Teilhabe und Zusammenarbeit unterstützen

Langfristig angelegte Stadtentwicklungspolitik braucht den **Dialog in der Stadtgesellschaft** und das Vertrauen in die lokale Demokratie und deren Institutionen, wozu auch das Ehrenamt und das breite Feld des bürgerschaftlichen Engagements gehören. Auch hier gilt es, Informationsangebote zu verbessern und passende Dialogverfahren zwischen Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft zu nutzen, die der Themenvielfalt in den Städten Rechnung tragen. In diesem Sinne befördert das Land Verfahren der Bürgerbeteiligung im Zusammenhang mit der Städtebauförderung, einschließlich des Quartiersmanagements. Partnerschaftliche **Zusammenarbeit zwischen den Städten sowie den Städten** und ihren Umlandgemeinden hat für das Land auch künftig einen hohen Stellenwert, sowohl als Fachaustausch im Rahmen von Städtenetzen oder als gemeinsame Funktions- und Interessenwahrnehmung und Koordinierung. Das gilt insbesondere im ländlichen Raum, wo Tragfähigkeitsfragen zu beantworten sind, aber auch im Falle von Stadt-Umland-Verflechtungen einschließlich der Kooperation von Städten und Gemeinden im Berliner Umland mit Berlin beziehungsweise Bezirken von Berlin.

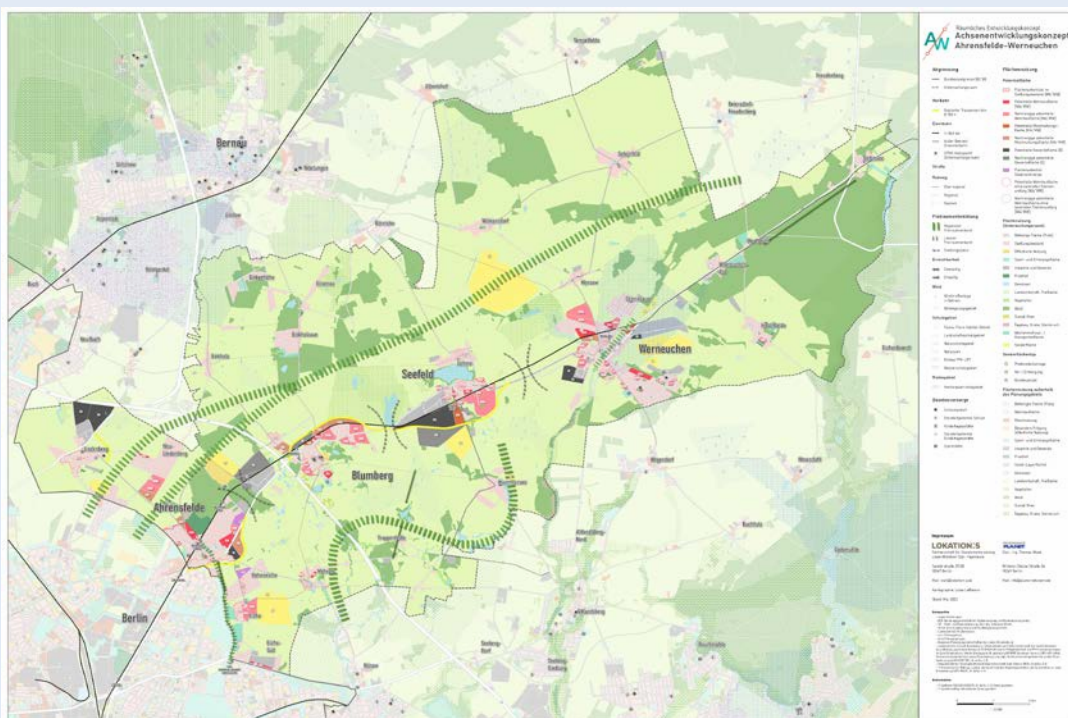
Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Im Bereich der Information und Teilhabe der Zivilgesellschaft besteht mit der **Website „Bürgerbeteiligung – Bausteine für die Praxis“** ein digitales themenbezogenes Angebot des MIL für Bürgerinnen und Bürger sowie für Kommunen, welches laufend weiterentwickelt wird.
- Im Sinne einer breiten, über Planungsverfahren hinausgehenden Partizipation wird das Land kooperative Stadtentwicklungsprojekte zwischen Stadt und Wirtschaft begleiten, insbesondere im Rahmen des Innenstadtbündnisses (siehe 4.2).
- Pilothaft unterstützt das Land im Berliner Umland weiter die **Entwicklung interkommunaler Planungen**, unter anderem auch in Zusammenarbeit und Abstimmung mit Berlin oder Bezirken von Berlin, und nutzt die Ergebnisse für den weiteren fachlichen Erfahrungsaustausch mit wachsenden Städten. Das Themenspektrum künftiger Diskurse reicht darüber hinaus von der Bauleitplanung über das Flächenmanagement, dabei in schrumpfenden Städten mit dem Fokus auf der Innenentwicklung. Weitere Themen sind die Sicherung der sozialen Infrastruktur, die Verbesserung der Verkehrlichen Anbindung sowie der Umgang mit leerstehender, teilweise erhaltenswerter Bausubstanz und die Nachverdichtung von Bestandsgebieten.
- Um dem wachsenden Bedarf an **interkommunaler Aufgabenteilung und Koordinierung** zu entsprechen, fördert das Land die Erarbeitung interkommunaler Konzepte. Dies gilt für die Planungsförderung und auch für die Förderung von Projekten stadtregionaler Kooperationen in der EU-Förderperiode 2021- 2027, vor allem zur Steigerung der Standortattraktivität und Sicherung der Stadtfunktionen sowie in den Programmen der Städtebauförderung zur gemeindeübergreifenden Sicherung der Daseinsvorsorge zur Beseitigung von Funktionsschwächen.

Interkommunales Entwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen

Die dynamische Entwicklung und die wachsenden Verflechtungen machen gerade im Berliner Umland mit seiner bunt gemischten Siedlungsstruktur eine über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmte Entwicklungsplanung sinnvoll. So können die Kommunen in den von der Landesplanung eröffneten Gestaltungsräumen öffentliche Interessen deutlich vertreten und trotz des starken Siedlungsdrucks wirksam durchsetzen. Die als „Siedlungsachse“ erst im Jahr 2019 in den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion aufgenommenen Nachbargemeinden Ahrensfelde und Werneuchen (14.000 beziehungsweise 9.5000 Einwohnerinnen und Einwohner, Landkreis Barnim), die entlang der Regionalbahn 25 liegen, haben diesen Weg beschritten und ein interkommunales Entwicklungskonzept erarbeitet. Das gemeinsame Konzept für die Siedlungsachse im nordöstlichen Berliner Umland nimmt gleichermaßen die Infrastruktur- und die Baulandentwicklung in den Blick sowie alle relevanten Fachthemen wie Umwelt, Freiraum, Mobilität und Wirtschaft. Es formuliert zeitliche und inhaltliche Prioritäten, und für Vertiefungsbereiche werden Grundlagen für die Durchführung städtebaulicher Maßnahmen ausgearbeitet, vor allem für die Kernlagen der Siedlungen.

Mit finanzieller Unterstützung des MIL konnte der erste Leistungsbaustein 2019 in Auftrag gegeben werden, so dass die notwendigen Grundlagen ermittelt, Entwicklungspotenziale abgeschätzt und Eckpunkte für einen integrierten Entwicklungsansatz der Kommunen formuliert werden konnten. Ein anschließender zweiter Leistungsbaustein diente der Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzepts einschließlich der Bewertung von Potenzialflächen für die weitere Siedlungsentwicklung, er wurde 2022 fertiggestellt. Der Planungsprozess ori-



Übersichtsplan des Achsenentwicklungskonzepts Ahrensfelde-Werneuchen, © LOKATION:S

enterte sich an den landesweit eingeführten Standards für integrierte Stadtentwicklungskonzepte. Demgemäß hatte die Einbeziehung der Träger von Fachbelangen und der Bürgerinnen und Bürger in den Erarbeitungsprozess einen hohen Stellenwert. Die interkommunale Perspektive erforderte außerdem über den gesamten Prozess eine enge Zusammenarbeit der Kommunalverwaltungen, eine gemeindenachbarliche Abstimmung vor allem mit Berlin und die Einbettung des Konzepts in die Regional- und Landesplanung. Im Ergebnis liegt eine informelle Planung vor, die zwar nur interne Bindungswirkung hat, aber gleichwohl eine deutliche kommunalpolitische Aussage ist. Sie wirkt als Rahmensetzung für eine schrittweise, längerfristig ausgerichtete städtebauliche Verdichtung der Siedlungsachse, die die Aufgabenteilung zwischen den beiden beteiligten Kommunen berücksichtigt, als Richtlinie für weitere Schritte der Bauleitplanung. Die Festlegung von Schwerpunkten und Rangfolgen erleichtert es, Potenziale der Innenentwicklung zu nutzen und mit dem geplanten Ausbau der überörtlichen Straßen- und Schieneninfrastruktur zum Nutzen der Gemeinden umzugehen. Die interkommunale Zusammenarbeit wird auf der Grundlage des gemeinsamen Konzepts weitergehen, vertieft werden und neue Akzente erhalten, zum Beispiel in der Wohnungspolitik, bei Gewerbeflächen und bei der Entwicklung von Schulstandorten und sonstigen Gemeinbedarfseinrichtungen. Durch ihre verstärkte Zusammenarbeit haben die Nachbargemeinden nach außen mit einer Stimme sprechen können – so findet man leichter Gehör und kann gemeinsame Interessen besser voranbringen.

4.10. Verlässlichen Rechtsrahmen für das Planen und Bauen sicherstellen

Für das Zusammenwirken der Akteure in der Stadt schafft das Land auch künftig einen sicheren, verlässlichen Rechtsrahmen für das Planen und Bauen, mit bewährten und weiter entwickelten Steuerungsinstrumenten und einem Zusammenwirken der Verwaltungsebenen, was erfolgreiches kommunales Handeln auch gegenüber Dritten möglich macht.

Dazu ergreift das MIL folgende Maßnahmen:

- Das MIL stellt auf seiner Website eine aktualisierte **Arbeitshilfe Bebauungsplanung** bereit, die kommunale Anwender sowohl bei der inhaltlichen Ausgestaltung der Pläne als auch im Verfahren unterstützt.
- Für die Ordnung und Steuerung vorhandener Nutzungsgefüge setzen Ausführungsbestimmungen des Landes einen Rahmen für die städtische Planungskultur: So stärkt der Einzelhandelserlass des MIL das Pla-

nungsgebot für großflächige **Einzelhandelsentwicklung**.

- Mit dem Ziel einer einheitlichen Rechtsanwendung unterstützt die vom MIL neu erarbeitete **Arbeitshilfe Planen und Bauen im Außenbereich**, Vorhaben bauplanungsrechtlich zu beurteilen und den Außenbereich zu schützen.
- Mit dem Ziel einer möglichst unbürokratischen Regelung des Bauens schafft das **Bauordnungsrecht** eine stabile, zentrale Rahmensetzung für die Städte. Das Landesrecht lehnt sich eng an das bundesweite Musterrecht an, welches im Interesse eines „barrierearmen Föderalismus“ zwischen den Ländern abgestimmt und gemäß den fachlichen Erfordernissen fortgeschrieben wird.
- Eine wichtige Rolle hat hierbei der Diskurs mit den Kommunen, zum Beispiel mit Blick auf die Digitalisierung des Baugenehmigungsverfahrens und die **Unterstützung für nachhaltiges Planen und Bauen**. Ein Schwerpunkt für die Zukunft ist hierbei das Bauen mit dem nachwachsenden Rohstoff Holz.

Frankfurt (Oder): Bebauungspläne als Instrument der Innenentwicklung.

Mit der Gewerbeentwicklung in der Region, der guten Verkehrsanbindung an Berlin und den Verflechtungen nach Polen gibt es verschiedene Gründe, warum die Lage des Oberzentrums Frankfurt (Oder) etwa 80 Kilometer östlich der Bundeshauptstadt immer weniger als Nachteil und verstärkt als Standortvorteil bewertet wird und die Entwicklungsdynamik in der Stadt zunimmt. Für den Immobilienmarkt der Stadt bedeutet dies bei anhaltenden Leerständen im Geschossbau eine verstärkte Nachfrage im Wohnungsmarktsegment der Ein- und Zweifamilienhäuser. Die Stadt möchte allerdings eine weitere Zersiedlung bremsen und den Vorteil einer kompakten Stadtstruktur erhalten.

2021 hat die Stadtpolitik die Weichen für eine Baulandstrategie gestellt, mit der Bauleitplanung als einem zentralen Instrument der Umsetzung. Diese konkretisiert die bisher gesetzten Steuerungsansätze räumlich. Zeigt aber auch neue Wege zur Kopplung von Instrumenten der Flächenentwicklung auf. Darüber hinaus würde im Geoportal der Stadtverwaltung ein digitales, für alle Interessierten nutzbares Baulücken- und Gewerbeflächenkataster aufgebaut, verknüpft mit Bewertungskriterien für die Prioritätensetzung und die Mobilisierungserfordernisse der jeweiligen Grundstücke und Flächen.

Um sich auf neue Nachfragegruppen einzustellen, auch im Bereich höherwertigen Wohnraums, sollen über die Bauleitplanung die Angebote für einzelne Marktsegmente verstärkt werden. So sollen zur Stärkung der Innenentwicklung verschiedene bestehende Bebauungspläne, die auf die Entwicklung von Mischgebieten abzielen, zugunsten einer Stärkung



Lebuser Vorstadt, ein neuer räumlicher Entwicklungsschwerpunkt in Frankfurt (Oder), © Stadt Frankfurt (Oder)

der Wohnfunktion überarbeitet werden. Das geschieht insbesondere dort, wo die Nachfrage nach kleinteiligen Gewerbeflächen hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibt, wie bei der Flächenkonversion im Bereich der ehemaligen Oderlandkaserne nordwestlich der Innenstadt.

Die gezielte Stärkung der besonders nachgefragten Wohnungsmarktsegmente ist auch im Bereich der Innenstadt und ihrer Randgebiete sinnvoll. Das Quartier Lebuser Vorstadt, trotz der stadtkernnahen Lage bisher durch Brachflächen und Baulücken geprägt, soll ein neuer räumlicher Schwerpunkt der Stadtentwicklung in Frankfurt (Oder) werden.

Um im Sinne der Innenentwicklung das Nebeneinander von empfindlichen Nutzungen (wie Wohnen) und Lärmemittenten, wie Kultur und Gastronomie, zu ermöglichen, hat die Stadt Frankfurt (Oder) bereits frühzeitig auf das Instrument des Urbanen Gebiets als Kategorie der Baunutzungsverordnung gesetzt. Bereits im Jahr 2019 wurden über einen Textbebauungsplan für die „Gerstenberger Höfe“, eine ehemalige Möbelfabrik, die Perspektiven für die Umnutzung eines zentral gelegenen Gewerbehofs in der ehemaligen Altstadt geschaffen. Auch an anderen Stellen im Stadtgebiet prüft die Verwaltung den Einsatz des Urbanen Gebiets, um die Entwicklungsspielräume in bestehenden Stadtstrukturen zu erweitern.

5. Beiträge weiterer Ressortpolitiken für die Stadtentwicklung

Weil sich viele soziale und ökonomische Herausforderungen und Aufgaben der Stadtentwicklung mit den ressortspezifischen Instrumenten allenfalls flankieren lassen, ist es notwendig, auch andere Fachpolitiken der Landesregierung in Lösungsstrategien einzubinden. Denn integrierte Strategien auf kommunaler Ebene können nur unter Einbezug aller stadtentwicklungsrelevanten Politikressorts der Landesregierung die notwendige Kraft entfalten.

Bedeutsam sind insbesondere die folgenden Handlungsfelder der anderen Fachressorts:

- Der **strategische Gesamtrahmen** für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg dokumentiert die Verständigung der beiden Länder auf gemeinsame Entwicklungsziele in verschiedenen sektoralen Handlungsfeldern, die für die Stadtentwicklung bedeutsam sind.
- Für eine wirtschaftlich leistungsfähige, sozial ausgewogene und ökologisch verträgliche Entwicklung gerade auch in den Städten wird die **Nachhaltigkeitsstrategie** der Landesregierung Maßnahmen der Fachressorts zusammenführen, in Themenbereichen wie Armutsbekämpfung, Ernährung, Gesundheit, Bildung, Gleichberechtigung, Umwelt- und Klimaschutz, menschenwürdige Arbeit, Frieden und Gerechtigkeit.
- Um ein gutes Angebot an qualifizierten Arbeitsplätzen und an gewerblichen Steuereinnahmen zu erreichen, müssen die Städte individuelle Handlungsansätze entwickeln, im Bereich der **Flächen- und Infrastrukturvorsorge** fürs Gewerbe, der Fachkräftesicherung und der **weichen Standortfaktoren**. Die Städte selbst, ansässige Unternehmen und potenzielle Investoren können ein breites Maßnahmenpektrum der Wirtschaftsförderung im Land Brandenburg nutzen, von der Investitions- und Infrastrukturförderung bis hin zur Branchen- und Innovationsförderung und Fachkräfteentwicklung. Ziel ist es, nachhaltiges

Wirtschaftswachstum durch Wettbewerbsfähigkeit und Innovation der Unternehmen zu erreichen. Gleichzeitig werden dauerhafte Arbeitsplätze für die jeweilige Region geschaffen.

- Damit die Städte das breite Spektrum der kommunalen Daseinsvorsorge in den sozialen, kulturellen, bildungs- und gesundheitsbezogenen Themenbereichen erfüllen können, stehen in den jeweiligen Fachressorts der Landesregierung einschlägige **Fachpolitiken und Förderprogramme** zur Verfügung, die einen Beitrag zur räumlichen Gerechtigkeit und gleichwertigen Lebensverhältnissen leisten. Die Konzeption und Wirkungsweise dieser Unterstützungsmöglichkeiten ist sehr unterschiedlich; sie reicht von Förderhilfen für konkrete Investitionsmaßnahmen - etwa bei Kindertagesstätten - bis hin zu sektoral ausgerichteten Beratungs- und Betreuungsangeboten auf regionaler Ebene, die gleichwohl lokale Wirksamkeit entfalten können. So wird die Landesregierung die ressortübergreifende Zusammenarbeit weiter voranbringen, um die Integration von zugewanderten Menschen im Rahmen der EU-Freizügigkeit, des Zuzugs von qualifizierten Fachkräften aus Drittstaaten oder der Aufnahme von Schutzsuchenden gelingend zu gestalten. Für die Stadtentwicklung sind auch die Verbraucherpolitische Strategie mit Maßnahmen zu Energieeinsparungen und Verbraucherberatung im Quartier sowie die noch zu erarbeitende Ernährungsstrategie mit Lösungsansätzen zur Förderung einer gesunden und vielfältigen Ernährung in den Sozialräumen und zur Förderung des Aufbaus regionaler Wertschöpfungsketten relevant. Eine Verknüpfung dieser verschiedenen Unterstützungen im Sinne eines integrierten gebiets- beziehungsweise quartiersbezogenen Ansatzes ist damit möglich und insbesondere dort naheliegend, wo die jeweilige Stadt im Rahmen integrierter Stadtentwicklungskonzepte

beziehungsweise bei der Umsetzung im Rahmen der Städtebauförderung entsprechende Anknüpfungspunkte schafft, etwa in Großwohnsiedlungen mit besonderem Stabilisierungsbedarf. In diesen Fällen kann – bei Vorrang der Fachprogramme der anderen Ressorts – die flankierende Funktion der MIL-Programme zur Beseitigung städtebaulicher Missstände wirksam werden.

- Die Verknüpfung zwischen Stadtentwicklungs- und **Umweltpolitik** hat sowohl im Hinblick auf die Bewahrung und Qualifizierung von Freiräumen und Umweltgütern, als auch für das Ziel einer nachhaltigen, klimaneutralen und klimaangepassten Entwicklung der Städte einen hohen Stellenwert. Einzubeziehen sind hierbei unter anderem auch die Aspekte der Wasserversorgung und Abwasserbeseitigung, der Abfallentsorgung, des Bodenschutzes, der Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen und des Erhalts von Wald – auch im städtischen und stadtnahen Bereich – sowie der Arten- und Biotopvielfalt. Der **Klimaplan** der Landesregierung wird dabei als ein übergeordneter Klimaschutzpolitischer

Rahmen für die relevanten Einzelstrategien der Ressorts fungieren, mit dem Ziel der Treibhausgasneutralität bis spätestens 2050. Auch die fortgeschriebene und erweiterte Energiestrategie setzt einen Rahmen für die Landesressorts und gleichermaßen für die Kommunen, bei der Minderung der CO₂-Emissionen, der Energieeinsparung sowie beim Ausbau der erneuerbaren Energien. Bedeutsam für den Schutz und die Verbesserung der Umwelt auf städtischer Ebene sind die Rahmenvorgaben, Arbeitshilfen und Fördermaßnahmen des Landes in den Bereichen Wasserwirtschaft, Naturschutz, Bodenschutz, Forst und Abfallwirtschaft. Dazu gehören beispielsweise Checklisten zum Bodenschutz und Anwendungshilfen wie unter anderem der „Leitfaden Kommunale Flächenpools“, die „Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung“ oder die Förderung von Naturschutzprojekten. Integrierte Stadtentwicklungskonzepte sind geeignet, diese Belange auf lokaler Ebene einzubringen und in wirksame Maßnahmen umzusetzen.

6. | Schlussbemerkungen

Erfolgreiche Stadtentwicklung erfordert eine integrierte Vorgehensweise. Dieser Grundsatz ist durch die Praxiserfahrungen aus drei Jahrzehnten sowohl auf der kommunalen Ebene wie auch beim Land bestätigt worden. Damit sind für das zukünftige Zusammenwirken von Städten und Land die Weichen gestellt: Für eine themen- bzw. ressortübergreifende Betrachtung von Handlungserfordernissen und Lösungswegen, für eine breit ansetzende

Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren und ein Zusammendenken von Planung und Umsetzung.

Die Brandenburger Städte und Gemeinden können auf eine Partnerschaft mit dem Land bauen, die diesen Grundsätzen folgt und Perspektiven eröffnet für die Bewältigung zukünftiger Aufgaben der Stadtentwicklung.

Stichwortverzeichnis

- Anker im Raum 17, 31
Außenentwicklung 26, 33
- Bahnhofsquartiere 26, 32, 51
Barrierefreiheit 23, 31, 41, 43, 49
Baukulturpreis 46
Baulandstrategien 33
Baulückenkataster 35
Bauordnungsrecht 57
Bebauungsplanung 57
Bündnis für Wohnen 44
Bürgerbeteiligung 55
- Daseinsvorsorge 17, 22, 30, 41
DigitalAgentur 52
digitale Infrastruktur 25
Digitalisierung 8, 12, 13, 25, 31
- EFRE 26, 39
E-Government 30
Einzelhandel 13, 30
Einzelhandelsentwicklung 57
Energieeinsparung 61
Energiewende 31
Engagement 29, 55
Erhaltung denkmalwerter Bauten 32
erneuerbare Energien 20, 32, 47, 61
- Finanzausstattung 6, 29
Flächennutzungspläne 35
FolgekostenSchätzer 35
- Generationengerechtigkeit 17, 31
Gewerbstandorte 13
Großwohnsiedlungen 26, 61
Grundversorgung 17, 31
grüne und blaue Infrastruktur 21, 26
- Innenentwicklung 15, 22, 32, 35, 38, 39, 55
Innenstadtbündnis 39, 55
Innenstädte 15, 20, 22, 26, 32, 39
INSEK 31, 35, 50
Integration 18, 30, 41, 60
Integrierte Stadtentwicklungspolitik 6, 29, 38
interkommunale Zusammenarbeit 15, 23, 31, 35, 55
- Klimabündnis Stadtentwicklung 48
Klimafolgenanpassung 26, 31, 48
Klimaneutralität 20, 32, 47, 61
Klimaschutz 6, 17, 20, 31
Klimawandelanpassung 21
- Landesbehörden 30
Landesentwicklungsplan 30
- Meine Stadt der Zukunft 35, 50, 53
Mietpreisdämpfung 10, 43
Mobilitätswende 21, 32, 50
- nachhaltiges Planen und Bauen 57, 60
Nachhaltigkeit 27, 31
Nachhaltigkeitsstrategie 31, 60
neue Arbeitsformen 13, 52
Neue Leipzig Charta 6, 41
- öffentlicher Nahverkehr 17, 22, 50
- Pendlerverflechtungen 13, 21
Planen und Bauen im Außenbereich 57
- regionale Wachstumskerne 13
Rückbau von Wohnungen 11, 26, 32, 41
- Satzungen zur Erhaltung und Gestaltung 46
Schulprogramm „Die Stadtentdecker“ 46
Segregation 18
Selbstverwaltung 6, 29
Smart City 25, 52
Stadt der kurzen Wege 23, 33, 50
Städtebauförderung 17, 26, 35, 41, 50, 55, 61
Stadtquartiere 18, 21, 25, 29, 41, 47, 55, 61
Stärkung der kleineren Städte 39
Strategischer Gesamtrahmen 60
- Tragfähigkeit von Infrastrukturen 17, 31, 55
- Umlandgemeinden 9, 30, 55
- Verkehrswende 23, 32
- Wärmenetze 32
Wirtschaftsförderung 55, 60
Wirtschaftsstandort 13
Wohnbaulandpreise 11
Wohnraumförderung 35, 43
Wohnungsbestand 11, 41
Wohnungsunternehmen 11, 48
- Zentrale Orte 10, 17
Zentrenkonzepte 15
Zukunftsstrategie Digitales Brandenburg 52
Zusammenarbeit zwischen den Städten 31
Zusammenhalt in der Gesellschaft 8, 17, 29, 41

**Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung des Landes Brandenburg**

Referat Presse, Öffentlichkeitsarbeit

Henning-von-Tresckow-Straße 2 – 8

14467 Potsdam

E-Mail: oeffentlichkeitsarbeit@mil.brandenburg.de

Internet: www.mil.brandenburg.de