

Grundlagengutachten „Städte im zweiten Ring“

Im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
des Landes Brandenburg, MIL Referat 22

Verfasser:

insar consult

Schwartze, Wessling und Partner,

Gesellschaft für Stadtplanung,

Architektur und Regionalberatung

Möckernstraße 111 (aufg. 1)

10963 Berlin

e-Mail: schwartze@insar.de

Frank Schwartze (Projektleitung)

Katharina Pöttsch

Efia Faschina

Marcus Jeutner

Stand: 13. November 2023

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	2
1.1	Hintergrund und Ziel des Gutachtens	2
2	Bearbeitung und Aufbau des Gutachtens	3
2.1	Aufbau und Vorgehensweise	3
3	Die Städte im zweiten Ring.....	5
3.1	Strategische Ziele der Landesentwicklung.....	5
3.2	Räumliche Dynamik im Land Brandenburg	6
3.3	Die räumliche Dynamik.....	7
3.4	Herausforderung zur Umsetzung der strategischen Ziele	8
4	Stadtprofile	10
4.1	Stadtporträt Angermünde	10
4.2	Stadtporträt Bad-Belzig	20
4.3	Stadtporträt Beelitz	28
4.4	Stadtporträt Fürstenwalde/Spree	36
4.5	Stadtporträt Gransee	45
4.6	Stadtporträt Lübben	54
4.7	Stadtporträt Lübbenau/Spreewald	63
4.8	Stadtporträt Nauen	71
4.9	Stadtporträt Rathenow	79
4.10	Stadtporträt Wittenberge	87
4.11	Stadtporträt Zossen	96
5	Querschnittsorientierte Auswertung	105
5.1	Die Städte im zweiten Ring im Überblick.....	105
5.2	Die Dynamik der Städte im zweiten Ring	106
5.3	Die Herausforderungen der kommunalen Steuerung.....	107
5.4	Die Herausforderungen der kommunalen Flächenentwicklung.....	109
5.5	Die Herausforderungen der Standortattraktivität	113
6	Empfehlungen	117
6.1	Impulse für die Städte im zweiten Ring	117
6.2	Informationen und Daten über die Städte im zweiten Ring	118
6.3	Instrumente für die Städte im zweiten Ring	120
6.4	Infrastruktur für die Städte im zweiten Ring.....	121

1 Einführung

1.1 Hintergrund und Ziel des Gutachtens

Die Brandenburger Städte, die als Mittel- und Oberzentren im Weiteren Metropolenraum an den Bahnradialen um die Bundeshauptstadt Berlin liegen und von dort in einer Fahrzeit von bis zu einer Stunde zu erreichen sind, werden laut dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) von 2019 immer stärker als attraktive und vitale Standorte für Wohnen und Arbeiten im „zweiten Ring“ und als zentrale Orte für ihre Region wahrgenommen. Im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) von 2019 werden diese Zentralen Orte im Weiteren Metropolenraum als „Städte der 2. Reihe“ bezeichnet. Dies spiegelt sich auch in der Strategie Stadtentwicklung und Wohnen des MIL (2021) wieder: *„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.“*¹ Neben den sieben Städten der Arbeitsgemeinschaft Städtekrantz Berlin-Brandenburg umfasst der „zweite Ring“ weitere elf Städte, die bei allen Unterschieden hinsichtlich Lage und Größe gleichermaßen vor ähnlichen Herausforderungen und Entwicklungsaufgaben stehen: Das sind die Städte Angermünde, Bad Belzig, Beelitz, Fürstenwalde, Gransee, Lübben, Lübbenau (Spreewald), Nauen, Rathenow, Wittenberge und Zossen.

Das Grundlagengutachten „Städte im zweiten Ring“ wurde vom Ministerium für Infrastrukturentwicklung und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg in Auftrag gegeben, um für diese elf Städte außerhalb der Arbeitsgemeinschaft Städtekrantz Berlin-Brandenburg durch eine strukturierte und vergleichende Betrachtung die Herausforderungen und Chancen für nachhaltiges Wachstum in den Fokus zu nehmen. Auf der Grundlage von Interviews mit Vertretern und Vertreterinnen der elf Städte, der Auswertung von kommunalen Planungsgrundlagen und -konzepten sowie von Statistiken und übergreifenden Untersuchungen wurde im Ergebnis für jede Stadt ein Stadtporträt erstellt sowie abgeleitet aus einer Querschnittsbetrachtung Empfehlungen und übergreifende Handlungserfordernisse formuliert. Das Gutachten untersucht die Herausforderungen und Aufgaben der Stadtentwicklung, die sich aus den erkennbaren Möglichkeiten des Stadtwachstums im Sinne einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung ergeben. Diese sind Grundlage und Ausgangspunkt für die Diskussion zwischen den Kommunen untereinander wie auch mit dem Land zu Strategien, Maßnahmen und Rahmenbedingungen zur Umsetzung einer Stadtentwicklung, die den Ansprüchen und Möglichkeiten einer ausgewogenen Raum- und Siedlungsentwicklung in den Städten wie auch der gesamten Metropolenregion gerecht wird.

Das Gutachten baut auf Aktivitäten des MIL zur Adressierung von spezifischen Herausforderungen in den Städten der 2. Reihe bzw. des zweiten Rings auf. Dies ist die Werkstattreihe „Zukunftsstädte in der zweiten Reihe“ mit vier thematischen Veranstaltungen, die von August 2020 bis Mai 2022 durchgeführt wurde, sowie die Fachkonferenz – Stadtentwicklung im 2. Ring „Positionen und Perspektiven“, die als erste

¹ MIL 2021

gemeinsame Veranstaltungsreihe des MIL und der AG Städtekrantz Berlin-Brandenburg im September 2022 gemeinsam mit allen 18 Städten im zweiten Ring durchgeführt wurde.

Die Ergebnisse des Gutachtens sind Grundlage für die Durchführung einer zweiten gemeinsamen Fachveranstaltung mit den Städten im zweiten Ring, einschließlich der Mitglieder der AG Städtekrantz, auf der die Ergebnisse im Herbst 2023 vorgestellt und diskutiert werden.

2 Bearbeitung und Aufbau des Gutachtens

2.1 Aufbau und Vorgehensweise

Das Gutachten gliedert sich im Wesentlichen in zwei inhaltliche Teile: aufbauend auf der strukturierten Betrachtung der elf Städte, die in elf Stadtporträts zusammengefasst wurde, erfolgt die querschnittsorientierte Auswertung sowie die Ableitung von Empfehlungen.

Die Bearbeitung des Gutachtens basiert auf einer Erstrecherche und Sichtung der Unterlagen, der Identifikation von Partnern und der Entwicklung von Leitfragen. Im zweiten Schritt wurden per Videokonferenz Erstinterviews mit den elf Städten durchgeführt. Nach den Einladungen und der Terminabstimmung mit den Kommunen im Oktober konnten diese im Zeitraum vom 09.11. bis 02.12. mit zehn von elf Städten erfolgreich durchgeführt werden. Im Rahmen der Erstinterviews wurde drei Themenblöcke behandelt:

- Fragen zum Gutachten und Erwartungen sowie Schwerpunkte als Stadt im zweiten Ring
- Grundlagen und Konzepte der Stadt sowie Benennung von Fokusthemen / Zukunftsthemen
- Benennung von Ansprechpersonen und Abstimmung der nächsten Schritte

Den Interviews folgte je ein Anschreiben an die Städte mit Nacherhebungsbedarf und einer Terminvereinbarung für persönliche Gespräche vor Ort im 1. Quartal 2023. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Interviews wurde ein Gesamtkonzept zur vergleichenden Betrachtung der elf Städte des zweiten Rings entwickelt. In begrenztem Umfang wurden übergeordnete Strategien, Gutachten und Konzepte zur Entwicklung der Städte im zweiten Ring zur Entwicklung der wesentlichen Fragestellungen und des Erhebungskonzeptes herangezogen (vgl. Kapitel 3). Darauf aufbauend fand am 08.12.2022 eine Diskussion der Ziele und Ergebniserwartung mit dem Auftraggeber statt. Ergänzend erfolgte die Abstimmung mit der Geschäftsstelle der AG Städtekrantz zur Koordinierung der Aktivitäten.

Das Konzept zur vergleichenden Betrachtung der elf Städte gliederte sich in folgende Kapitel:

0. Stadt im Überblick
1. Bevölkerungsentwicklung
2. Wirtschaftsentwicklung
3. Stadtentwicklung
 - 3.1. Perspektiven der Stadtentwicklung
 - 3.2. Flächenentwicklung und Bodenpolitik

- 3.3. Wohnungsmarktentwicklung
- 3.4. Mobilität
- 3.5. Bildung und Daseinsvorsorge
- 3.6. Attraktivität und Kultur

Zu jedem der Themen im Kapitel Stadtentwicklung wurden Unterpunkte im Sinne eines Fragen- und Erhebungskataloges entwickelt. Der Fragen- und Erhebungskatalog diente im Sinne eines leitfadengestützten Interviews der Strukturierung der Gespräche in den Vor-Ort Interviews. Der Katalog wurde den Gesprächspartnern und Gesprächspartnerinnen für die Vor-Ort-Interviews im Vorfeld zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden vorhandene Informationen aus den bereitgestellten Gutachten und Konzepten der elf Städte für die Erhebung ausgewertet und herangezogen.

Die Vor-Ort-Interviews mit den elf Städten wurden im Zeitraum vom 11.01. bis 18.02.23 jeweils mit den Verantwortlichen im Bereich Stadtplanung/Stadtentwicklung sowie in einigen Fällen mit den Bürgermeistern durchgeführt. Die Ergebnisse der Interviews und die Auswertung der Gutachten, Planungen und Konzepte der Städte wurden anschließend, ergänzt um statistische Daten vor allem aus dem Stadtumbaumonitoring und den Raumentwicklungstrends des Landes Brandenburg, in ein Ergebnisdokument pro Stadt zusammengeführt.

Im letzten Schritt wurden in Abstimmung mit dem MIL die einzelnen Kapitel und Themen in thematische Cluster zusammengefasst, in denen in den einzelnen betrachteten Themenbereichen sowohl die aktuelle Situation und damit einhergehende Chancen wie auch Herausforderungen in Form eines Stadtporträts der jeweiligen Stadt dargestellt werden. Die thematischen Cluster der Stadtporträts sind:

- Stadt im Überblick
- Stadtdynamik
- Herausforderungen kommunaler Steuerung
- Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung
- Herausforderungen Standortattraktivität

Jedes Stadtporträt endet mit einem zfassenden Fazit, jeweils bezogen auf die Stadt (vgl. Kapitel 4).

Ergänzend wird in einem Netzdiagramm die Einordnung der Einzelwerte zu Bevölkerung, Wirtschaft, Wohnungsmarkt und Daseinsvorsorge im Vergleich der 11 Städte aufgezeigt. Die Einordnung der Skala erfolgt anhand der höchsten und geringsten Werte je Vergleichsgröße. In dunkelblau werden die Werte der Stadt selbst dargestellt, während in hellblau der Mittelwert aller 11 Gemeinden zum Vergleich aufgeführt ist. Das Diagramm zeigt somit neben dem aktuellen Status quo der Stadt in Relation zu den anderen Gemeinden gleichzeitig auch Herausforderungen bzw. zukünftige Entwicklungspotenziale auf.

Mit einer querschnittsorientierten Auswertung aller Städte, bezogen auf die thematischen Cluster (vgl. Kapitel 5) und die Ableitung von Empfehlungen (vgl. Kapitel 6), schließt die Bearbeitung ab.

3 Die Städte im zweiten Ring

3.1 Strategische Ziele der Landesentwicklung

Ziele der gemeinsamen Landesplanung in der Hauptstadtregion Berlin und Brandenburg ist es, die Attraktivität und das Wachstum so zu gestalten, dass möglichst große Ausstrahlungseffekte in allen Teilräumen spürbar werden. Der Gestaltungsraum Siedlung (Berlin und die Brandenburger Gemeinden des Berliner Umlandes mit leistungsfähiger Schienenanbindung) sowie die Zentralen Orte des Weiteren Metropolenraums stellen im 2019 verabschiedeten Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) die Schwerpunkte der Wohnsiedlungsentwicklung dar, wobei die Planung neuer Wohnbauflächen in diesen Bereichen quantitativ nicht begrenzt wird. Darüber hinaus eröffnet der LEP HR als strategische Zielsetzung die Möglichkeiten des „Sprung in die zweite Reihe“. Diese Strategie orientiert sich daran, die als Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung festgelegten Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus Berlin über Schienenverbindungen in einer Fahrtzeit von weniger als 60 Minuten erreichbar sind, stärker in die positive Entwicklung der Hauptstadtregion einzubeziehen. Entsprechend sollen laut Grundsatz 5.8 „Wohnsiedlungsflächenentwicklung“ in den Städten der zweiten Reihe des LEP HR in den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus der Metropole Berlin über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind (Städte der zweiten Reihe), wachstumsbedingte Bedarfe an Wohnsiedlungsflächen besondere Berücksichtigung finden. Hierzu sollen Siedlungsflächen für die Wohnungsversorgung vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte entwickelt werden.

Aus dieser strategischen Orientierung ergibt sich laut LEP HR die Aufgabe, in Anknüpfung an die Stadtentwicklungs- und die Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg von 2017, die Städte bei ihrer Stadtentwicklungs- und lokalen Mobilitätspolitik (integrierte Stadtentwicklungskonzepte/wohnungspolitische Strategien) zu unterstützen. Die Städte der zweiten Reihe übernehmen darüber hinaus *„(...) gleichzeitig die hochwertigen bzw. gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge und haben insbesondere auch eine über- bzw. regionale Bedeutung als Arbeitsmarktstandorte und für die Verkehrsverknüpfung. Die Städte der zweiten Reihe können damit gleichzeitig in ihren Entwicklungs- und Stabilisierungsfunktionen für ihren jeweiligen Verflechtungsbereich gestärkt werden.“*²

Strategische Verknüpfungen in der Regionalentwicklung

Die strategischen Ziele der gemeinsamen Landesplanung werden durch weitere strategische Ziele in der Regionalentwicklung der Länder Berlin und Brandenburg ergänzt und verstärkt. Die Landesregierungen von Brandenburg und Berlin haben sich im Sommer 2020 darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit im sogenannten Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion zu verankern. Ziel war und ist es, Leitideen für die gemeinsame Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in diesem Jahrzehnt zu formulieren und gemeinsame Vorhaben auf den Weg zu bringen. Die beiden Regierungen haben dafür acht Handlungsfelder definiert, in denen sie strategische Kooperationen in der Hauptstadtregion anstoßen wollen.³ *„Die Lage des Landes*

² Land Brandenburg 2019

³ Landesregierungen Brandenburg und Berlin 2021

Brandenburg im Herzen Europas und im Schnittpunkt dreier transeuropäischer Korridore eröffnet die Möglichkeit, von sogenannten Entwicklungsachsen zwischen europäischen Metropolen, Logistik-Hubs und starken Wirtschaftsräumen noch stärker zu profitieren. Damit gemeint sind Entwicklungen entlang der schienegebundenen Verkehrsachsen und in deren Umfeld. Der gemeinsame Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion (LEP HR) von April 2019 zeigt mit der Überlagerung der transeuropäischen Korridore, des Berliner Siedlungssterns und der Potenziale der „Städte der 2. Reihe“ die räumlichen Zusammenhänge auf. Die Umsetzung der darin angelegten Strategie führt nach dem aktuellen Bericht des statistischen Landesamtes zur Vorstellung der Bevölkerungsprognose zu Wachstumserwartungen nicht nur im Berliner Umland, sondern auch in dem daran anschließenden Ring der Städte der 2. Reihe.“⁴

3.2 Räumliche Dynamik im Land Brandenburg

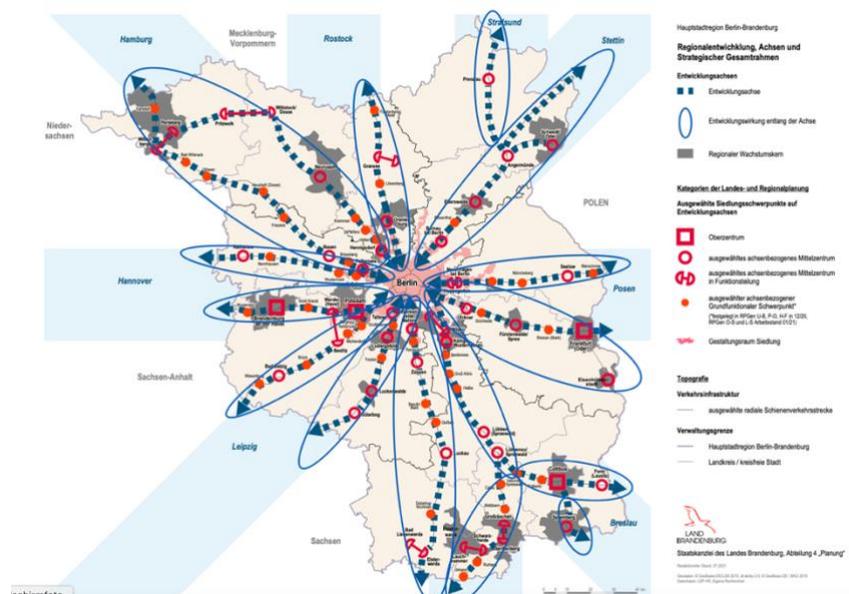


Abbildung 1: Entwicklungsachsen der Regionalentwicklungsstrategie, STK Brandenburg (2021)

Ergänzend und nur für einen Teil des Gesamttraumes maßgeblich hat das Land Brandenburg das Prozesspapier „Lausitzprogramm 2038“ im Jahr 2020 verabschiedet, welches die strategischen Ziele der Landesregierung sowie die Entscheidungs- und Begleitstrukturen für den Prozess der Strukturentwicklung definiert, durch den die Mittel aus dem Strukturstärkungsgesetz, welches im August 2020 in Kraft getreten ist und rund 10,3 Milliarden Euro für das Land Brandenburg bis 2038 bereitstellt, in der Lausitz eingesetzt werden sollen.⁵

⁴ Landesregierung Brandenburg 2021

⁵ Landesregierung Brandenburg 2020

3.3 Die räumliche Dynamik

Diese strategische Zielsetzung korrespondiert mit den aktuellen Wanderungsbewegungen und der Dynamik im erweiterten Metropolraum Berlins und den Städten im zweiten Ring, in denen aufgrund von Wohnungsknappheit in Berlin und dem direkten Umland immer mehr Baupotenziale erschlossen werden. Dies geht aus den Daten des Landesamts für Statistik⁶ hervor, wonach die meisten Städte des zweiten Rings seit Kurzem ein sanftes Wachstum aufweisen, was die negativen natürlichen Salden knapp überkompensiert.

Dabei spielt jedoch der Einfluss Berlins immer noch eine zentrale Rolle. Forschungen des Leibniz-Instituts für Raumbezogene Sozialforschung (IRS)⁷ zeigen, dass die potenziellen Zuzügler sehr zielgerichtet sind. Bei ihnen sind vor allem Innenstädte beliebt, da eine „gewisse Urbanität“ gesucht wird. Für die Städte im zweiten Ring bietet diese Entwicklung eine große Chance, die Innenstädte vor Leerstand und Verfall zu bewahren. *„Es geht hier auch um Reurbanisierung, denn gerade die Innenstädte profitieren massiv vom Zuzug und baulicher Aufwertung“*, lautet die Einschätzung des IRS. Aufgrund der Entwicklung der Corona-Jahre hat sich die Entwicklungsdynamik in allen Metropolregionen und auch das Bevölkerungswachstum verringert. Die drei Top-3-Regionen mit dem höchsten Bevölkerungswachstum liegen nach dem Prognos Zukunftsatlas 2022 aber weiterhin in Brandenburg, sodass bei einer grundlegenden Trendverlangsamung auch weiterhin von einer relativ gesehen erhöhten Nachfrage auszugehen ist.⁸

Die Zuzügler sind meist junge Familien, für die der suburbane Raum attraktiv ist. Zusätzlich zieht es Rückkehrer wieder in die Heimat. Dabei spielt die Verfügbarkeit und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen eine Schlüsselrolle. Die Folgen der Covid-19 Pandemie haben sich dabei positiv ausgewirkt. Homeoffice und flexibles Arbeiten sind mittlerweile verbreitete Modelle und auch die Lockdowns haben gezeigt, wie vulnerabel die Vorzüge eines Großstadtlebens sind. Trotzdem mangelt es in den Städten selber häufig noch an genügend attraktiven Ausbildungsplätzen und Perspektiven für den Berufseinstieg, weshalb vor allem junge Menschen von dort weiterhin abwandern. Die Kehrseite dieser für die Städte des zweiten Rings theoretisch nutzbaren Dynamiken sind die bislang geringen Bindekräfte dieser als Zentren für Leben, Arbeiten und eine ausreichende Versorgung. Eine aktuelle Pressemitteilung des BBSR zu den durchschnittlichen Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten zeigt zudem, dass Brandenburg besonders lange Pendeldistanzen aufweist. In ganz Brandenburg werden durchschnittlich mehr als 18 km pro Arbeitsweg zurückgelegt, größtenteils sogar mehr als 22 km und in zwei Landkreisen (Dahme-Spreewald und Märkisch-Oderland) über 26 km. Damit liegt Brandenburg weit über dem nationalen Durchschnitt von 16,9 km.⁹

Bedingt durch diese räumliche Entwicklungsdynamik, ähnlich wie in den Oberzentren des Städtekranses ab 2010¹⁰, müssen sich die Städte der Bewältigung der doppelten Herausforderung einer Nutzung der Entwicklungschancen und der damit verbundenen städtebaulichen Entwicklung und eines Siedlungsflächenwachstums bei gleichzeitiger Verpflichtung zum sparsamen Umgang bei der Flächenneuausweisung stellen.

⁶ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021

⁷ IRS 2019

⁸ Prognos AG Berlin 2022

⁹ BBSR 2022

¹⁰ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2020

3.4 Herausforderung zur Umsetzung der strategischen Ziele

Die übergeordneten Ziele einer auf urbane Qualität und Nachhaltigkeit ausgerichteten zukünftigen Entwicklungsplanung im Sinne der Strategie „Stadtentwicklung und Wohnen“ des MIL, die die planerische Intention LEP HR, neue große Wohngebiete nur in jenen Gemeinden mit Bahnhöfen auszuweisen, die an den S-Bahn- und Regionalbahntrassen liegen, unterstützt und somit den Erhalt der Räume zwischen den Achsen als „grüne Lunge“ ermöglicht, stehen lokale Randbedingungen und Herausforderungen zu deren Umsetzung gegenüber.

Dies zeigen die Erkenntnisse aus der Evaluierung des LEP HR 2022.¹¹ Hier wird deutlich, dass zentrale Aspekte einer nachhaltigen Flächenentwicklung und -steuerung für die Kommunen sowohl in der Innen- wie auch der Außenentwicklung kritisch sind, die so als generalisierte Aussagen auch auf die Städte des zweiten Rings zutreffen. Dies sind neben anderen:

- Potenzialflächen (zum Beispiel für die Innenentwicklung) können je nach vorliegenden Rahmenbedingungen nicht immer ausreichend verfügbar gemacht werden. Ursachen sind beispielsweise unklare Eigentumsverhältnisse oder die fehlende Möglichkeit oder Bereitschaft privater Eigentümer, ihre Flächen im Sinne der kommunalen Planungsvorstellungen zu entwickeln. Deshalb werden oftmals Vorhaben für die Siedlungsentwicklung im Außenbereich in den Blick genommen.
- Für die auf kommunaler Seite erforderlichen Aufwendungen für Planung, Fachpersonal, Flächenerwerb und strategische Baulandentwicklung ist die finanzielle Ausstattung aus Sicht mancher Kommunen nicht auskömmlich.
- Entwicklungsbeschränkungen gibt es aber allerdings in erheblichem Maße wegen fachrechtlicher Restriktionen, wie zum Beispiel aus dem Naturschutz oder Wasserschutz, die vom Landesentwicklungsplan unabhängig sind.
- Es besteht Kommunikations- und Beratungsbedarf zur Umsetzung kommunaler Planungen innerhalb des landesplanerischen Rechtsrahmens, zur Ausnutzung von Förderprogrammen und zu Gestaltungsmöglichkeiten und -werkzeugen der Kommunen für die eigene strategische Baulandentwicklung.

Zusätzlich verfügen nur wenige Kommune über Potenzialflächen im kommunalen Eigentum. Bei den Flächenpotenzialen in privatem Eigentum stoßen praktisch alle Gemeinden auf erhebliche Hürden bei der Aktivierung. Das Haupthemmnis liege darin, dass viele Eigentümerinnen und Eigentümer nicht verkaufsbereit seien.

Als Hilfestellungen zur Bewältigung der Herausforderungen stehen den Kommunen des Landes mit den Arbeitshilfen zur Erstellung der INSEK sowie zur Baulandmobilisierung in Verbindung mit dem Instrument der Planungsförderung Unterstützungsinstrumente zur Verfügung.

Das vorliegende Gutachten zur Entwicklung der „Städte im zweiten Ring“ soll in diesem Kontext untersuchen, wie die Städte im zweiten Ring die genannten Herausforderungen und Aufgaben behandeln und welche Arbeits- und Diskussionsstände zu den folgenden aus der übergeordneten Diskussion abgeleiteten Schlüsselaspekten vorliegen:

¹¹ Landesregierung Brandenburg 2022

- Einbindung in übergreifende Strategien der Landesentwicklung
- Prozesse und Kapazitäten zur strategischen Standort- und Stadtentwicklung
- Rolle der Innenstädte für die Städte
- Probleme in der Aktivierung von Brachflächen
- Restriktionen aus Fachplanungen
- Konflikte der Innenentwicklung vs. Außenentwicklung
- Kapazität und Rolle der Wohnbauflächen in Bahnhofsnähe
- Verknüpfung zu und mit Mobilitätsstrategien
- Attraktivität und Bindekräfte der Standorte für Zuzügler

Diese werden wie einführend dargestellt in drei thematischen Clustern

- Herausforderungen kommunaler Steuerung,
- Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung und
- Herausforderungen Standortattraktivität

jeweils aufbauend auf einer kurzen Einführung in die Stadt und ihre Entwicklungsdynamik zusammenfassend behandelt und anschließend in der querschnittsorientierten Auswertung (Kap. 5) zusammenfassend aufgenommen und diskutiert.

4 Stadtprofile

4.1 Stadtporträt Angermünde

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Angermünde im Landkreis Uckermark ist mit rund 324 km² eine der flächengrößten Gemeinden Deutschlands. Sie liegt in einer Entfernung von knapp 85 km zu Berlin und 75 km zur polnischen Stadt Szczecin (Stettin). Neben der Kernstadt gliedert sich die Gemeinde in 23 Ortsteile und weitere 40 Wohnplätze. Ein Großteil der Eingemeindungen fand zwischen 1974 und 2003 statt.

Den ländlichen Charakter unterstreicht die Flächenverteilung nach Nutzungsart. Während nur 10,70 km² als Siedlungs- und 9,35 km² als Verkehrsfläche genutzt werden, nehmen die Flächen für Forstwirtschaft (75,29 km²) und landwirtschaftliche Zwecke (202,90 km²) den mit Abstand größten Anteil des Stadtgebietes ein.

Derzeit leben in Angermünde 14.436 Einwohner (Stand Dezember 2022). Greiffenberg ist mit 581 Einwohnern, gefolgt von Crussow und Frauenhagen, der einwohnerstärkste Ortsteil. Demgegenüber sind Schmiedeberg, Wolletz und Zuchenberg mit je knapp 100 Einwohnern, die kleinsten Ortsteile.

Flächen und Ortsteile der Stadt zählen zu den nationalen Naturlandschaften: das Gemeindegebiet umfasst Teile des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin mit dem Buchenwald Grumsion sowie des Nationalparks Unteres Odertal. Seit 2010 trägt Angermünde das Prädikat „staatlich anerkannter Erholungsort“.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Angermünde seit 2019 eine Funktion als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist überregional über die Bundesautobahn 11 sowie regional über mehrere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen sind Szczecin-Goleniów (120 km) und Berlin (125 km). Die Stadt verfügt zudem über einen Anschluss an das Schienennetz der Deutschen Bahn. Durch den bis 2026 geplanten zweigleisigen Ausbau der Strecke Berlin-Stettin wird Angermünde im Regionalverkehr zukünftig im 30-Minuten-Takt an Berlin angebunden sein.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit im 60-Minutentakt nach Berlin ca. 50 min. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 1 h und 20 Minuten. Alternativ ist von der Kernstadt aus der S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf mit seinen P+R-Parkplätzen innerhalb von 50 Minuten mit dem Auto zu erreichen. Hier bietet sich der Umstieg in den ÖPNV an, um ins Zentrum zu gelangen.

Pendelverhalten

Die Stadt Angermünde hat bei 1.941 Einpendlern und 3.335 Auspendlern ein negatives Pendlersaldo von 1.393. Dies entspricht einem Minus von 102 Beschäftigten auf 1.000 Einwohner. Hier spielen vor allem die engen Beziehungen zum Industriestandort in Schwedt eine Rolle. Der Pendlersaldo nach Berlin ist moderat und liegt bei -21 auf 1.000 Einwohner. Somit begründet sich die Funktion als Wohnstandort.

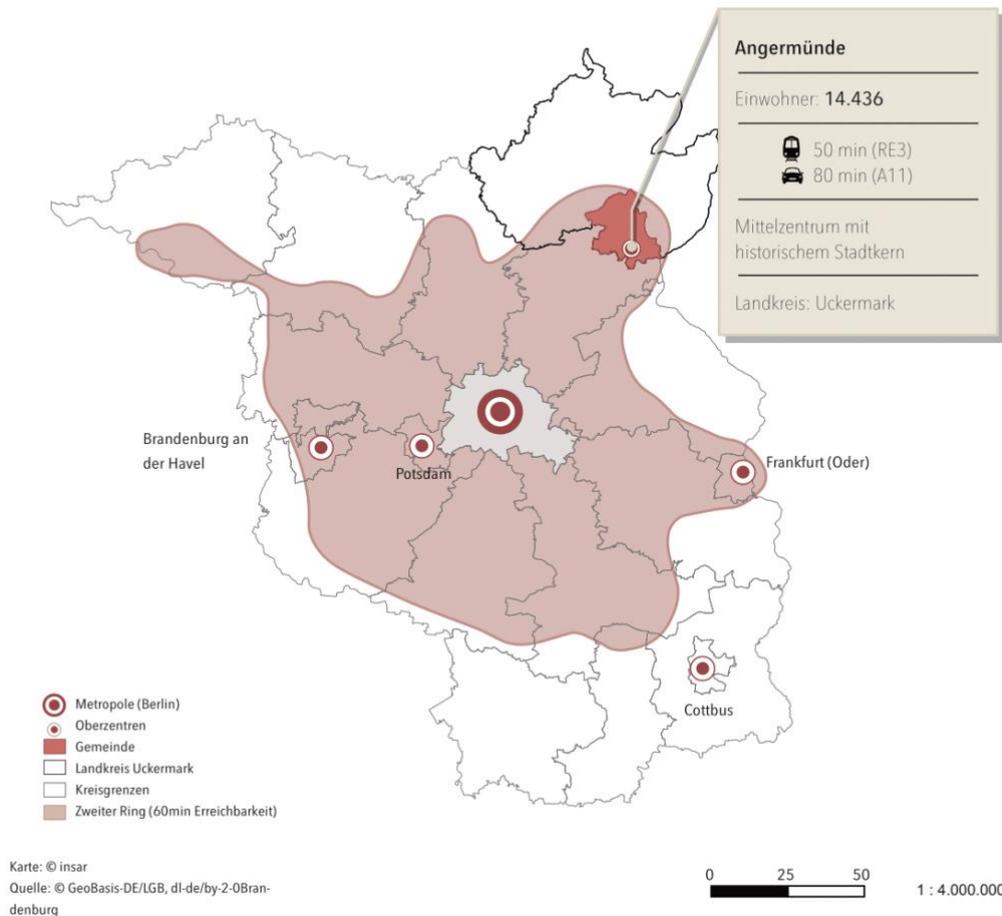


Abbildung 2: Übersichtskarte Angermünde, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Angermünde ist seit 2001 rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 14 % zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 13.637 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer konstanten negativen natürlichen Entwicklung, welche durch das (abnehmende) positive Wanderungssaldo nicht ausreichend abgefangen werden kann. Für den Zeitraum bis 2030 wird daher mit einer weiteren Abnahme der Bevölkerung um 7,2 % im Vergleich zu 2020 gerechnet.

Die eigene Bedarfsanalyse geht demgegenüber von weiterem Zuzug aufgrund der steigenden Bedeutung als 2019 neu etabliertes Mittelzentrum im zweiten Ring aus. Bei steigenden Mietpreisen in Berlin bietet sich Angermünde zunehmend als ländlicher Wohn- und Arbeitsort in einem urbanen Milieu an.

Wirtschaftsentwicklung

Angermünde verfügt über eine kleinteilige Wirtschaftsstruktur mit einem Fokus auf Bildungswesen, Landwirtschaft und den Gesundheitssektor. Seit der staatlichen Anerkennung der Kernstadt sowie der Ortsteile Altkünkendorf und Wolletz als Erholungsort stellt zudem der Tourismus einen wesentlichen Wirtschaftsmotor dar. Es wurden aus diesem Grund Infrastruktur- und Marketingmaßnahmen für das gesamte Gebiet formuliert. Mit der Umsetzung der Erholungsortentwicklungskonzeption Angermünde (vom 21.03.2016) wurde in die Freizeitinfrastruktur und in den ÖPNV weiter investiert, das Rad- und Wanderwegenetz weiter ausgebaut und das Informations-, Bildungs- und Kulturzentrum "Haus Uckermark" (Museum, Tourist-Information) in das Haus des Gastes für den Erholungsort umgewandelt. Im Gesundheitstourismus ist Angermünde in Brandenburg als einer von fünf Kristallisationspunkten mit einem Konzept zur Herz-Kreislauf-Prävention definiert. Erste Maßnahmen werden umgesetzt. Ein wesentlicher Entwicklungspunkt ist der Ausbau des Strandbades Wolletzsee zum Campingpark mit Gesundheitszentrum. Das Erholungsgebiet ist mit den Angeboten WelterbeBus Grumsin und BiberBus ab Bahnhof Angermünde angebunden und muss in der Fahrzeittaktung verbessert werden.

Nach Templin und zusammen mit dem Boitzenburger Land verfügt Angermünde mit derzeit knapp 100.000 Übernachtungen und erwarteten 130.000 Übernachtungen nach Erholungsortentwicklungskonzept über die meisten Übernachtungen in der Uckermark. Um der weiterhin steigenden Nachfrage in Zukunft entgegenkommen zu können, muss der aktuelle Bestand an rund 500 Betten in Zukunft sukzessive erweitert werden. Weiterhin sind stetige Maßnahmen zur weiteren Schärfung des touristischen Profils vorgesehen, um den Status eines Erholungsorts langfristig aufrecht zu erhalten.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten in Angermünde war in den letzten 10 Jahren von starkem Zuwachs geprägt. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 12,2 % auf 3.768 verzeichnet werden. Hieraus ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 275 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 beträgt die Arbeitslosenquote 9,2 %. 11,4 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Angermünde wurde im Juli 2019 in der gemeinsamen Landesplanung im LEP HR als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum des Landes Brandenburg sowie als Mittelbereichszentrum festgelegt und nimmt damit eine verantwortungsvolle Rolle in der Region ein. Bevölkerungsrückgang und Rückbau von Wohnungen und Infrastruktur waren in der Vergangenheit prägend, werden jetzt aber durch neue Dynamiken abgelöst. Die zunehmenden Wechselwirkungen mit den Metropolräumen Berlin und Stettin sowie die auf Basis dessen zu erwartende tendenziell positive Bevölkerungsentwicklung bilden den Rahmen für neue Entwicklungsdynamiken in der Stadt.

Die Lage auf der Achse Berlin – Stettin nimmt für Angermünde auch im ökonomischen und infrastrukturellen Kontext eine große Bedeutung ein. Wichtig für die Gemeinde ist zudem der Transformationsprozess Uckermark im Rahmen dessen ausgehend vom Umbau der PCK-Raffinerie als eine Eigeninitiative der Region rund 375 Millionen € GRW-Förderung in Zukunftsprojekte investiert werden sollen. In diesem Zusammenhang wird auch das klimapositive Südquartier geplant. Die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke und der

zweigleisige Ausbau nach Stettin führen gleichzeitig zu verstärkter Gewerbeentwicklung. Die Abstimmung hierzu erfolgt im Rahmen der regionalen Planungsgemeinschaft.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Ausgangssituation für die räumliche Entwicklung Angermünde ist geprägt von der Dualität von Kernstadt und den 23 Ortsteilen. Im Fokus der Stadtentwicklung steht die historische Kernstadt. Sie übernimmt Versorgungs- und Zentrumsfunktion für die Ortsteile. Ihre funktionale Rolle im Bereich Bildung, Kultur und Soziales wird ergänzt durch ihre Bedeutung als Ort für Begegnung und Aufenthalt sowie ihre touristische Funktion. Die Sanierung ist weitestgehend abgeschlossen. Zur Stützung der zentralen Funktion soll in einem letzten großen Sanierungsbereich ein „Bürgerzentrum“ im Rahmen der Städtebauförderung errichtet werden. Das „Bürgerzentrum“ wird eine Bibliothek, einen Bürgersaal und Teile der Verwaltung umfassen. Derzeit befindet sich ein Teil der Verwaltung am Markt und der andere Teil in der Heinrichstraße.

Der ländliche Raum erlebt seit kurzer Zeit eine Renaissance. So hat sich die Uckermark und insbesondere Angermünde als beliebtes Ausflugsziel für Touristen und Touristinnen entwickelt, die sich nicht selten mit einem Feriendomizil dauerhaft bzw. für das Wochenende in den Dörfern der Ortsteile niederlassen.

Es zeigt sich, dass der Rückgang der Daseinsvorsorge auf dem Land in den letzten Jahren auch in Angermünde Einzug gehalten hat. Die sukzessive Verringerung von Angeboten im Zuge von Schrumpfungprozessen hat bis heute starke Auswirkungen auf die Grundversorgung der Bevölkerung. Den jüngsten Aufschwung der ländlichen Räume möchte die Stadt nutzen, um die Angebotsstrukturen in den Dörfern weiterzuentwickeln.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Das INSEK der Stadt wurde 2020 erstellt. Die Entwicklungsziele des INSEK werden aktuell durch die Leitideen des Transformationszentrum Uckermark konkretisiert und überlagert. Das INSEK hat eine stark strategische Ausrichtung und nimmt sowohl die die Gesamtstadt wie auch die Kernstadt mit Vertiefungen für den Bahnhofsbereich und die Weststadt in den Blick. Ziel des INSEK war nach Aussagen der Stadt vor allem auch die Einbindung der Ortsteile und deren Perspektiven. Eine große Rolle für die Diskussion und Standards der Baukultur und der lokalen Entwicklung spielen Stiftungen und die Biosphäre.

Der Flächennutzungsplan ist datiert aus dem Jahr 2005. Die Entwicklung der Altstadt als zentraler Versorgungsbereich wird mit dem Einzelhandelskonzept von 2019 unterstützt.

Tabelle 1: Konzepte und Förderprogramme Angermünde

INSEK	(2020, 1. Änderung 2023)
Flächennutzungsplan	(2005) + (1998) Gemeindeübergreifender Flächennutzungsplan Amt Angermünde - Land“
Einzelhandelsentwicklungskonzept	(2019), Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs im Angermünder Ortskern – der Altstadt
Mobilitätskonzept	(2022) Radwegekonzept (In Arbeit) Verkehrskonzept

Klimaschutzkonzept	(2015) Kommunales Energie- und Klimaschutzkonzept)
Digitalstrategie	(In Arbeit) Digitalisierungsstrategie „Smarter Landkreis“ – LK Uckermark)
Andere Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Leitidee: Transformationszentrum Uckermark
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung ▪ Lebendige Zentren
Beteiligungsformate	Partizipative Aufstellung des INSEKs sowie des Radwege- und Verkehrskonzepts (analog & digital)

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Im Übergang und zur Ergänzung der Altstadt übernehmen der Bahnhof und das Bahnhofsumfeld am westlichen Altstadtrand eine wichtige Rolle zur Ergänzung des Zentrums. Die Flächen im Bahnhofsumfeld sind heterogen geprägt und sollen im Rahmen der Städtebauförderung als Gesamtmaßnahme einer umfassenden Transformation zugeführt werden, wobei hier die Entscheidung in Abstimmung mit dem Land aussteht. Neben den Kernbereichen verfolgt die Stadt auf ca. 12 ha auf einer Konversionsfläche östlich der Innenstadt das Ziel einer integrierten Quartierentwicklung in Zusammenhang mit einer Schulstandortentwicklung (Projekt: Urbanes Gartenquartier). Der im Westen der Kernstadt gelegene Stadtbereich umfasst die Stadtumbau- und Rückbauflächen. Auf den bereits rückgebauten Flächen ist vorerst keine weitere Entwicklung geplant, zumal die Rückbauflächen noch bis 2025 mit Bindungen belegt und einer Entwicklung entzogen sind. Im Süden der Kernstadt liegt mit dem sogenannten Südquartier ein Fokusgebiet des Transformationsprozesses Uckermark. Angermünde positioniert sich hier mit einem Schlüsselprojekt im Kontext des für die gesamte Uckermark wichtigen Transformationsprozesses des Raffinerie- und Wirtschaftsstandortes Schwedt, der in der Region durch Bund und Land unterstützt wird. Mit der bislang konzeptionellen Idee eines Klimaquartiers Südstadt soll zum einen ein Transformations-Hub Uckermark mit Fokus auf Gewerbe entwickelt werden und zum anderen die Bestandsquartiere mit Wohn- und vor allem Gewerbe, ergänzt um Bildungsstandorte im Süden der Stadt in einer Größe von ca. 115 ha nachhaltig transformiert und weiterentwickelt werden. Ergänzend steht die Weiterentwicklung und Transformation von Gewerbeflächen im Fokus der Stadtentwicklung. Durch die sich ändernden Standortbedingungen auf der Achse Berlin-Stettin und die wirtschaftliche Transformation in der Uckermark sieht die Stadt sowohl den Bedarf der Weiterentwicklung und Anpassung vorhandener Gewerbestandorte als auch der Entwicklung neuer Flächen in günstigen Lagen.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt Angermünde verfügt nach Aussagen des INSEK über ausreichend Potenzialflächen. Viele mögliche Wohnbauflächen sind aktuell aber von Kleingartenanlagen belegt und nur eingeschränkt entwickelbar. Die Stadt verfügt über ein

Baulandkataster und steht mit den Flächeneigentümern im Kontakt. Eine belastbare Aussage zum Aktivierungspotenzial der insgesamt ca. 120 im Baulandkataster erfassten Hektar lässt sich allerdings nicht treffen. Eine Außenentwicklung der Stadt steht in enger Abhängigkeit zu den Schutzgebieten des Biosphärenreservats Schorfheide-Chorin und des Nationalparks unteres Odertal beeinflusst, die 65 % der Stadtfläche einnehmen. Die aktive Entwicklung und Steuerung erfolgt bislang nur über die Anwendung des Einheimischenmodells. Für die drängende Herausforderung der Freiflächenphotovoltaik ist ein Kriterienkatalog geplant. Im geplanten Urbanen Gartenquartier sollen Konzeptvergaben zur Anwendung kommen. Grundsätzlich fehlt der Kommune für die aktive und steuernde Planung die entsprechende Kapazität.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Leerstand betrug 2020 9,6 %. Der Bestand und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt sind vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt.

Dies betrifft sowohl den Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (51,4 %), der seit 1995 um 8,3 % gestiegen ist wie auch an den Baufertigstellungen in den Jahren 2016 -2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser einen Anteil von 78,1 % hatten.

Insgesamt sind nach Angaben des LBV (Raumentwicklungstrends 2021/22) zwischen 2011 und 2015 16 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten weitere 13 Baufertigstellungen je 1.000 EW.

In der Kernstadt besteht nach eigener Aussage für einzelne Berufsgruppen Wohnungsknappheit. Insbesondere fehlt nach eigener Aussage qualifizierter Geschoßwohnungsbau. Dies wirkt sich auch auf die Standortattraktivität z.B. für hochqualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus, die in Angermünde keinen adäquaten Wohnraum finden.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt verfügt seit 2015 über ein Energiekonzept. Konkrete Initiativen werden aktuell im Rahmen des oben genannten Ansatzes des Transformationszentrum Uckermark entwickelt. Angermünde hat eine explizite Vision für eine klimagerechte und nachhaltige Transformation der Stadt und Region. Auf diesem Weg will sich die Stadt zu einer klimapositiven Zukunftsort-Kommune entwickeln und zu diesem Transformationsprozess beitragen. Konkret soll das geplante Südquartier mit den bereits vorhandenen und zukünftigen Erzeugern zu 100 % mit erneuerbaren Energien versorgt werden. Auch in dem neu zu erschließenden Gewerbegebiet („Schmargendorfer Weg / B2) und dem Urbanen Gartenquartier sollen 100 % des aufkommenden Energiebedarfes aus erneuerbaren Energien gedeckt werden. Dabei können durch die günstige Lage (unmittelbare Nähe zu einer Bio-Methangas-Anlage und Freiflächen- Photovoltaikanlagen), eine geeignete Sektorenkopplung und unter Mitnahme der zukünftigen Unternehmen klimapolitische Ziele und eine versorgungssichere Energienutzung realisiert werden. Zusätzlich erklärt die Stadt Photovoltaikanlagen in der historischen Stadt als zulässig, wenn diese nicht im Straßenbild sichtbar sind. Hierzu wird gerade eine Gestaltungssatzung erarbeitet, welche die Nutzung von PV-Anlagen im Altstadtgebiet konkret regelt.

Mobilität

Für die Stadt und die lokale Mobilität spielt der Radverkehr vor allem in touristischer Hinsicht eine wichtige Rolle. Die Funktion des Radverkehrs für das Alltagsleben und die

Mobilität in der Stadt und den Ortsteilen ist allerdings eingeschränkt. Entsprechende Vernetzungen in Ergänzung zum vorrangig ausgerichteten Radverkehrsnetz fehlen. Mit dem Radwegekonzept von 2022 werden die notwendigen Maßnahmen definiert. Langfristig möchte die Stadt den Bahnhof als Mobilitätshub für Pendler*innen und auch für anreisende Touristen und Touristinnen ausbauen. Eine besondere Herausforderung ist die Vereinbarkeit der Wege- und Freiraumgestaltung in der historischen Altstadt mit den Anforderungen einer attraktiven Radweggestaltung.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Altstadt spielt eine hervorgehobene Rolle zur Versorgung im Einzelhandel. Neben anderen Standorten, die eher am Rand der Innenstadt angesiedelt sind, nimmt sie die bedeutendste Versorgungsfunktion ein.

Insgesamt geht die Stadt zukünftig von zu wenig Schul- und Kitaplätzen aus. Die Grundschulen haben die Grenzen ihrer Kapazitäten erreicht. Aktuell werden aus diesem Grund Containerlösungen gebaut. Geplant ist zukünftig ein Neubau im Urbanen Gartenquartier.

Demgegenüber geht die vierte Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes des Landkreises Uckermark (2017-2022) davon aus, dass sich die Schülerzahl und damit das Angebot an Plätzen auf dem erreichten niedrigen Niveau stabilisiert, wenngleich auch so der Schulentwicklungsplan einen leicht positiven Trend erkennen lässt. Ein zusätzlicher Bedarf wird daraus für den Planungsraum Angermünde aber nicht abgeleitet.

In Angermünde herrscht aktuell ein Ärztemangel. Ein Medizinisches Versorgungszentrum liegt als Konzept vor und wird auch als Standortpolitik verstanden.

Es zeigt sich, dass der Rückgang der Daseinsvorsorge auf dem Land in den letzten Jahren auch in Angermünde Einzug gehalten hat. Die sukzessive Verringerung von Angeboten im Zuge von Schrumpfungsprozessen hat bis heute starke Auswirkungen auf die Grundversorgung der Bevölkerung. Den jüngsten Aufschwung der ländlichen Räume gilt es zu nutzen, um die Angebotsstrukturen in Kernstadt und Ortsteilen weiterzuentwickeln.

6. Fazit

Angermünde ist eine Stadt, die sich offensiv den Transformationsherausforderungen stellt. Obwohl in der Prognose weiterhin von einer negativen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen wird, definiert sie in ihren strategischen Überlegungen die Chancen, die sich aus der Rolle als SizR und der Nähe zu Stettin in Verbindung mit dem regionalen Transformationsprozess ergeben. Dabei hat die Stadt ein festes Fundament bestehend aus der identitätsstiftenden und auch touristisch genutzten Altstadt, der Einbindung in die Biosphärenlandschaft und der attraktiven Lage im ländlichen Raum. Die Präsenz und Rolle der Umweltorganisationen und Naturstiftungen in Verbindung mit Verwaltung, Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Wissenschaft fördert die Impulse zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt. Durch die benannten neuen Vorhaben werden zwei wesentliche Herausforderungen adressiert, die Schaffung neuen Wohnraums in bislang nicht angebotenen Segmenten sowie der Aufbau neuer Wertschöpfungen und Perspektiven für die Wirtschaft und Gesellschaft im Kontext klimagerechter Entwicklung. Wie sich die Konzepte und Planungen umsetzen lassen, kann auf Grundlage des Standes Planung nicht beurteilt werden. Konzepte werden integriert gedacht und orientieren sich an übergeordneten Leitvorstellungen. Dieser klaren Positionierung steht ein programmatisch starkes, in der Umsetzungsorientierung weniger detailliertes INSEK gegenüber. Hier stellt sich die Frage nach der Einbindung der Einzelvorhaben in das INSEK und dessen Steuerungswirkung.

Konkret stellt sich die Frage, wie die von der Stadt definierten Transformationsräume wie z.B. das heterogene Mischgebiet des nördlichen Bahnhofsumfelds zu den Förderkategorien der Städtebauförderung passen bzw. mit welchen Instrumenten die Stadt hier die gewünschte Entwicklung initiieren kann. Wenn die Fläche aufgrund des Gebietscharakters nicht als Fördergebiet geeignet ist, wären andere Maßnahmen der Innenentwicklung anzuwenden, welche die Stadt aufgrund begrenzter Ressourcen nur schwer umsetzen und steuern kann. Ähnliches gilt für das räumlich klarer konturierte Projekt der Urbanen Gartenstadt, aber vor allem auch das klimapositive Südquartier. Wenn die Städtebauförderung hier nicht den Impuls geben kann, sind aller Voraussicht nach andere Maßnahmen der Planungsförderung notwendig.

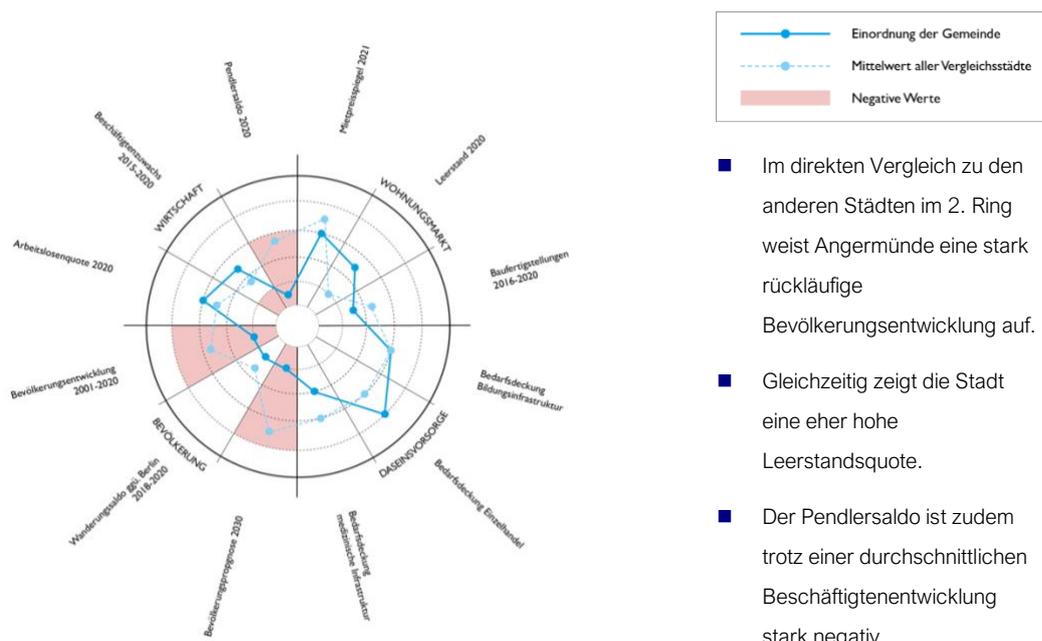


Abbildung 3: Angermünde im Vergleich, insar (2023)

- Im direkten Vergleich zu den anderen Städten im 2. Ring weist Angermünde eine stark rückläufige Bevölkerungsentwicklung auf.
- Gleichzeitig zeigt die Stadt eine eher hohe Leerstandsquote.
- Der Pendlersaldo ist zudem trotz einer durchschnittlichen Beschäftigtenentwicklung stark negativ.

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 26.01.2023

Peter Berenz	Fachbereichsleiter Planen und Bauen
Chris Szallies	FB Planen und Bauen – Sachbereich Planen
Christian Radloff	stv. Bürgermeister / FB-Leiter für Wirtschaft und Ordnung
Klemens Reimann	FB Planen und Bauen – Sachbereich Hochbaubetr. Sanierung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

INSEK Angermünde 2040 (2020)
 Einzelhandelskonzept Angermünde (2019), Radwegkonzept Angermünde (2022)
 Transformationszentrum Uckermark – Angermünde (Folienpräsentation) (2022)
 Baulandkataster Angermünde
 Vierte Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung für den LK Uckermark (2017-2022)

4.2 Stadtporträt Bad-Belzig

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Bad Belzig, Kreisstadt im Landkreis Potsdam-Mittelmark, hat eine Fläche von rund 136 km². Sie liegt knapp 89 km südwestlich von Berlin und rund 88 km östlich von Magdeburg. Die Gemeinde umfasst neben dem Gebiet der Stadt Bad Belzig selbst mit dem Gemeindeteil Weizengrund die Gebiete 14 weiterer Ortsteile sowie 11 Wohnplätze. Die Eingemeindungen fanden größtenteils zwischen 1992 und 2003 statt.

Die Stadt Bad Belzig hat 11.172 Einwohner (Stand Dezember 2022). Mit knapp 550 EW sind Schwanebeck und Ragten nach der Kernstadt am einwohnerstärksten. Die Ortsteile mit den wenigsten Einwohnern sind Bergholz, Neschholz und Lasse mit 100-150 EW.

Bad Belzig (früher: Belzig) ist seit 1995 staatlich anerkannter Luftkurort. Die Nutzung als Thermalsole-Heilbad wird durch die Lage im Naturpark Hoher Fläming begünstigt.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Bad Belzig eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist überregional über die Bundesautobahnen 2 und 9 sowie regional über mehrere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (90 km). Die Stadt ist zudem im 60-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit im 60-Minuten-Takt nach Berlin ca. 1 h. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 1 h und 20 Minuten.

Pendelverhalten

Bad Belzig verfügt bei 2.505 Einpendlern und 2.590 Auspendlern über einen leicht negativen Pendlersaldo von -64. Auf 1.000 EW ergibt sich so ein Minus von 6 Beschäftigten. Der Pendlersaldo nach Berlin ist demgegenüber deutlich höher und liegt mit -20 je EW im Schnitt der anderen Städte im zweiten Ring. Somit begründet sich die Funktion als Wohnstandort.

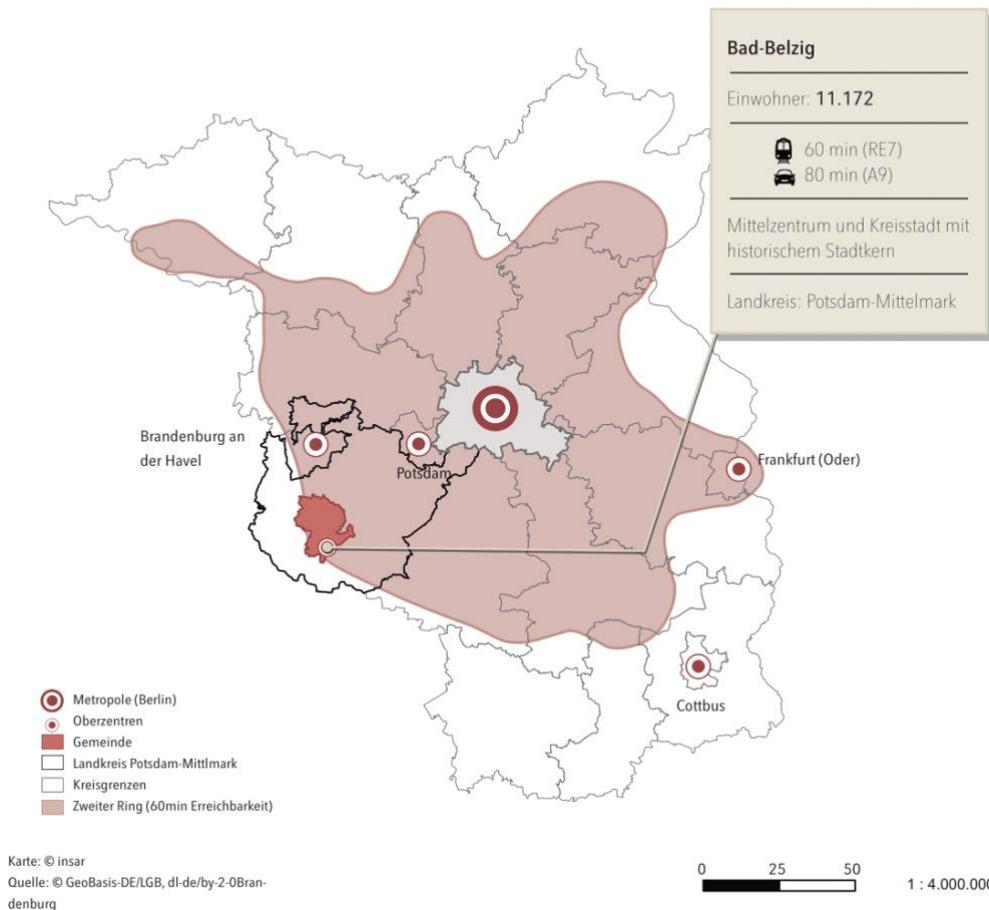


Abbildung 4: Übersichtskarte Bad-Belzig, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Bad Belzig gestaltet sich seit 2010 rückläufig, hat sich aber in den letzten Jahren einigermaßen stabilisiert. Im Jahr 2020 leben 11.096 Einwohner in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einem positiven Wanderungssaldo, welcher die rückläufige natürliche Entwicklung ausgleichen kann.

Die eigene Bedarfsanalyse ordnet die Bevölkerungsentwicklung als stabil ein und bis 2040 wird ein moderates Wachstum erwartet. Zuzüge gleichen die rückläufige natürliche Entwicklung aus. In Zukunft werden weitere Zuzüge aus dem Umland erwartet. Hierfür muss die soziale Infrastruktur hinsichtlich ihrer Kapazitäten angepasst werden.

Wirtschaftsentwicklung

Die Stadt hat eine diverse Wirtschaftsstruktur ergänzt um Verwaltung, Dienstleistung und Gesundheit. Sie ist Kur- und Heilort.

Die Beschäftigtenstruktur hat sich als krisenfest und resilient herausgestellt. Es sind keine neuen Entwicklungen in Sicht. Eine internationale Rehaklinik ist in der Diskussion. Eine Besonderheit ist der Co-Working-Space Coconut. Ein weiterer soll entstehen.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten ist in Bad Belzig seit Jahren konstant. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 0,3 % auf 4.135 verzeichnet werden. Die Beschäftigtendichte beträgt 372 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 liegt die Arbeitslosenquote bei 7,4 %. 19,2 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Bad Belzig ist Mittelzentrum und Kreisstadt. Seit 2010 hat sich in der bis dahin auch in Bad Belzig prägende Bevölkerungsrückgang stabilisiert und die Stadtentwicklung ist bis auf die letzten Jahre insgesamt von Bevölkerungswachstum gekennzeichnet. Dabei entwickelten sich ausgewählte Ortsteile und der Hauptort positiv, während einige Ortsteile durchgängig einen Bevölkerungsverlust aufweisen. Seit 2020 gehen die Bevölkerungszahlen auch in den bis dahin wachsenden Quartieren wie der der Altstadt und im Stadtumbauquartier Klinkengrund zurück.

Träger der Bevölkerungsentwicklung ist die Zuwanderung, die auch bei stagnierenden Einwohnerzahlen zu einer weiteren Nachfrage in der kommunalen Infrastruktur führt. Bad Belzig steht so bei insgesamt positiver Bevölkerungsprognose bis 2040 vor der Aufgabe der weiteren Sicherung ihrer Funktion für die Stadt und die Region und der Entwicklung neuer Potenziale und Attraktivität - eine Aufgabe, die die Stadt ausgehend von ihrer Identität mit Impulsen von außen und der Nutzung neuer Ansätze, auch im Bereich Smart City, angeht. Für die Zukunft wichtige Aspekte sind folglich Bevölkerungszunahme, Abkehr von Stadtumbau, Klimaschutz, Digitalisierung und Gemeinwohlorientierung. Schwerpunkte wie Innenentwicklung und Weiterentwicklung im Bestand bleiben aktuell.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die historische Altstadt von Bad Belzig ist der Kern und wichtigster Anker der Stadtentwicklung in Bad Belzig. Sie ist seit 1995 in der Städtebauförderung und wird weiter im Förderbereich *Lebendige Zentren* gefördert. Der Öffentliche Raum ist weitergehend fertiggestellt und die Perspektive verlagert sich jetzt weg von der baulichen hin zur funktionalen Stärkung. Mit Theater, Burg und Altstadtfest gibt es gut eingeführte Standortangebote und – marken, die die Entwicklung der Altstadt stützen.

Dabei ist der Leerstand bislang kein Problem. Der abzusehende, durch eine altersbedingte Geschäftsaufgabe entstehende Leerstand wird aber durchaus als Problem in der Zukunft gesehen. Hier sieht die Stadt zukünftig die Notwendigkeit eines City Management. Die ‚Dicken Brocken‘ der Altstadtsanierung sind aber weiter präsent und bleiben als Sanierungsaufgabe.

Verknüpft mit der Innenstadtentwicklung ist das Thema der lokalen Mobilität. Durch das Projekt im Rahmen der Landesinitiative „Meine Stadt der Zukunft“ konnten wichtige Impulse für die drei Schwerpunkte *Vitale Innenstadt*, *Mobilität* und *zukunftsfähiges Wohnen* entwickelt werden. Diese bilden die Grundlage für Teilkonzepte im Rahmen des INSEK 35+. Neue Impulse erhofft sich die Stadt aus dem neuen Co-Working-Space (nach Muster des bestehenden Co-Working-Space Coconut). Hierzu bestehen aktuelle Planungen am Bahnhof. Auch diese Idee entstammt dem Projekt „Meine Stadt der Zukunft“.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Bei der Entwicklung der gemeinsamen Perspektiven der Stadtentwicklung liegt der Fokus auf der multimodalen Einbindung betroffener Akteurs- und Bevölkerungsgruppen. Neben regionalen Open Government Laboren und der Bespielung digitaler sowie analoger Informationskanäle führt die Gemeinde Bad Belzig regelmäßig verschiedene Beteiligungsformate durch, wie zum Beispiel Vor-Ort-Begehungen, Instagram-Testimonials, Mitmachaktionen und (Online-)Befragungen. Der Co-Working-Space Coconut und alternative Bewegungen, wie z.B. das ZEEG oder auch die Genossenschaft ‚Leben im Fläming‘ sind wichtig für den Standort und geben Impulse für Stadtentwicklung.

Das INSEK 35 + befindet sich derzeit in der Überarbeitung, da die Annahmen des alten INSEK von 2012 nicht mehr zutreffend sind. Mit dem INSEK werden die Randbedingungen und Trends integrativ betrachtet und zu neuen Handlungsfeldern zusammengeführt. Die Stadt sieht dabei das INSEK als einen Baustein in einem größeren strategischen Ansatz. In diesem Ansatz sollen lokale Anforderungen aus dem INSEK, dem Einzelhandelskonzept u.a. mit den weiteren Aktivitäten wie „Meine Stadt der Zukunft“, der Klimawerkstatt und dem Smart City Projekt gemeinsam in einer Strategie münden. Bürgerbeteiligung auch durch digitale Formate, wird dabei als zentraler integrierter Ansatz gesehen.

Das Programm „Soziale Stadt“ unterstützt die weitere Entwicklung im ausgelaufenen Stadtumbaugebiet Klinkengrund als attraktiven Wohn- und Lebensort mit dem Schwerpunkt Infrastrukturausbau und Freiraum und Wohnumfeldqualität.

Tabelle 2: Konzepte und Förderprogramme Beelitz

INSEK	2012, aktuell INSEK-Fortschreibung
Flächennutzungsplan	2011
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2009, innerstädtischen Einzelhandels, sowie ergänzend der Gastronomie und der Dienstleistungsstruktur
Mobilitätskonzept	geplanter Taktverdichtung des RE 7 -Anbindung halbstündliche nach Potsdam und Berlin
Klimaschutzkonzept	2019, Integriertes Klimaschutzkonzept 2019 – 2029 Landkreis Potsdam-Mittelmark
Digitalstrategie	Potsdam-Mittelmark Digitalstrategie
Andere Planungen	Schwerpunkt Bahnhofsumfeld
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebendige Zentren mit „Neuausrichtung“ der Altstadt ▪ Programm Meine Stadt der Zukunft ▪ Programm "Soziale Stadt" ▪ Keine Förderung Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung"
Beteiligungsformate	Klimawerkstatt Fläming

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

In direkter Nähe zur Altstadt und des Bahnhofs bestehen aktuell keine größeren Entwicklungspotenziale. Südlich der Bahnlinie liegt eine mögliche Erweiterungsfläche. Diese stellt aber nur eine optionale Idee für eine Bahnhofsumfeldentwicklung dar. Die Übersicht an rechtsverbindlichen und im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen der Stadt ermöglicht im Bereich des Hauptortes die Verwirklichung von Vorgaben der Innenentwicklung wie auch eine weitere Flächeninanspruchnahme im Außenbereich. Letztere bezieht sich vor allem auf die eine mögliche Entwicklung von Flächen im Norden in Erweiterung bzw. im Zusammenhang mit dem Bau der Rehaklinik. Umbauflächen oder Innentwicklungsflächen im Siedlungskörper werden z. B. im Westen des Hauptortes (Wohnprojekt Fläming, Ahornviertel) für neue, auch innovative Wohnprojekte genutzt.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt Bad Belzig verfügt nach Stand 2020 über ein Wohnbaupotenzial in vorhandenen Bebauungsplänen von ca. 120 WE, davon ca. 25 in Geschosswohnungsbau von denen einige bereits realisiert sind. In den 15 Ortsteilen bestehen darüber hinaus in bestehenden Bebauungsplangebieten Potenziale für ca. 70 WE und in Innenbereichsbaulücken sowie im Außenbereich nach BauGB § 35 Abs. 1 Nr. 2 für weitere ca. 160 WE. Die Wohnungspotenziale der Kernstadt verteilen sich auf fünf Standorte mit einer Fläche von insgesamt 12 ha ohne Planungsrecht. Zur aktiven Entwicklung und Steuerung der Flächenentwicklung besteht keine Absicht z. B. das Bodenvorkaufsrecht auszuüben, auch wenn dies früher stärker zur Steuerung eingesetzt wurde. Ein wesentlicher Hinderungsgrund ist die bestehende finanzielle Belastung der kommunalen Wohnungsbaugesellschaft und hohe kommunale Aufwendungen für nicht pflichtige Aufgaben wie z.B. die Steintherme. Nicht direkt finanziell wirksame Konzepte wie Konzeptvergabe o. Ä. werden aktuell nicht angewendet.

Wohnungsmarktentwicklung

Nach eigenen Aussagen besteht in Bad Belzig kein nennenswerter Leerstand. Bis 2030 wird in der Wohnungsbedarfsberechnung der Stadt von einem eher ausgeglichenen Wohnungsmarkt mit Leerstandsquoten von je nach angenommener Haushaltsgröße von 0 bis 4,5 % ausgegangen.

Zwischen 2011 und 2015 sind 12 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Von 2016 bis 2020 erfolgten weitere 17 Baufertigstellungen je 1.000 EW.

Der Bestand und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt sind vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Dies betrifft sowohl den Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (52,9 %), der aber seit 1995 um 2,6 % gesunken ist als auch an den Baufertigstellungen in den Jahren 2016-2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser einen Anteil von 71,3 % hatten. Mit Blick auf die verbesserte Verkehrsanbindung durch den Halbstundentakt nach Berlin und den Bau der Reha-Klinik wird aber auch aus Sicht der drei am Markt befindlichen Wohnungsunternehmen eher ein Bedarf an Wohnungen gesehen. Die Nachfrage richtet sich trotzdem weiter eher auf Eigenheime. Von den ehemals 1.800 WE mit belegungsgebundenen Mieten befinden sich aktuell noch ca. 300 WE im Bestand des kommunalen Wohnungsunternehmens. Im Rahmen der Bevölkerungsprognose sind Ableitungen zum zukünftigen Wohnungsmarkt gemacht worden. Diese ergeben je nach Szenario der Haushaltsgröße einen Korridor eines zusätzlichen Bedarfs von 294 WE und eines Überhangs von 268 WE.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt verfügt über kein Klimaschutzkonzept, ist allerdings im integrierten Klimaschutzkonzept 2019 - 2029 des Landkreis Potsdam Mittelmark mitadressiert. Eine eigene Klimaschutzagenda (Klimawerkstatt Fläming) soll, gefördert durch das Umweltbundesamt, ab Frühjahr 2023 erstellt werden. Mit der Klimawerkstatt Fläming soll mit den Bürgerinnen und Bürgern die Idee eines smarten, nachhaltigen Lebens umgesetzt werden. Dies umfasst sowohl die Erstellung einer Klimaschutzagenda als auch den Aufbau einer Online-Plattform für Klimaschutz vor Ort und beinhaltet gleichzeitig die Erhöhung der örtlichen Lebensqualität. Konkrete Maßnahmen liegen noch nicht vor. Vorherige Konzepte wie das energetische Quartierskonzept für das Umbauquartier Klinkengrund sind aktuell für die Umsetzung kein Thema.

Mobilität

Im Ortsteil Klein-Glien wird eine Mobilitätsstation des VBB als Pilotstation mit Mobilitätsangeboten für die letzte Meile mit Bike- und Lastenrad-Sharing im Landkreis Potsdam Mittelmark realisiert. Mit den vorhandenen Angeboten im Bahnhofsgebäude und der geplanten Ergänzung des Park+Ride-Platzes am Bahnhof wird die Ausstattung als ausreichend eingeschätzt. Der Ausbau des Radverkehrs ist ein Schwerpunkt im Rahmen des Konzeptes „Meine Stadt der Zukunft“. Hier stehen der Hauptort und innerörtliche Verbindungen im Fokus.

Bildung und Daseinsvorsorge

Trotz der ausgeglichenen Bevölkerungsentwicklung entwickelt sich in Bad Belzig die Zahl der Kinder und Jugendlichen positiv, was direkte Auswirkungen auf die sozialen Infrastrukturen hat. Kitas und Schulen geraten aktuell entsprechend an ihre Kapazitätsgrenze. Im Moment werden 110 Kitaplätze neu gebaut, um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden. Die Tagesbetreuungsbedarfsplanung des Landkreises von 2022 sieht mittelfristig bis 2025 ein Überhang an Plätzen bis 2030, es wird aber im Kontext des erwarteten Zuzugs auch mit den neu geschaffenen Plätzen von einer ausreichenden Nachfrage ausgegangen. Entgegen der Schulbedarfsplanung geht die Stadt von einem zusätzlichen Bedarf an Schulplätzen aus und plant eine Schulerweiterung und Neubau im Rahmen eines neuen Schulcampus Weitzengrunder Weg.

Bad Belzig hat einen im Verhältnis starken Smart City Ansatz. Mit dem Smart City Büro besteht bereits ein über das Programm Modellprojekte Smart City des BMWBSB geförderter Standort in der Stadt (in Kooperation mit Wiesenburg). Das Vorhaben soll auch für weitere Maßnahmen der Stadtentwicklung genutzt werden und wird integriert gedacht. Es beruht im Ursprung auf den zivilgesellschaftlichen Initiativen im Fläming und wird gestützt vom Verein Smart Village E.V., der auch das Co-Working Angebot Coconut im Ortsteil Klein-Glien betreibt. Das Smart City Büro „Die Zukunftsschusterei“ wurde in der Altstadt initiiert und entwickelt Projekte in verschiedenen Themenfeldern von Verwaltung, über Arbeit und Wirtschaft zu Gesundheit und Tourismus. Eine wichtige Funktion ist die Einbindung der Bevölkerung über Beteiligungsformate und der aktiven zivilgesellschaftlichen Netzwerke in die Stadtentwicklung.

6. Fazit

Die Entwicklungsdynamik in Bad Belzig ist von Stabilität gekennzeichnet. Die Weiterentwicklung der Stadt kann im Bestand stattfinden und es stehen ausreichend Flächenreserven zur Verfügung. Der quantitativen Betrachtung steht in Bad Belzig eine qualitative Betrachtung gegenüber, die sich dadurch auszeichnet, dass neue Themen der Stadtentwicklung im Bereich Neues Arbeiten und Digitalität im Gegensatz zu allen anderen Städten sehr stark adressiert werden. Die dabei in Bad Belzig verfolgte Weiterentwicklung im Bestand wird einerseits auch durch Zuzüge und Impulse von außen angetrieben, gleichzeitig ist aufgrund der Lage der Druck aus dem Raum Berlin nicht sehr groß.

Konkret kann die Stadt diese Situation zur weiteren Qualifizierung nutzen und noch vorhandene Schwächen z. B. in der Innenstadt beseitigen. Je nach Dynamik im Metropolenraum und dem weiteren Zuzug in die Stadt stellt sich die Frage einer stärkeren Steuerung der Wohnungs- und Flächenangebote.

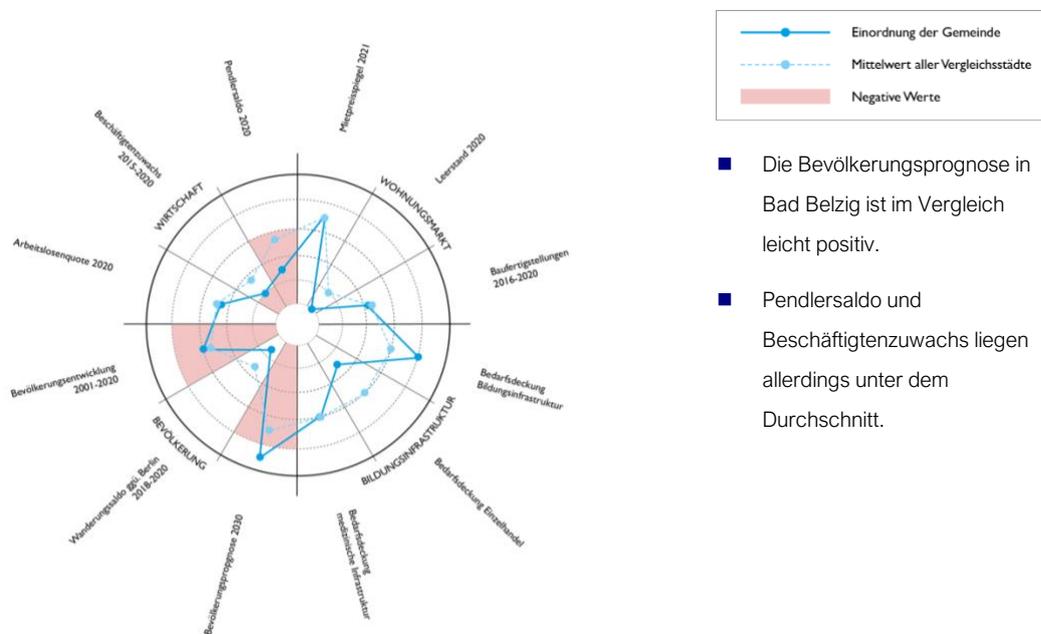


Abbildung 5: Bad Belzig im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 27.01.2023

Marco Grambow	Fachbereichsleiter Stadtentwicklung / Bauen
Frank Friedrich	Stabsstelle für Projektmanagement
Sebastian Bein	FB Stadtentwicklung / Bauen – Sachbearbeiter Bauplanung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Strategische Gesamtberatung Städtebauförderung – Präsentation (2022)
 Demografische Entwicklung (2022)
 Wohnungsangebot und -bedarfe (2022)
 Bevölkerungsstatistik (2023)
 Übersicht der Bebauungspläne (2020)
 Innenentwicklungspotenziale der Ortsteile von Bad Belzig (2023)
 Bebauungspläne Bad Belzig
 INSEK Bad Belzig (2012)
 Integriertes Klimaschutzkonzept 2019-2029, LK Potsdam-Mittelmark (2018)
 Einzelhandelsentwicklungskonzept Stadt Bad Belzig (2009)
 Schulentwicklungsplan 2018/19 – 2023/24, LK Potsdam-Mittelmark (2018)
 Tagesbetreuungsbedarfsplanung 2022, LK Potsdam-Mittelmark (2022)

4.3 Stadtporträt Beelitz

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Beelitz liegt im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Sie hat eine Fläche von ca. 181 km². Die Gemeinde liegt 51 km südwestlich von Berlin und knapp 20 km südlich von Potsdam. Beelitz gliedert sich neben der Hauptgemeinde in 11 Ortsteile und 4 weitere Wohnplätze. Die meisten Eingemeindungen fanden im Jahr 2001 statt.

Die Stadt Beelitz hat 13.219 EW (Stand Dezember 2022). Davon wohnen ca. 3.000 im größten Ortsteil Fichtenwalde und 111 Einwohner im kleinsten Ortsteil Reesdorf.

Bekannt ist Beelitz vor allem durch den traditionsreichen Spargelanbau und das denkmalgeschützte Klinikgelände in Beelitz-Heilstätten.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Beelitz in Funktionsteilung mit der Gemeinde Werder (Havel) eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist überregional über die Bundesautobahnen 9 und 10 sowie regional über mehrere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen liegen in Berlin (55 km) und Magdeburg (128 km). Die Stadt ist zudem im 60-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrzeit im 60-Minuten-Takt nach Berlin ca. 50 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 60 Minuten.

Pendelverhalten

Die Stadt Beelitz hat einen negativen Pendlersaldo von 1.149 Beschäftigten. Das entspricht einem Minus von 90 Beschäftigten auf 1.000 Einwohner. Der Pendlersaldo nach Berlin von -46 auf 1.000 Einwohner entspricht der engen Verflechtung mit Berlin (21% der auspendelnden Beschäftigten) und Potsdam (30% der auspendelnden Beschäftigten) und begründet die Funktion der Stadt als Wohnstandort.

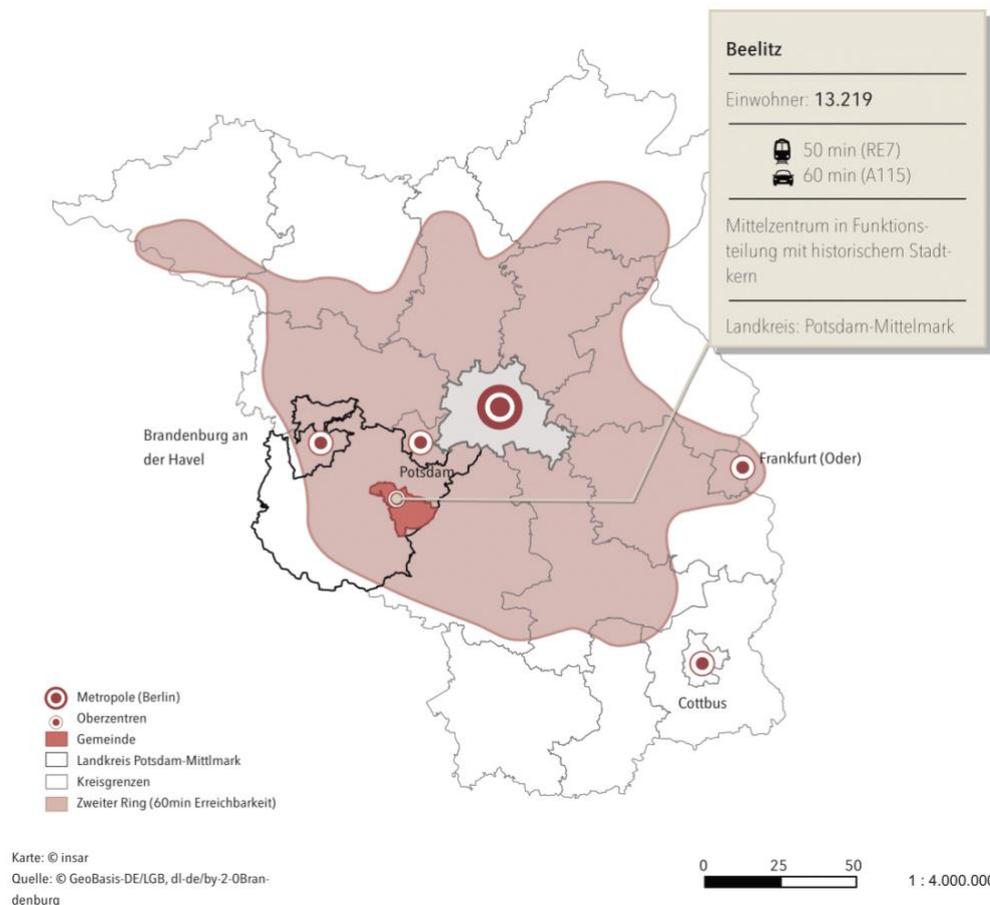


Abbildung 6: Übersichtskarte Beelitz, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Beelitz gestaltet sich seit 2010 positiv. Im Jahr 2020 leben 12.880 Einwohner in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einem positiven Wanderungssaldo, welcher die leicht rückläufige natürliche Entwicklung abfangen kann.

Entsprechend dem positiven Wanderungssaldo geht die Stadt von einer langfristig steigenden Einwohnerzahl aus. Beelitz wird vor allem von jungen Familien als attraktiver Wohn- und Arbeitsplatz in unmittelbarer Nähe zu Berlin und Potsdam wahrgenommen.

Wirtschaftsentwicklung

Den Hauptwirtschaftsfaktor in Beelitz stellt die landwirtschaftliche Produktion, insbesondere von Spargel, dar. Im medizinischen Bereich zeichnet sich die Gemeinde zudem durch die medizinischen und sozialen Einrichtungen im Ortsteil Beelitz-Heilstätten aus. In Zukunft ist eine Expansion der medizinischen Einrichtungen durch weiteren Ausbau abzusehen. Der Handel konzentriert sich maßgeblich auf die Innenstadt und ist durch

einen diversifizierten Einzelhandel geprägt. Gleichzeitig gewinnt der Tourismus wirtschaftlich zunehmend an Bedeutung.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten in Beelitz war in den letzten 10 Jahren von deutlichem Zuwachs geprägt. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 9,3 % auf 4.356 verzeichnet werden. Hieraus ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 342 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 beträgt die Arbeitslosenquote 3,6 %. 10,7 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Beelitz ist als Mittelzentrum in Funktionsteilung mit Werder (Havel) eine wachsende Stadt, die von ihrer Lage im engeren Verflechtungsraum zu Berlin und Potsdam profitiert. Die Bemühungen der Spargelstadt Beelitz, die Kernstadt und umliegende Ortsteile in ihrer Attraktivität konsequent zu stärken, zeigen sich u. a. auch in einem Wanderungsplus seit 2012. Insbesondere hinsichtlich sozialer und kultureller Angebote, aber auch in städtebaulicher Hinsicht konnten durch die Sanierung von Schulen, der Etablierung neuer Kulturveranstaltungen und die Sanierung der Altstadt attraktive Impulse für weitere Zuzüge gesetzt werden, sodass Beelitz mittlerweile auch überregional Aufmerksamkeit erhält. Kennzeichnend für die Stadtentwicklung ist zum einen die historische Altstadt als Kern der 2001 geschaffenen Großgemeinde und das ca. 5 km nordwestlich gelegene Beelitz-Heilstätten. Die Konversion des denkmalgeschützten ehemaligen Krankenhauskomplexes aus dem frühen 20. Jahrhundert, der bis 1994 durch die sowjetische Armee genutzt wurde, hat für die Stadt Beelitz eine übergeordnete städtebauliche und wirtschaftliche Bedeutung. Das Zentrum, die Altstadt von Beelitz, übernimmt die zentrale Versorgungsfunktion mit Bildung, Verwaltung, Nahversorgung, Arbeitsplätzen, sozialer Infrastruktur, Kultur, Unterhaltung und Tourismus. Durch die Ausrichtung der Landesgartenschau (LAGA) in Beelitz 2022 konnten wichtige Impulse für die Attraktivität der öffentlichen Räume gesetzt werden und die Rolle der Altstadt als lebendiges Zentrum der Gemeinde wurde gestärkt. Die geschaffenen Anlagen anlässlich der Landesgartenschau in 2022 mit der Freilichtbühne nehmen zunehmend eine zentrale Rolle im Kulturbetrieb ein.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Stadtentwicklung ist durch die Dualität der beiden Standorte Altstadt und Heilstätten geprägt. Beelitz-Heilstätten wird mit guter Anbindung an Berlin und Potsdam als Standort für die vier Bereiche Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung, Tourismusnutzung sowie als Klinikstandort entwickelt. Die Entwicklung verlief bis ca. 2015 eher schleppend. Aktuell werden sowohl die Wohnquartiere als auch wohnungsbezogene Wohnfolgeeinrichtungen als Quartierszentrum am Bahnhof und ein neuer Verwaltungssitz des Landkreises Potsdam Mittelmark errichtet. Neben dem bereits realisierten Baumkronenpfad ist auch noch eine Erweiterung eines Klinikstandortes geplant. Der Standort funktioniert aufgrund seiner direkten ÖPNV-Verbindung nach Potsdam wie auch nach Berlin-Zentrum als eigenständiger Ortsteil und ist in funktionaler und auch typologischer Ausgestaltung als Entwicklungsstandort im engeren Verflechtungsraum von Berlin wie auch Potsdam zu sehen.

Die Innenstadt von Beelitz soll als Zentrum für Handel, Gewerbe, aber auch Tourismus und Gastronomie gesichert und weiterentwickelt werden. Sie ist seit 1994 Sanierungsgebiet. Bis 2017 wurde alle Straßen- und Freiräume saniert und über 60 Objektsanierungen

umgesetzt. Leerstand ist nicht zu verzeichnen und die Fluktuation ist gering, aber die Sicherung von Gewerbeflächen gegenüber der Umwandlung von EG-Flächen zu Wohnflächen ist ein erklärtes Ziel der Stadt. Die Stadt erwirbt proaktiv leerstehende Gebäude zur Sicherung und Entwicklung und steuert die Nutzung im Sinne der oben genannten Ziele. Ergänzend zu den zwei Schwerpunkten der Stadtentwicklung entwickelt sich im Ortsteil Fichtenwalde, einer 1908 gegründeten Kolonie, ein eigenständiges Zentrum, getragen durch die starke Bevölkerungs- und Wohnungsbauentwicklung der letzten Jahrzehnte, vornehmlich in EFH-Bereich.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Unter dem Titel „Stadt für alle“ und „Stadtgesellschaft“ sollen Bereiche wie Kommunikation, Teilhabe und Engagement eine verstärkte Rolle im neuen INSEK spielen. Die Stadt lässt aktuell ein INSEK Beelitz 2040+ erarbeiten. Nach der erfolgreichen Durchführung der LAGA und der Entwicklung von Beelitz-Heilstätten ist eine Neuausrichtung der Entwicklungsstrategie notwendig. Themen, die behandelt werden sollen, reichen von Digitalisierung und Lehren aus Corona über Klimaschutz und Klimafolgenanpassung in Verbindung mit der Energiestrategie und Nachhaltigem Tourismus bis zu Mobilität (Fokus Radwege und neue Mobilitätsangebote) und Gewerbeansiedlungen.

Mit dem Programm „Zukunft Stadtgrün“ wurde in Ergänzung der Landesgartenschau im Nieplitzpark sowie im Park am Mühlenfließ mit dem Wasserturmpark eine weitere Aufwertung des bahnhofsnahe Bereiches für Erholung und Trendsportarten geschaffen. Sommergartenaktionen in den Ortsteilen im Rahmen der Landesgartenschau haben positive Effekte zur Einbindung der Bevölkerung gehabt.

Tabelle 3: Konzepte und Förderprogramme Beelitz

INSEK	geplant für 2023
Flächennutzungsplan	Kein FNP für Gesamtstadt, FNPs für Ortsteile Stand 2001/ geplant für 2026
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2019
Mobilitätskonzept	Ja
Klimaschutzkonzept	2019, Integriertes Klimaschutzkonzept 2019 – 2029 Landkreis Potsdam-Mittelmark
Andere Planungen	Fokus Bahnhofsumfeld
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zukunft Stadtgrün (Grünverbund Kernstadt Beelitz) ▪ D-Programm für die Innenstadt ▪ Lebendige Zentren ▪ Keine Förderung Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Die räumlichen Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Stadtentwicklung sind weiterhin die historische Altstadt und eher übergeordnet die Verbindung der Entwicklungsschwerpunkte auf einer Achse Kernstadt, Beelitz-Heilstätten und Fichtenwalde. Hier wird ein neuer Schulstandort entwickelt, um für die wachsende Bevölkerung entsprechend die Bildungsinfrastruktur zur Verfügung stellen zu können. Beelitz-Heilstätten bleibt mit den laufenden Planungen und deren Umsetzungen im Fokus. In Ergänzung zu Erhalt und Aktivierung der Altstadt wird auf einer gewerblichen Konversionsfläche in direkter Nähe zur Innenstadt das Quartier Beelitzer Mitte auf 2,7 ha entwickelt. Die Entwicklung umfasst Wohnen und Gewerbe- bzw. Büroeinheiten. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes wird intensiv verfolgt, vor allem in Beelitz-Heilstätten. In Beelitz erfolgt eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes durch den Wasserturmpark. Nördlich des Bahnhofes ist ein Wohnquartier geplant. Im Bereich der gewerblichen Entwicklung liegt eine aktuelle Herausforderung in der möglichen Entwicklung einer größeren Gewerbefläche von 300 ha in der Nähe des Güterbahnhofs Seddin und in der Nähe von Beelitz-Heilstätten, die in Teilen in der Stadt Beelitz liegt.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

In der Stadt Beelitz werden mit der Realisierung der Planungen in Beelitz-Heilstätten 200 Mehrfamilienhäuser und 800 Einfamilien- und Doppelhäuser errichtet. Im Quartier „Neue Beelitzer Mitte“ werden in der Innenstadtlage zusätzlich 250 Wohneinheiten im Geschoßwohnungsbau geschaffen. Im Rahmen der Flächennutzungsplanung hat die Stadt zukünftige Wohnbauflächen in einem Umfang von 90 ha vorgesehen, davon über 50 ha in Beelitz-Heilstätten, die oben genannten Realisierungen darin eingeschlossen. Viele der Flächen sind Innenentwicklungs- und Arrondierungsflächen in einer Größenordnung von 1 bis 3 ha. Zusätzlich hat die Stadt laut ihrem Baulückenkataster in den Ortsteilen ein Nachverdichtungspotenzial ermittelt. Dieses liegt zum überwiegenden Teil im Ortsteil Fichtenwalde.

Da die rechnerisch mögliche Nachverdichtung im Bestand durch die Gemeinde nur bedingt verlässlich gesteuert werden kann und die Realisierungswahrscheinlichkeit auf nur rund 30 % geschätzt wird, sieht die Stadt die Notwendigkeit zusätzlicher Flächenausweisungen, um den Wohnungsbaubedarf befriedigen zu können. Die weitere Flächeninanspruchnahme für Siedlungsflächen ist durch die bestehenden Wald- und Landschaftsgebiete eingeschränkt und führt zu Konflikten. Weitere Maßnahmen der aktiven Boden- und Flächenpolitik wendet die Stadt Beelitz nicht an.

Wohnungsmarktentwicklung

Nach eigenen Aussagen besteht in Beelitz kein Leerstand. Bedingt durch die auch langfristig prognostizierte wachsende Bevölkerungszahl wird von einer anhaltenden Wohnungsnachfrage und entsprechenden Neubaubedarf von 65 bis 70 WE im Jahr (2020 bis 2030) ausgegangen.

Gleichzeitig sind zwischen 2011 und 2015 13 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten weitere 31 Baufertigstellungen je 1.000 EW. Damit liegt die Stadt im oberen Bereich der Baudynamik.

Der Bestand und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt sind vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Dies betrifft sowohl den im Vergleich hohen Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (67,5%), der im Vergleich zu 1995 um 5,8 % gestiegen ist, als auch an den Baufertigstellungen in den Jahren 2016 -2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser mit einem Anteil von 90,4 % einen vergleichsweise hohen Anteil

hatten. Der Anteil des Geschosswohnungsbaus wird sich mit den Realisierungen der Planung für Beelitz-Heilstätten aller Voraussicht nach erhöhen; bislang dominiert die Einfamilienhausentwicklung in Beelitz, was zu einer Unterversorgung im Segment kleinerer und mietbarer Wohneinheiten führt. Parallel ist auch eine Nachfrage nach sozialem Wohnraum zu verzeichnen. Die Gebiete des industriellen Wohnungsbaus vor 1990 sind nach eigenen Aussagen zu 100 % ausgelastet. Insbesondere für besondere und altengerechte Wohnformen besteht eine Nachfrage, die nicht durch das Angebot bedient werden kann. Der Wohnraum wird knapp.

Aufbauend auf der Bevölkerungsprognose kann ab 2030 definitiv mit einer erhöhten Nachfrage nach Wohnungen im Geschosswohnungsbau und für kleinere Haushalte gerechnet werden. Qualifizierte Informationen zur Wohnungsnachfrage liegen allerdings nicht vor.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt verfügt über kein Klimaschutzkonzept, ist aber im integrierten Klimaschutzkonzept 2019-2029 des Landkreis Potsdam Mittelmark mitadressiert. Im Rahmen der Bauleitplanung werden die entsprechenden Themen berücksichtigt. Die Entwicklung einer eigenen Energiestrategie ist beabsichtigt.

Mobilität

Die Angebote des ÖPNV mit dem PlusBus-Konzept des Landkreises Potsdam Mittelmark werden als positiv eingeschätzt und weisen eine gute Verbindung in der Region durch Buslinien auf. Die Mobilitätsstationen des VBB als Pilotprojekt im Landkreis Potsdam Mittelmark werden am Bahnhof und in Beelitz-Heilstätten umgesetzt. Gute Erfahrungen hat die Stadt mit der Nutzung des Fahrradleihsystems gemacht. Eine Radverkehrskonzeption wird entwickelt. Für die Anlage von Radwegen werden Konflikte mit der unteren Naturschutzbehörde erwartet.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Stärkung und Entwicklung der Innenstadt als zentraler Versorgungsbereich ist das erklärte Ziel der Stadt. Das darauf aufgebaute Zentren- und Standortkonzept der Stadt mit der Innenstadt als A-Zentrum funktioniert und hat sich nach eigenen Aussagen bewährt. Herausfordernder ist die Entwicklung im Bereich der gesundheitlichen Versorgung. Hier wird langfristig mit einer steigenden Nachfrage sowohl für die Ärzteversorgung als auch im Bereich der Senioreneinrichtungen gerechnet. Die Entwicklung der sozialen Infrastruktur ist stark von der Bevölkerungsentwicklung der letzten Jahre und der zukünftigen Entwicklung am Standort Beelitz-Heilstätten geprägt. Die Kindertagesstätten arbeiten mit temporären Lösungen und Ausnahmekapazitäten, um die hohe Nachfrage zu bedienen. Am Standort Heilstätten deckt zusätzlich zu den zwei kommunalen Grundschulen eine private Grundschule den Zusatzbedarf ab. Trotz der aktuell angespannten Situation im Kita- und Grundschulbereich wird langfristig nach 2030 mit keinem erhöhten Ausbaubedarf für die soziale Infrastruktur gerechnet.

6. Fazit

Beelitz ist eine der wachsenden Städte im direkten Einfluss des Berliner und Potsdamer Umlands mit hoher Dynamik als Wohnstandort. Die bisherige Fokussierung auf ein Auf- oder auch Abfangen der Entwicklungen in Beelitz-Heilstätten und die Orientierung auf Qualitätsstärkung und -sicherung sowie moderate Eigenentwicklung in der Kernstadt wird sich voraussichtlich in den kommenden Jahren verändern. Entsprechend steigt der Druck, weitere Entwicklungsflächen im Außenbereich zu erschließen. Diesem Druck stehen Innenentwicklungspotenziale gegenüber, deren Aktivierung eine eigenständige Strategie bräuchte.

Konkret werden sich die Konflikte der zukünftigen Flächenentwicklung nur über die Erstellung des Flächennutzungsplanes für die Gesamtstadt lösen lassen, in Verbindung mit einer klaren Strategie zur Baulandpolitik und Entwicklung – sowohl für die Innen- wie für Außenentwicklung.

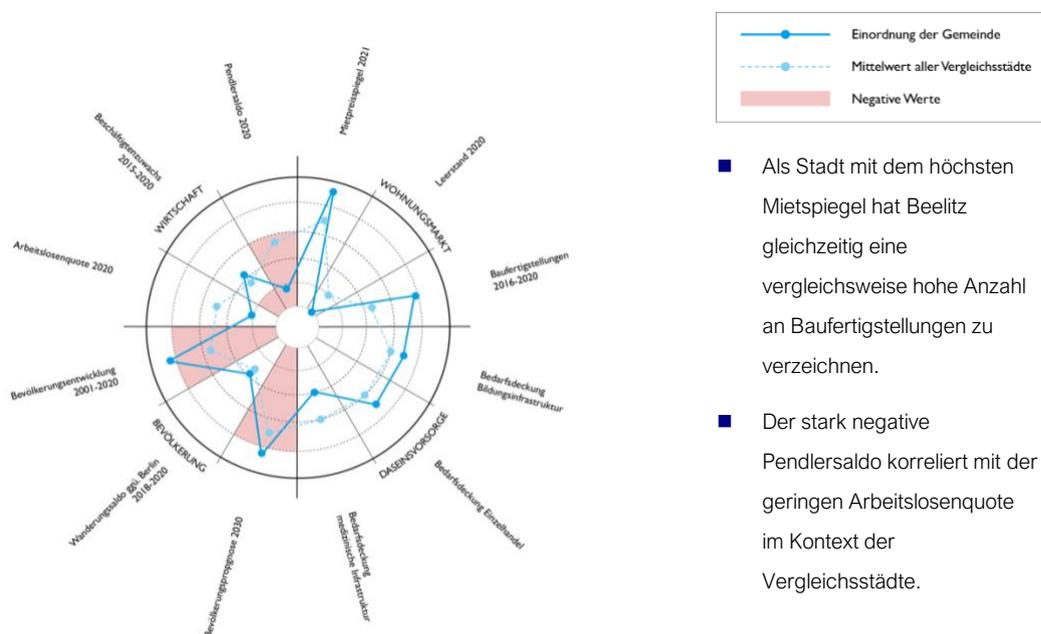


Abbildung 7: Beelitz im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und -partnerinnen und weitere verwendete Quellen

Interview am 26.01.2023

Herr Zado	1. stv. Bürgermeister
Herr Peterek	FB Bauleitplanung und Stadtentwicklung – Sanierungsgebiet „Historische Altstadt“
Frau Wu	FB Bauleitplanung und Stadtentwicklung – Sanierungsgebiet „Historische Altstadt“

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Bevölkerungsentwicklung 2005-2021 und -prognose 2030 (2022)
 Evaluation der Bevölkerungsprognose erstellt im Rahmen einer Wohnungsbedarfsanalyse für die Stadt Beelitz, Evaluierungszeitraum 2017-2030 (2021)
 Mobilitätsstationen im Landkreis Potsdam-Mittelmark und Übertragung auf den VBB (2022)
 Baulückenkataster (2022)
 Schulentwicklungsplan 2018/19 – 2023/24 (2018)

4.4 Stadtporträt Fürstenwalde/Spree

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Fürstenwalde/Spree liegt im Landkreis Oder-Spree im Osten des Landes Brandenburg. Die Stadt hat eine Fläche von knapp 71 km². Die Gemeinde liegt in ca. 60 km Entfernung östlich von Berlin und knapp 40 km westlich von Frankfurt (Oder). Fürstenwalde/Spree gliedert sich neben der Kernstadt in drei weitere Ortsteile sowie 11 Wohnplätze.

Die Stadt ist mit 32.646 Einwohnern (Stand Dezember 2022) die bevölkerungsreichste Stadt im Landkreis Oder-Spree.

Naturräumlich profitiert sie gleichzeitig von ihrer Funktion als Tor zum Seeland Oder-Spree.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Fürstenwalde/Spree eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Die Stadt Fürstenwalde/Spree ist zudem seit 2005 als Regionaler Wachstumskern (RWK) des Landes Brandenburg definiert.

Überregionale Anbindung

Die regionale verkehrliche Anbindung Fürstenwaldes erfolgt zum einen über die L36 und L38 in Ost-West Richtung und zum anderen über die B 168 in Nord-Süd- Richtung. Die überregionale Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die Bundesautobahn A 12. Über diese ist Fürstenwalde auch an den zukünftigen Hauptstadtflughafen BER angebunden. Die schnelle Verbindung zum BER verspricht Vorteile, insbesondere für die wirtschaftliche Entwicklung Fürstenwaldes. Außerdem liegt Fürstenwalde an der Bahnlinie Berlin-Frankfurt (Oder)–Warschau, über die Fürstenwalde innerhalb von 36 Minuten im halbstündigen Takt ab Berlin und innerhalb von 17 Minuten ab Frankfurt (Oder) mit der Bahn zu erreichen ist.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit mit dem RB im 20-Minuten-Takt nach Berlin ca. 45 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 60 Minuten.

Pendelverhalten

Fürstenwalde/Spree hat einen positiven Pendlersaldo von 1.703 Beschäftigten. Das entspricht einem Plus von 53 Beschäftigten auf 1.000 Einwohner.

Der Pendlersaldo nach Berlin zeigt eine enge Verflechtung auf und liegt bei -38 je 1.000 EW.

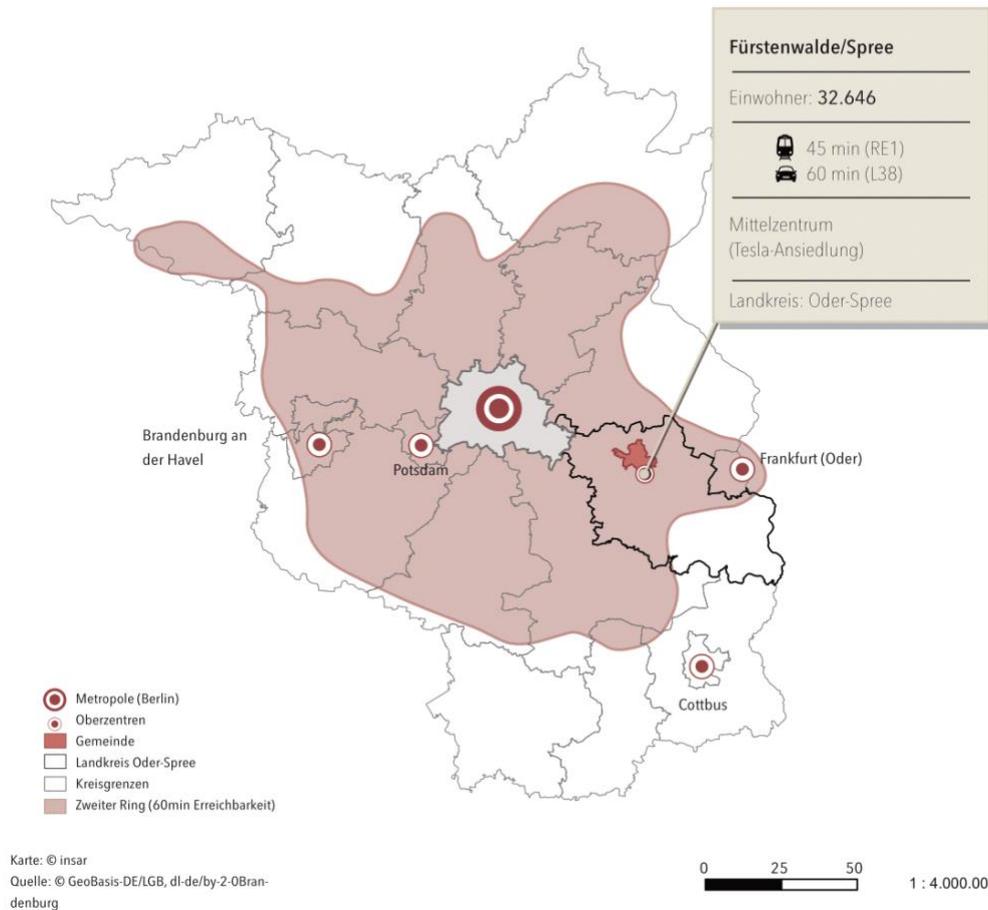


Abbildung 8: Übersichtskarte Fürstenwalde/Spree, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Fürstenwalde/Spree ist seit 2001 leicht rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 1,4 % zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 32.435 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer negativen natürlichen Entwicklung, welche durch das positive Wanderungssaldo bisher nicht ausreichend abgefangen werden konnte. Für den Zeitraum bis 2030 wird mit einer leichten Zunahme der Bevölkerung um 4 % im Vergleich zu 2020 gerechnet.

Es bleibt abzuwarten, welchen konkreten Einfluss die Tesla-Ansiedlung auf die Bevölkerungszahlen nehmen wird.

Wirtschaftsentwicklung

Fürstenwalde ist ein wichtiges Verwaltung- und Wirtschaftszentrum im Landkreis Oder-Spree. Als traditionelle Gewerbe- und Industriestadt ist die Gemeinde seit dem 20. Jahrhundert mit dem Aufbau der Rüstungsindustrie schnell gewachsen. Im Anschluss an die Konversion der Flächen dominiert heute der tertiäre Sektor in Fürstenwalde.

Trotzdem ist Fürstenwalde weiter auch nachgefragter Standort für produzierendes Gewerbe, was sich unter anderem durch die z.B. Entwicklung des eh. Pintsch-Geländes zeigt. Es besteht vor allem eine hohe Nachfrage nach Logistikflächen. Die Tesla-Ansiedlung zeigt bisher demgegenüber keine weitere Nachfrage. Der Effekt auf die Wirtschaft in der Region ist noch nicht messbar. Mitarbeitende von Tesla kommen aus dem Berliner Raum und dem polnischen Grenzraum.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten ist in Fürstenwalde seit Jahren im Groben konstant. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 2,6 % auf 14.072 verzeichnet werden. Die Beschäftigendichte beträgt 440 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 liegt die Arbeitslosenquote bei 10,9 %. 15 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Fürstenwalde ist ein Mittelzentrum mit Wachstumstendenzen östlich der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) gelegen. Durch seine Lage zwischen diesen beiden Städten, aber außerhalb des dicht besiedelten Raums um Berlin, profitiert Fürstenwalde von seiner zentralörtlichen Bedeutung, seiner guten infrastrukturellen Ausstattung sowie seiner naturräumlichen Einbindung als Tor ins Seenland Oder-Spree. Fürstenwaldes Stadtstruktur ist durch die Lage an der Spree geprägt, die sich mitten durch das geografische Stadtzentrum zieht und sowohl eine Vielzahl an Naherholungspotenzialen eröffnet als auch eine natürliche Zäsur zwischen Fürstenwalde Süd und Mitte bildet. Eine weitere Zäsur in Ost-West-Richtung stellen die Bahnanlagen dar, die die Innenstadt vom Stadtteil Nord trennen und eine erhebliche Barrierewirkung haben. Beide Elemente – Spree und Bahn – gliedern demnach die Stadt in drei Stadtteile mit jeweils eigenem Charakter: Stadtkern, Fürstenwalde Nord und Fürstenwalde Süd. Als regionaler Wachstumskern übernimmt die Stadt eine übergeordnete Rolle in der räumlichen Entwicklung der Region. Fachkräftesicherung, Innovation und Umlandkooperationen sind als zukünftige strategische Leitthemen benannt. Seit 2010 vermarktet sich Fürstenwalde in den Bereichen Wirtschaft, Leben, Wohnen und Gesundheit über die @see Region. Der Leitsatz, den die Stadt mit Blick auf 2030/2035 verfolgt, lautet daher auch „Fürstenwalde an der Spree – ein Wachstumszentrum in der dynamischen Metropolregion Berlin-Brandenburg“. Die Stadt sieht sich einerseits in der Position, Entwicklungsoptionen aus dem Berliner Verflechtungsraum aufzunehmen, hat zum anderen aber auch die Herausforderung, neue Entwicklungen und das erwartete Wachstum nachhaltig und für die Stadt tragfähig zu entwickeln.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Im INSEK von 2018 werden die räumlichen Schwerpunktsetzungen „Erlebbarmachen“ und „Aktivierung des Innerstädtischen Spreerraums“ für die Entwicklung der Drehscheibe Bahnhof als Eingangstor in die Region und die Etablierung eines Bildungs-, Freizeit- und Gesundheitscampus Fürstenwalde Nord gesetzt. Die im Jahr 2020 erfolgte Ansiedlung der TESLA-Fabrik in Grünheide hat bislang nur geringe Auswirkungen auf die Stadtentwicklungsdynamik. Die Bedeutung des Standortes als Wirtschafts- und Gewerbestandort soll aber weiter gefördert werden. Hierzu zählen neben Nutzung und Ausbau der verkehrlichen Anbindung insbesondere die Ertüchtigung der Wasserstraße durch Schleusenausbau, die vernehmliche Erschließung der Industrie- und

Gewerbegebiete sowie die Entwicklung auch weicher Standortfaktoren für neue Unternehmen und Gründungen.

Die Aufwertung des Stadtkerns mit dem Marktplatz und dem Dom ist weitestgehend abgeschlossen. Handlungsbedarf besteht in der Verknüpfung von Innenstadt und Spree, in der Wahrnehmbarkeit der Spree im Stadtraum sowie in der Gestaltung und Nutzung des innerstädtischen Spreerraums als Ganzes. Im Rahmen der Städtebauförderung fokussiert sich die Stadt auf den Erhalt ortsbildprägender Gebäude, die Sicherung der sozialen Infrastruktur und die Beseitigung von Leerstand und Funktionsschwächen. Die Innenstadt soll entsprechend weiter als Zentrum für den Handel gestützt und gestärkt werden. Dabei wird zusätzlich zu den städtebaulichen Aktivitäten die Rolle und Aufgabe eines starken Händlernetzwerkes und Innenstadtmanagements betont.

Die Stadt wurde 2005 in den Stadtumbauprozess aufgenommen. Die Aktivitäten erfassen den Rückbau von Wohnungen in elf stadumbaurelevanten Gebieten in Fürstenwalde Nord, Süd und Mitte. Die Aufwertungsmaßnahmen konzentrierten sich auf den Innenstadtbereich. Durch die Aufwertungsmaßnahmen wurde die Innenstadt als attraktiver und nachgefragter Wohnort gestützt. Die Stadtumbaustrategie von 2018 geht von einer stabilen Stadtentwicklung und einer wachsenden Haushaltszahl aus, sodass in der Zukunft kein weiterer Rückbau notwendig sein wird. Bedingt durch die demografische Entwicklung und Alterung wird in der Prognose aber ab 2030 wieder von einem erhöhten Leerstand ausgegangen.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Konkrete Überlegungen zur Überarbeitung des INSEK von 2018 bestehen nicht. Der Flächennutzungsplan der Stadt Fürstenwalde wurde 1997 aufgestellt und diverse Male in Teilbereichen fortgeschrieben. Nicht nur vor dem Hintergrund aktueller Herausforderungen und Rahmenbedingungen, sondern auch vor dem Hintergrund des Zusammenführens zu einer gesamtheitlichen Planungsgrundlage ist der FNP neu aufzustellen. Fürstenwalde gehört zu den Stadtumbaustädten und hat insgesamt 1.190 WE im Plattenbau (in 3 Stadtumgebungsbereichen) zurückgebaut. Parallel zur Fortschreibung des INSEK schreibt die Stadt Fürstenwalde die Stadtumbaustrategie 2017/2018 unter dem Titel „Stadtumbau in der zweiten Reihe“ fort. Unter Beteiligung der Öffentlichkeit sollen geeignete Maßnahmen zur Belebung des Marktes und der Weiterentwicklung der Innenstadt als Flanierort und kultureller Mittelpunkt der Stadt entwickelt werden. Dazu zählt auch die Durchführung von Festen, Konzerten und sonstigen kulturellen Veranstaltungen.

Tabelle 4: Konzepte und Förderprogramme Fürstenwalde/Spree

INSEK	2018
Flächennutzungsplan	1999, kein aktueller Stand
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2017
Mobilitätskonzept	Radverkehrskonzept in Aufstellung
Klimaschutzkonzept	Fortschreibung 2016
Wohnraumentwicklungsstrategie	In Aufstellung

Städtebauliche Zielplanung	2018
Bedarfsplan Kindertagesbetreuung	2019
Schulentwicklungsplan	in Aufstellung
Andere Planungen	Fokus Bahnhofsumfeld
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderprogramm Soziale Stadt ▪ Förderprogramm Stadtsanierung

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Anknüpfend an die Bemühungen zur Erhaltung und Entwicklung der Innenstadt steht die weitere Stärkung der Verknüpfung von Bahnhof und Innenstadt im Fokus der Stadtentwicklung. Der Bahnhof als Frequenzbringer und Drehscheibe in und für die Region ist hier der Ausgangspunkt. Dies umfasst sowohl die Stärkung des Einzelhandels als auch die Gestaltung des öffentlichen Raumes südlich des Bahnhofs. Das Bahnhofsumfeld, insbesondere die nördliche Bahnhofsvorstadt, ist ein Schwerpunkt im INSEK und bietet Verdichtungsflächen sowie innerstädtische Gewerbebrachen (Entwicklung Pintsch-Areal) mit Entwicklungspotenzial. Aktuell werden Flächen nördlich der Bahn mit verdichtetem Wohnungsbau entwickelt, weitere Flächenaktivierungen wären möglich, hier erfolgt eine Abstimmung mit dem Flächeneigentümer der DB AG. (Masterplan Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof). Die notwendige stadträumliche Verbindung und die Anbindung sind aber noch nicht ausreichend. Der Bahnhofsbereich selbst soll dabei weiter als multimodale Drehscheibe ausgebaut werden.

Trotz der positiven Bewertung der Stadtumbaumaßnahmen steht auch weiterhin die Sicherung und Aufwertung der Wohngebiete im Fokus. Es wird Stand 2018 von einer weiterhin, wenn auch kleinräumlich und dispers verteilten Leerstandsproblematik und einem Nebeneinander von Schrumpfung und Wachstum in den Stadtteilen ausgegangen. Insbesondere in Fürstenwalde Nord bestehen Herausforderungen in der sozialräumlichen Entwicklung bedingt durch Altersarmut, Zuwanderung und Integrationsaufgaben. Die Weiterentwicklung des Spreerraums als wichtiger Fokus der Stadtentwicklung verbindet das Ziel, den Standort Fürstenwalde auch als Wirtschafts- und Tourismusstandort insgesamt attraktiver zu machen, aber auch das Wohnumfeld zu stützen und die Verknüpfung zwischen den Quartieren zu verbessern.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Mit den Entwicklungsgebiet Spreevorstadt/Alte Wollfabrik (5,5 ha/rechnerisch ca. 230 WE) entwickelt die Stadt entsprechend der räumlichen Strategie Wohnbauflächen in zentraler Lage. Fürstenwalde verfügt laut eines Gutachtens zu Wohnbaulandpotenzialen im Stadt-Umland von Berlin und Potsdam, basierend auf aktuellen Flächenentwicklungen und bestehendem Planungsrecht (Stand 2016), über ein Neubaupotenzial von 1.069 Wohneinheiten auf Flächen mit >25 WE und ein Potenzial zur Bestandsverdichtung von 705 Wohneinheiten vor allem in Fürstenwalde Mitte und Süd. Das ist im Vergleich ein geringes Flächen-Bestandsentwicklungspotential. Gleichzeitig gehen die Stadt und auch die Stadtumbaustrategie von 2018 von einem erheblichen Potential aus, das aber schwer zu aktivieren ist. Dies sind zum einem Bestandsgebiete, die aufgrund ihres Charakters als

Kleinsiedlungsgebiete wie z. B. in Fürstenwalde Nord, nur schwer zu aktivieren oder als Konversionsflächen mit Altlasten belastet sind. Die Erweiterung nach außen ist durch die Waldgebiete kaum möglich. Geplante Erweiterungen, wie sie im Flächennutzungsplan von 1997 dargestellt sind, sind planerisch nur schwer umzusetzen. Das Baulandkataster der Stadt ist seit 2021 öffentlich einsehbar und bietet flächenscharfe Informationen zu Größe, bauplanungsrechtlichem Status etc. Eine daraus abgeleitete Gesamtübersicht der Potenziale liegt nicht vor. Ebenso gibt es keine Übersicht über die Auslastung von ausgewiesenen Baugebieten bzw. den Bebauungsplänen wie z. B. des EFH-Standorts Ketschendorfer Feldmark im Süden.

Die Kommune versucht allerdings aktiv, auch mit Unterstützung der Städtebauförderung, Flächen zu erwerben und eine langfristig orientierte Bodenvorratspolitik wird angestrebt. Die Vergabe von Grundstücken in Erbpacht ist akzeptiert und wird auch umgesetzt.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Wohnungsleerstand in Fürstenwalde betrug im Jahr 2020 4,2 %. Im Rahmen der Stadtumbaustategie von 2018 wird von einer möglichen Zunahme der Haushalte um 1.800 bis 2030 ausgegangen.

Gleichzeitig sind zwischen 2011 und 2015 12 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten 14 Baufertigstellungen je 1.000 EW.

Die Nachfrage und bisheriger Entwicklung im Wohnungsbau hat sich auch in Fürstenwalde auf das Segment des Ein- und Zweifamilienhausbaues konzentriert. Entsprechend hat sich der Anteil in diesem Segment am Wohnungsbestand in den Jahren 1995 bis 2020 um 4,3 % auf 32,9% erhöht. An den Baufertigstellungen der Jahre 2016-2020 hatten die Ein- und Zweifamilienhäuser einen Anteil von 41,8 %. Damit hat die Stadt ein deutlich diversifizierteres Angebot an Wohntypologien als die Vergleichsstädte im zweiten Ring. Angesichts der positiven Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt sind in Fürstenwalde künftig insbesondere qualitative Bestandsanpassungen sowie eine nachfragegerechte Erweiterung des vorhandenen Wohnungsangebotes durch Neubau erforderlich. Bedingt durch Alterung ist zukünftig von einer erhöhten Nachfrage nach mehr altersgerechtem Wohnraum auszugehen. Die Stadt möchte vor allem mehr Geschosswohnungsbau und keine Einfamilienhausgebiete entwickeln. Die Aktivierung von Investoren stellt hierbei eine zentrale Herausforderung dar. Nach eigenen Aussagen besteht kein Wohnungsleerstand und die Mietpreise ziehen an. Der Bestand an sozialgebundenem Wohnraum ist noch ausreichend und wird stadtpolitisch aktuell nicht weiter diskutiert. Qualifizierte Informationen zur Wohnungsnachfrage liegt nicht vor.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt verfügt über ein Klimaschutzkonzept von 2017. Bisher wurden aus dem Konzept keine Maßnahmen umgesetzt. Die im Konzept vorgesehene Besetzung der Stelle eines Klimamanagers konnte nicht realisiert werden.

Mobilität

Mit dem Masterplan „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“ hat die Stadt im Jahr 2020 den Ausbau des Bahnhofsareals sowohl im Sinne der städtebaulichen Entwicklung wie auch zur Umsetzung von Mobilitätsangeboten beschlossen. Diese umfassen alle Bereiche von der Unterstützung und des Ausbaus des Park+Ride-Angebotes sowie der Stärkung des Radverkehrs über die Optimierung der ÖPNV-Anbindung bis hin zur Erweiterung des

Park+Ride-Angebotes und einer stadträumlichen Aufwertung und barrierefreien Gestaltung des Stadtraums. Der Bau eines Fahrradparkhauses steht zur Diskussion. Die Überlegung zur Etablierung eines weiteren Bahnhofpunktes Süd aus dem INSEK im Zuge einer Quartiersentwicklung wird nicht weiterverfolgt.

Bildung und Daseinsvorsorge

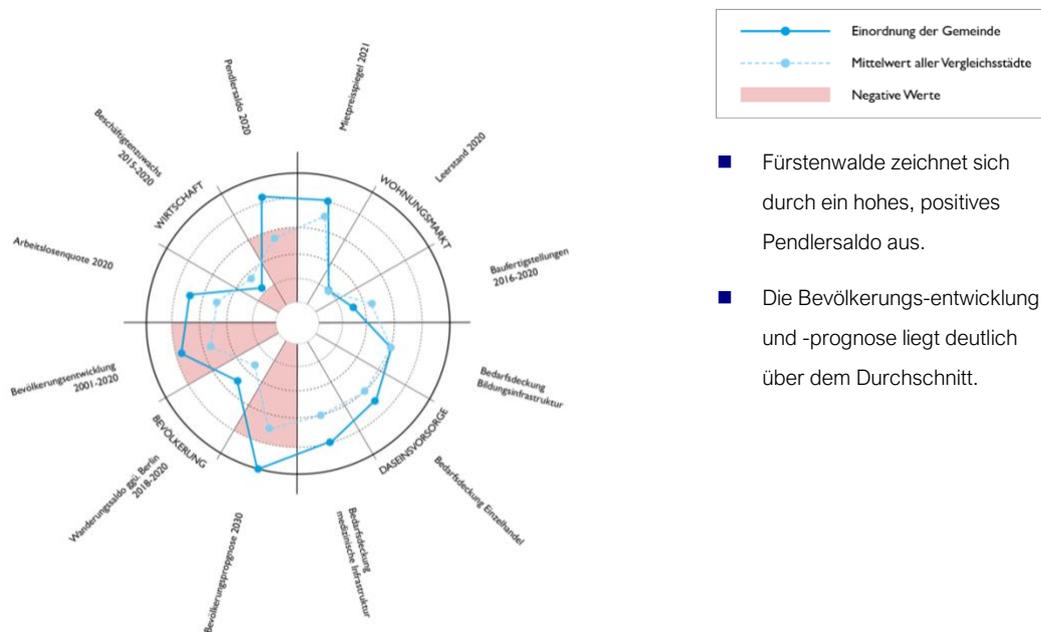
Wesentliches Ziel der Stadt ist die Sicherung und Stärkung der Dienstleistungsangebote, Einkaufsmöglichkeiten und Kulturangebote im Stadtzentrum. Insbesondere der Marktplatz und das Domumfeld sollen sowohl für Bewohner und Bewohnerinnen als auch für Besucher und Besucherinnen den wichtigsten öffentlichen Raum und Mittelpunkt in der historischen Innenstadt bilden. Für Maßnahmen zur Stärkung der Attraktivität der Innenstadt fehlen Akteure aus Zivilgesellschaft und Wirtschaft.

Die Stadt hat aufgrund ihrer expliziten Ausrichtung auf Wachstumspotenziale im Berliner Umland, aber auch aufgrund der Zuwanderung von Geflüchteten einen Fokus auf den Ausbau und die Qualifizierung der kommunalen Infrastruktur. Konkret wird laut Kitabedarfsplan 2019-23 generell ein weiterer Anstieg der Anzahl der Kinder im Alter von 0 bis unter 12 Jahren prognostiziert. Auch im Bereich der Schulversorgung wird ein anhaltender quantitativer und qualitativer Bedarf gesehen. Der Neubau der Spree-Oberschule im Süden der Stadt soll durch einen Grundschulneubau zu einem Bildungscampus ergänzt werden. Im Norden ist laut INSEK ein Schwerpunkt der Bildung, Freizeit und medizinischen Versorgung verortet. Die Neubaubedarfe sind aber nicht klar bezifferbar.

6. Fazit

Fürstenwalde ist als größte Stadt der Vergleichsstädte deutlich stärker als die anderen von der Vielfalt unterschiedlicher Funktionen und Aufgaben und ‚städtischer‘ Probleme bei weiterhin anhaltendem Stadtumbau geprägt. Gleichzeitig ist sie in die Dynamik des Berliner Umlandes eingebunden und bekennt sich zum landesplanerischen Ziel der „Zweite-Reihe-Stadt“. Die Fragen und Herausforderungen der eigenen Standortentwicklung werden durch die bislang ungewissen Auswirkungen der TESLA-Ansiedlung überlagert. Aktuell stehen vor allem Weichenstellungen in der Flächenplanung wie die Umsetzung zentraler Projekte der Stadtentwicklung an. Für Letztere ist durch die Förderprogramme eine gute Ausgangsbasis geschaffen.

Konkret erscheint es für Fürstenwalde in erster Linie darum zu gehen, eine Standort- und Zielbestimmung vorzunehmen, die dann vor allem Grundlage für eine Neufassung der Flächennutzungsplanung sein müsste, die dann durch bodenpolitische Instrumente zu untersetzen ist, für die es in der Stadt bereits Ansätze gibt.



- Fürstenwalde zeichnet sich durch ein hohes, positives Pendlersaldo aus.
- Die Bevölkerungsentwicklung und -prognose liegt deutlich über dem Durchschnitt.

Abbildung 9: Fürstenwalde im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 15.02.2023

Norbert Hein Erster Beigeordneter
Olaf Busch Leiter Amt 21 Stadtplanung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Grow Together - Ergebnisse der Steuerungsgruppe des Landkreises Oder-Spree zum Ansiedlungsvorhaben des Unternehmens Tesla und der „Gigafactory Berlin-Brandenburg“ (2020)
Ermittlung der Wohnungsbaupotenziale im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des kommunalen Nachbarschaftsforums (2016)
INSEK Fürstenwalde/Spree 2017 (2018)
Stadtumbaustrategie – Präsentation (2019)
Erste Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes (2017)
Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes 2016-2021 (2017)
Stadtumbau in der zweiten Reihe – Städtebauliche Zielplanung (2018)
Bedarfsplan für die Kindertagesbetreuung im Landkreis Oder-Spree, Fortschreibung 2019-2023 (2018)

4.5 Stadtporträt Gransee

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Gransee liegt im Landkreis Oberhavel. Die Stadt hat eine Fläche von knapp 122 km². Die Gemeinde liegt rund 66 km nördlich von Berlin. Sie gliedert sich in 14 Ortsteile und 13 Wohnplätze. Zwischen 1997 und 2003 fand ein Großteil der Eingemeindungen statt.

Mit 6.046 EW (Stand Dezember 2022) ist die Gemeinde auf die Bevölkerung bezogen, die mit Abstand kleinste Stadt im zweiten Ring.

Naturräumlich profitiert die Gemeinde von ihrer Lage südlich der Mecklenburger Seenplatte im Ruppiner Land.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Gransee in Funktionsteilung mit Zehdenick eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist regional über die Bundesstraße 96 sowie über mehrere Landes- und Kreisstraßen angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen liegen in Berlin (95 km) und Stettin (185 km). Die Stadt ist zudem im 60-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit im 60-Minuten-Takt nach Berlin ca. 50 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 1 Stunde.

Pendelverhalten

Die Stadt Gransee verfügt bei 1.382 Einpendlern und 1.542 Auspendlern über ein negatives Pendlersaldo von -156. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -50 je 1.000 EW.

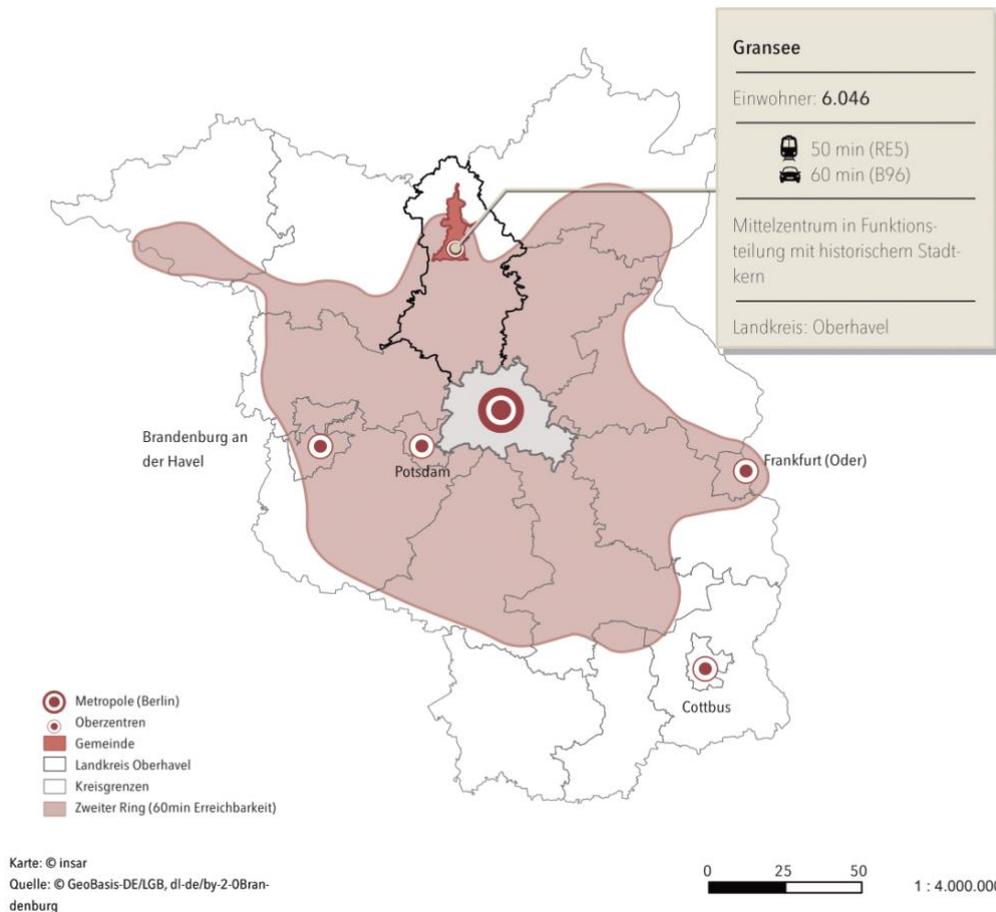


Abbildung 10: Übersichtskarte Gransee, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Gransee gestaltet sich seit 2001 vergleichsweise konstant. Im Jahr 2020 leben 5.849 Einwohner in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einem positiven Wanderungssaldo, welcher die rückläufige natürliche Entwicklung ausgleichen kann.

Eigene Prognosen der Gemeinde gehen von einer weiterhin stabilen Bevölkerungsentwicklung aus. Für eine höhere Zuzugsnachfrage nach Berlin besteht im Moment kein passendes Baulandangebot. Die Gemeinde konzentriert sich eher auf eine Diversifizierung der Bevölkerung als auf reinen Zuzug.

Wirtschaftsentwicklung

Gransee verfügt über eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur mit vorwiegend mittleren und kleineren gewerblichen Unternehmen. Gleichzeitig ist durch die Niederlassung unterschiedlicher Verwaltungen sowie des Krankenhauses und weiteren Anbietern des Gesundheitssektors ein stabiler Teilsektor an nicht-gewerblichen Arbeitsplätzen gesichert.

In Zukunft soll im Gewerbegebiet die Herstellung von Bio-Ethanol gefördert werden. Dem hierfür benötigten Personal werden zu diesem Zweck hochqualitative Bildungs- und Betreuungsangebote für die Kinder gemacht. Der überwiegend inhabergeführte Einzelhandel wird durch die Ansiedlung neuer Vollsortimenter an der B96 durch zwei „Frequenzbringer“ erweitert. Das vorhandene Einzelhandelsangebot soll gezielt durch kreative und serviceorientierte „Nischenangebote“ ergänzt werden.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten hält sich in Gransee seit Jahren konstant. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 0,7 % auf 2.006 verzeichnet werden. Es ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 342 je 1.000 EW. Die Arbeitslosenquote liegt im Jahr 2020 bei 7,6 %. 10,2 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Das Mittelzentrum in Funktionsteilung Gransee ist als ehemalige Kreisstadt auch heute noch ein wichtiger Verwaltungsstandort. Die Säulen der Stadtentwicklung in Gransee sind: Arbeiten, Wohnen, Bildung. Diese gilt es hinsichtlich ihrer Qualitäten im Gleichklang und ausgewogen zu entwickeln.

Die gewerbliche Entwicklung soll auch unter der Maßgabe nachhaltiger und zukunftsfähiger Entwicklung gefördert werden und dem hierfür notwendigen Personal sollen gezielt hochqualitative Bildungs- und Betreuungsangebote für ihre Kinder gemacht werden. Gleiches gilt in Bezug auf andere Fachkräfte, wie medizinisches Personal. Im Blick dabei ist stets die Förderung lokaler Wertschöpfungen.

Gransee profitiert heute von einem strategischem Stadtentwicklungsansatz der Nachwendezeit, der den Blick stets auf 10-20 Jahre in die Zukunft gerichtet hat. Damit wurden Grundlagen für heutige Planungen geschaffen, wie z.B. auch für die kommunale Wärmeplanung. Initial war die beginnende Stadtsanierung, an die sich der Fokus auf die Gewerbeentwicklung anschloss.

Impulse erhielt die Stadt dabei von Anfang an durch eine externe Vernetzung und den Erfahrungsaustausch mit anderen Städten. Gransee schloss Partnerschaften in die alten Bundesländer hinein und war Gründungsmitglied der AG Historische Ortskerne. Dieser Ansatz wurde über die Jahre konsequent weiterverfolgt und so resiliente Strukturen entwickelt. Anders als noch im INSEK 2015, sieht sich die Stadt heute als Stadt im zweiten Ring und möchte die Stellung aktiv nutzen. Es ist das Bestreben der Stadt die Funktionen der Daseinsvorsorge aufrecht zu erhalten und auszubauen. Dazu gehört neben einer entsprechenden Bildungsinfrastruktur auch das Angebot an attraktivem Wohnraum. Neben der hohen stadt- und naturräumlichen Qualität zeichnet sich Gransee durch sein Vereinsleben aus. Neben dem Schwerpunkt Sport (Volleyball und Fußball) kümmern sich auch Willkommensinitiativen zur Sicherung des sozialen Friedens um die Integration von Geflüchteten.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Das derzeitige INSEK von 2009 (Fortschreibung 2015) bildet weiterhin den geltenden Handlungsrahmen für die Stadtentwicklung. Es galten zwei Grundsätze:

- Stabilität vor Wachstum,

- Notwendiges im Gleichklang entwickeln und nicht allein auf
Bauflächenausweisung fokussieren.

Auf diese Weise konnte die Stadt bisher allen Anfragen mit Angeboten begegnen. Im Falle einer Taktverdichtung der Bahn nach Berlin sähe sie sich jedoch massiv unter Druck. Hier gilt es, erneut Voraussetzungen zur Sicherung der Reaktionsfähigkeit zu schaffen. Wesentliche Schwerpunkte sind die Altstadt Gransees sowie der Bereich vor dem Ruppiner Tor, die seit 1995 als Sanierungsgebiete festgelegt sind.

Im Ergebnis der seit Beginn der Sanierung umgesetzten Ordnungsmaßnahmen konnten entsprechend der o. g. baulichen Granseer Charakteristik zahlreiche Nebengebäude erhalten werden. Im weiteren Sanierungsprozess ist dieses Sanierungsziel in Abstimmung mit Eigentümern, der Denkmalpflege und unter Berücksichtigung der Möglichkeiten und Inanspruchnahme der Wohnraumförderung weiterzuerfolgen. Insgesamt wurden bis 2020 nahezu der gesamte öffentliche Straßenraum und die Freiflächen im Sanierungsgebiet erneuert. Der südliche Bereich des Sanierungsgebietes soll nach Auslaufen der Kulisse des Denkmalschutzes in die Aktivitäten im Bereich Lebendige Zentren überführt werden. Schlüsselmaßnahmen sind dabei die Neuorganisation des (ruhenden) Verkehrs, die Sanierung der Stadtmauer und die Fertigstellung des Gesundheitszentrums sowie die Entwicklung eines Ortes für Kultur und Bildung (Klausurflügel, Bibliothek).

Die damit verbundene Etablierung eines breiten kulturellen Angebotes stellt eine Herausforderung dar. Jährliche Theaterveranstaltungen werden gut angenommen. Zudem finden regelmäßig Stadt- und Bürgerfeste unter Einbindung von Initiativen, Institutionen und Bevölkerung statt.

Neben der Altstadt liegt der Fokus auf der Weiterentwicklung der Infrastruktur- und Versorgungsachse südlich der Altstadt. In den Ortsteilen gilt es Orte der Gemeinschaft und Gesellschaft zu fördern. Hier sollen Ansätze aus der Innenstadt übertragen und neue Strukturen geschaffen (Wege, Radwegeverbindungen, Sportflächen, Gemeindehäuser) werden. Zudem sollen auch die Ortsteile an den Konzepten zur Energieversorgung partizipieren können.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Grundsätzlich wurden die Maßnahmen des INSEK vielfach umgesetzt, die Entwicklungen daraus jedoch nicht evaluiert (Wirkung in Öffentlichkeit, Politik etc.). Eine neue INSEK-Stufe ist in Vorbereitung. Als strategisches Steuerungselement sollen dessen Ergebnisse im Haushalt abgebildet werden - dies lässt der Leitfaden des MIL laut Einschätzung der Stadt allerdings derzeit nicht zu.

Tabelle 5: Konzepte und Förderprogramme Gransee

INSEK	2015
Flächennutzungsplan	2002
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2007, übergemeindliche Versorgungsfunktion mit unterdurchschnittlicher Umsatz-Kaufkraft Relation)
Mobilitätskonzept	2021

Klimaschutzkonzept	2010 Integriertes Klimaschutzkonzept für die Region Oberhavel Nord Entwurf zu Strategie, Ansätze und Maßnahmen zur Entwicklung eines zukunftsfähigen Energieversorgungskonzeptes
Städtebauliche Zielplanung	Sanierungsplan
Schulentwicklungsplan	Ausschuss Entwicklungen der Grundschulen
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierungsgebiet Altstadt ▪ Lebendige Zentren ▪ Keine Förderung Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Neben der Weiterentwicklung der Innenstadt und der Entwicklung des südlichen Teils liegt ein wesentlicher städtebaulicher Entwicklungsfokus auf dem Bahnhofsumfeld. Das Bahnhofsgebäude sowie angrenzende Flächen wurden durch die Stadt erworben, Parkplätze entwickelt und eine Unterführung als Verbindung zum Gewerbegebiet geschaffen. Eine Nutzung für das Bahnhofsgebäude wird derzeit noch gesucht, Ziel ist aber der Umbau zum Freizeit- und Jugendzentrum. Weitere Potenzialflächen befinden sich östlich der Bahn, bspw. für Fahrradstellplätze. Die Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt soll insb. für Fuß- und Radverkehr weiter gestärkt werden. Durch den Grunderwerb durch die Stadt besteht die besondere Chance, ein neues Stadtquartier unmittelbar am Bahnhof zu entwickeln. Die Lage des geplanten Quartiers schafft die Möglichkeit, in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof zu wohnen und die verkehrliche Anbindung zu einem Arbeitsplatz, zum Beispiel in Berlin, zu nutzen. Damit sind sehr gute Voraussetzungen gegeben, um ein modernes, nachhaltiges und innovatives Quartier zu schaffen, dass sich an den Bedürfnissen der Granseer orientiert und an die Infrastruktur der Stadt Gransee angepasst ist. Das Quartier soll in verdichteter Bauweise Raum für Eigentums- und Mietwohnungsbau sowie altengerechtes Wohnen bieten. Ergänzend sind Einzelhandel und die notwendige Wohnfolgeinfrastruktur vorgesehen. Die Stadt geht von einem gesteuerten Entwicklungsprozess von 20 bis 25 Jahren aus. Kernproblem für die Realisierung ist der Umgang mit dem Lärmschutz. Gleichzeitig könnte nach Aussagen der Stadt der Ortsteil Dannenwalde (Bahnhaltelpunkt) ein perspektivisches Entwicklungsgebiet darstellen. Hier existiert in Bahnhofsnähe eine Innenbereichsfläche mit Verdichtungspotenzial.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt entwickelt Wohnbauflächen überwiegend selbst, damit die Stadtentwicklung – nach eigenen Kriterien – selbst in der Hand behalten werden kann. Hierzu zählt bspw. auch der zurückliegende strategische Ankauf von Potenzialflächen. Auch die Vergabe in Erbbaupacht ist für die Stadt denkbar (Bahnhofsquartier).

Heute sind die Neubaupotenziale im Innenbereich begrenzt und wenn, dann nur in Randlagen gegeben. Im Sanierungsgebiet selbst sind sie nur in geringem Maß vorhanden. Neben dem Denkmalschutz ist der Naturschutz (Waldumwandlung) bei einigen Potenzialen restriktiv. Die Stadt wägt jedoch genau die Sinnhaftigkeit von

Entwicklungsflächen ab. Ihr Interesse ist die Erschließung von Synergien mit Blick auf Folgeinfrastrukturen und -investitionen. Einen großen Bedarf sieht sie bei ergänzenden Angeboten für Wohnformen.

In der Baulandvergabe kommt ein „Einheimischenmodell“ zum Einsatz. Hierbei werden die Interessenten in drei Gruppen unterteilt: von hier, zurückkommend und einheimisch werden wollend.

Bei Letzteren sind das gesellschaftliche Engagement und die familiäre Verknüpfung in die Region ausschlaggebend. Nach diesem Modell wurden 16 Grundstücke vergeben (12 mit Wurzeln in Gransee, 4 von außerhalb). Zudem behält die Stadt stets Reservegrundstücke für interne Anfragen zurück.

Wohnungsmarktentwicklung

Zum Wohnungsleerstand gibt es keine Aussagen. Der Bestand und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt sind vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Dies betrifft sowohl den Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (52,5 %), der im Vergleich zu 1995 um 2 % gestiegen ist, wie auch an den Baufertigstellungen in den Jahren 2016-2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser mit einem Anteil von 100 % einen vergleichsweise hohen Anteil hatten.

Insgesamt sind zwischen 2011 und 2015 18 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten weitere 11 Baufertigstellungen je 1.000 EW.

In letzter Zeit sind nach Aussagen der Stadt Mietangebote wieder gefragt. Insbesondere qualitativ hochwertige Angebote mit zeitgemäßen Schnitten werden nachgefragt. Ein weiteres Nachfragesegment sind das betreute Wohnen, Service-Wohnen und die Altenpflege.

Eine ausschließliche Förderung von gebundenem Wohnraum entspricht nicht der Ziel- und Nachfragegruppe. Die Förderung muss in einem ganzheitlichen Ansatz aufgehen.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt ist im Klimaschutzkonzept der Region Oberhavel Nord von 2010 mit behandelt worden. Im Bereich von Klimaschutz und Klimaanpassung gelten übergeordnete Konzeptionen, die mit dem Ziel der Umsetzung in ein neues INSEK übersetzt werden sollen. Im Bereich der energetischen Stadtsanierung fokussiert sich die Stadt im Bereich ihrer Mitte auf die Wärmeversorgung. Im Bereich der Klimaanpassung liegt der Fokus auf der Ingenieurebene, insb. bei der Regenwasserbewirtschaftung. Entlang des Stadtwalls liegt eine gewachsene Gartenstruktur, inkl. Gewässerstruktur. Ziel ist, den südlichen Teil als „Schwamm“ zu entwickeln und Gewässerstrukturen wieder zu aktivieren. Die Durchgrünung der Stadt wird bei allen Projekten mitgedacht.

Mobilität

Der MIV ist Teil des alltäglichen Lebens in Gransee. Alternativen werden zwar entwickelt, werden aber auf Grund der Siedlungsstruktur immer Ergänzungsangebote bleiben. Die Nachfrage nach aktiver Mobilität steigt allerdings. Die Fahrradstellplätze am Bahnhof sind immer voll. Fahrradwege und -stellplätze werden durch die Kommune daher als Teil der Angebotsplanung gesehen. Für die Stadtverwaltung wurden kürzlich Dienstfahrräder beschafft. In der Innenstadt besteht die Idee des Landkreises zur Entwicklung eines

autonomen Shuttles. Dies befindet sich bisher jedoch auf der Konzeptebene. Die Stadt Gransee ist außerdem derzeit bestrebt, Stellplätze für Dauerparker außerhalb der Altstadt zu konzentrieren (100 Stellplätze). Innerhalb der Innenstadt erfolgt eine Neuregelung des Parkraums. So sollen Straßenräume qualitativvoller und unter Bevorzugung des Fußverkehrs entwickelt werden.

Die B96 stellt eine wichtige Erschließungsachse für das Gewerbe und die Industrie dar. Der Bahnanschluss stellt jedoch einen wesentlichen Wachstumsmotor und Standortvorteil dar.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Digitalisierung wird als Chance gesehen. 2015 wurde die Schaffung von Infrastruktur für schnelles Internet angestoßen. Dies wird als Grundvoraussetzung für dezentrales Arbeiten und den Doppelvorteil „schnell online arbeiten und schnell in Berlin“ gesehen. Zur Entwicklung der Smart City bedarf es eines übergeordneten Konzepts. Anknüpfungspunkte sind hier die Voraktivitäten im Wettbewerb „Zukunftsstadt“ (Phase 2). Hier wurde die Stadt als digitales Netzwerk abgebildet. Dies ist derzeit aber kein Tätigkeitsschwerpunkt. Die „Gransee-App“ dient als Informationsmedium, Stadtinformation, Veröffentlichungsort von Beschlüssen und Alltagsinformationen. Sie ist im Baukastensystem erweiterbar.

Der Einzelhandel in der Stadt sieht sich strukturellen Problemen gegenüber. Der überwiegend inhabergeführte Einzelhandel hat insb. Probleme bei der Ladennachfolge und wird eine Herausforderung bleiben. Die Stadtverwaltung kann nur versuchen, neue „Frequenzbringer“ zu schaffen. Z. T. wird hierzu bewusst vom EKZ (2007) abgewichen, bspw. durch die Ansiedlung zweier Vollsortimenter an der B96 zur Sicherung der Versorgung. Ziel ist aber weiterhin Maß zu halten. Diese Maßnahme ist zudem Teil der Gesamtmaßnahme zur Entwicklung des Bahnhofsbereiches. Das vorhandene Einzelhandelsangebot soll gezielt durch kreative und serviceorientierte „Nischenangebote“ ergänzt werden.

Die Zahl der Grundschul Kinder und der zur Betreuung angemeldeten Kinder im Amtsbereich Gransee ist in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Der Grundschulstandort ist entsprechend perspektivisch zu entwickeln. Dies kann die Stadt allein nicht stemmen. Da Förderprogramme hier überzeichnet sind, braucht es ergänzende Möglichkeiten.

Kitas und Schulen liegen in einem Versorgungsband südlich der Innenstadt zwischen der Oberhavel Klinik im Südwesten und dem Bahnhof im Südosten. Die dort gelegene Oberschule wird vom Landkreis betrieben und soll erneuert werden. Nach der Fertigstellung geht der Oberschulstandort zurück an die Stadt. Aufgabe der Stadt ist, diesen Standort planerisch zu entwickeln. Durch das MVZ erfolgte ergänzend eine Konzentration von medizinischen Versorgungsangeboten in der Innenstadt.

6. Fazit

Gransee verfolgt eine klare Linie in der Stadtentwicklung und versucht, diese in den konkreten Projekten umzusetzen. Die Stadtgröße und die im Verhältnis schwächere Entwicklungsdynamik unterstützen dies. Integrierte Stadtentwicklung und das INSEK werden dabei stärker als interne Prozesssteuerung als eine konzeptionelle Grundlage verstanden und die Fragen an die INSEK-Leitlinie eröffnen Perspektiven zur Diskussion der Frage, inwieweit die INSEK als Instrumente für die eigenen Entscheidungen oder als Entscheidungsgrundlage für andere z. B. die Förderinstitutionen gesehen werden. Die Herausforderung für Gransee wird es sein, bei wachsender Dynamik, ausgelöst durch die verbesserte Bahnanbindung, jeweils vor der Welle zu bleiben.

Konkret stellt sich dabei die Frage, wie eine Unterstützung und instrumentelle Beratung zur Umsetzung der geplanten Quartiersentwicklung gestaltet werden kann.

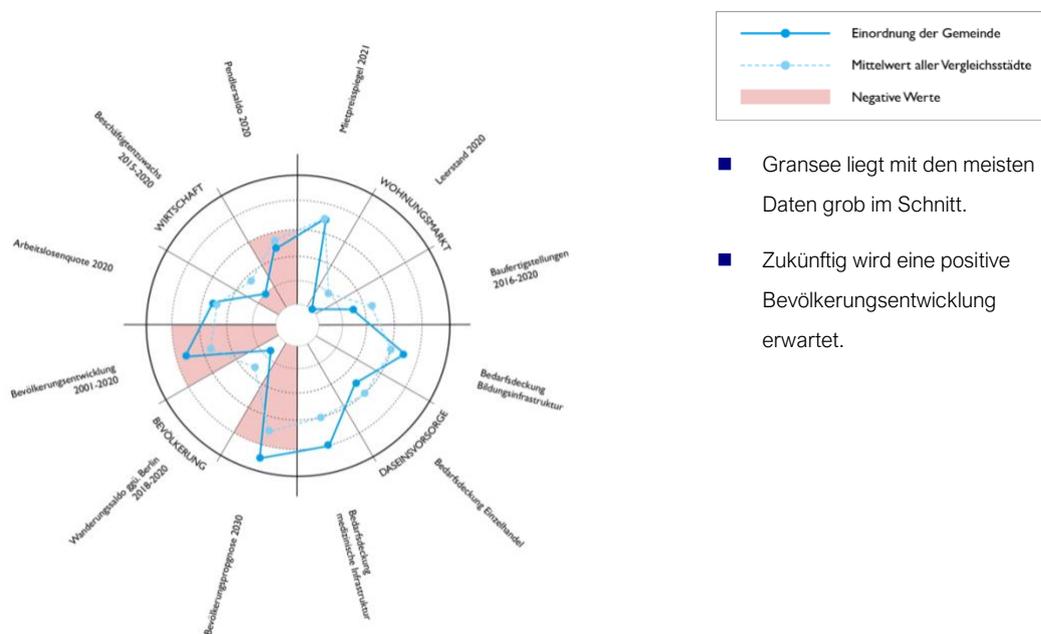


Abbildung 11: Gransee im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 18.01.2023

Herr Zehmke	Leiter FB I
Herr Tutsch	Stadtplanung
Herr Gruschinske	Bürgermeister

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

INSEK FGZ (2015)
 Rahmenplan und Leitlinien für die Entwicklung des Bahnhofsquartiers (2020)
 Städtebauliche Zielplanung „Altstadt Gransee“ (2021)
 Einzelhandelskonzept (2007)
 Innovatives Mobilitätskonzept (2021)
 Perspektivische Entwicklung der Grundschulen – Präsentation (2021)
 Integriertes Klimaschutzkonzept Oberhavel Nord (2010)

4.6 Stadtporträt Lübben

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Das Lübbener Stadtgebiet umfasst eine Fläche von insgesamt 120 km². Die Gemeinde liegt im Landkreis Dahme-Spreewald. Die Gemeinde liegt rund 86 km südöstlich von Berlin. Die Entfernung zu Cottbus beträgt knapp 55 km.

Das Stadtgebiet von Lübben setzt sich aus der Kernstadt, sechs Ortsteilen, zwei bewohnten Gemeindeteilen und fünf Wohnplätzen zusammen. Ein Drittel der Fläche sind Waldgebiete. Damit gehört die Stadt zu den walddreichen Kommunen. 9,5 km² oder knapp acht Prozent des Stadtgebietes sind bebaute Fläche.

Derzeit leben in Lübben 13.966 Einwohner (Stand Dezember 2022). Mit fast 1.400 Einwohnern ist Steinkirchen der größte Ortsteil von Lübben. Neuendorf fasst hingegen mit 160 Bewohnern und Bewohnerinnen die wenigsten Einwohner der Kreisstadt.

Die Spree, die Berste, der Burg-Lübbener-Kanal, der Rote Nil mit ihren Nebenarmen und der Stadtpark „Hain“ prägen die Stadtstruktur deutlich. Ca. 60 Prozent des Stadtgebietes liegen innerhalb des Biosphärenreservates Spreewald.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Lübben eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist regional über die Bundesstraßen 115 und 87 sowie über Landes- und Kreisstraßen angebunden. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (65 km). Die Stadt ist zudem im 30-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn an Berlin angeschlossen (RE2 & RE7).

Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 90 Minuten.

Pendelverhalten

Lübben verzeichnet mit 684 Beschäftigten einen positiven Pendlersaldo. Dies entspricht einem Plus von 49 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -17 je 1.000 EW.

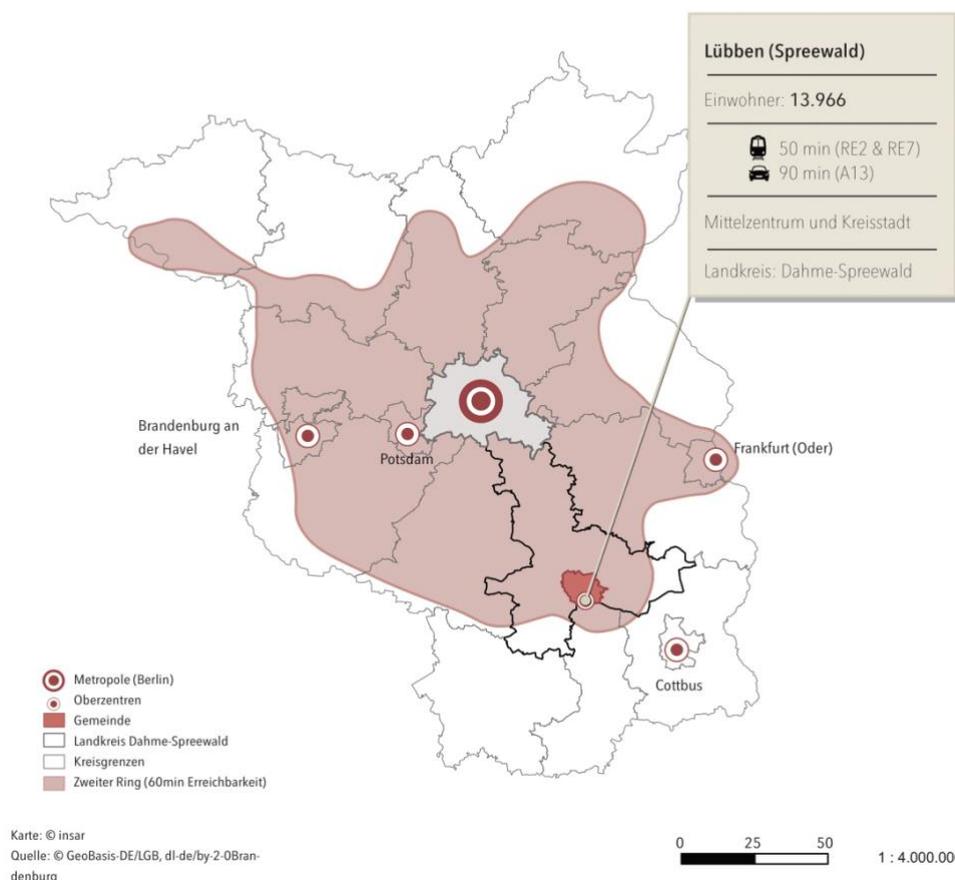


Abbildung 12: Übersichtskarte Lübben, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lübben ist nach Angaben des LBV seit 2001 leicht rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 4,3 % zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 14.667 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer konstanten negativen natürlichen Entwicklung, welche durch den positiven Wanderungssaldo nicht ausreichend abgefangen werden kann. Für den Zeitraum bis 2030 wird trotzdem mit einer verringerten Abnahme der Bevölkerung, nur um 0,1 %, im Vergleich zu 2020 gerechnet. Es zeigt sich demnach eine leicht rückläufige Entwicklung, welche dennoch als vergleichsweise stabil eingeordnet werden kann - insbesondere im Vergleich mit Städten ähnlicher Lage und Größenordnung im Land Brandenburg.

Die eigene Bevölkerungsprognose zeigt gegenüber der Prognose des Landes einen leichten Anstieg der Zahlen seit 2012 auf. Der demographische Wandel wird trotzdem eine Anpassung der Daseinsvorsorgeeinrichtungen erforderlich machen. Für einen höheren Zuzug müssten lokale Maßnahmen getroffen werden, um die Attraktivität für die entsprechenden Zielgruppen zu steigern.

Wirtschaftsentwicklung

Der Wirtschaftsstandort Lübben (Spreewald) wird stark durch die drei großen Gesundheitsstandorte „Asklepios Fachklinikum“, „Klinikum Dahme-Spreewald“ und das „Reha-Zentrum Lübben“ geprägt. Gleichzeitig sorgt die Bezeichnung als staatlich anerkannter Erholungsort seit 1999 für touristischen Zulauf. Neben zahlreichen Verwaltungsstandorten kommt in Lübben dem produzierenden Gewerbe und der Landwirtschaft eine hohe Bedeutung zu.

Im Rahmen der Projekte des Strukturkommission Lausitz ist das Konzept eines Besucherinformationszentrums für die Wirtschaftsregion (mit Stadtmuseum und Kultureinrichtung) sowie Tagungsmöglichkeiten entwickelt worden. Aktuell läuft hierzu eine Machbarkeitsstudie. Die Gewerbeflächen sind ausgelastet. Die Etablierung eines Co-Working-Space wurde von Seiten der Gemeinde angestrebt, kam allerdings nie zur Umsetzung. Private Angebote sind hingegen bereits vorhanden.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten in Lübben war in den letzten 10 Jahren vergleichsweise konstant. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 2,2 % auf 6.279 verzeichnet werden. Hieraus ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 448 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 beträgt die Arbeitslosenquote 4,5 %. 14,5 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Die Stadt Lübben ist Mittelzentrum und Kreisstadt. Sie ist von einer positiven Entwicklung mit viel Dynamik gekennzeichnet und blickt auf eine stabile Entwicklung. Sie versteht sich als regionaler Anker und setzt auf Anziehungskraft sowie eine umfassende Versorgung (Verwaltung, Dienstleistung, Bildung, Gesundheit) für die Stadt und die Region.

Eine besondere Rolle spielt der Tourismus in Lübben. Die Stadt ist ein Hauptort des Spreewaldtourismus und hat damit übergeordnete Bedeutung im Osten Deutschlands. Durch die „schnelle“ Verbindung nach Berlin und attraktive Potenzialflächen für die Entwicklung als Wohnstandort, definiert sich die Stadt als Stadt der zweiten Reihe und will diese Rolle auch zur weiteren Stadtentwicklung nutzen.

Die Stadt ist geprägt von den Gewässern, allen voran den Flussläufen der Spree und den Kanälen, die die Stadt durchziehen. Die Altstadt ist das Herz und das Zentrum der Stadt. Große Teile der historischen Innenstadt wurden im 2. Weltkrieg zerstört, sodass in den Folgejahren viele der Baulücken und zerstörten Gebäude mit Neubauten versehen wurden. Die Innenstadt mit Breiter Straße, Marktplatz und Gubener Straße ist der administrative, infrastrukturelle, touristische und kulturelle Mittelpunkt der Stadt. Die naturräumlichen Gegebenheiten im Niederungsbereich der Spree beschränken bis heute die Möglichkeiten der Stadterweiterung, die sich im Wesentlichen in Ost-West-Richtung sowie Richtung Süden vollzogen hat. Dies hat zur Folge, dass der Landschaftsraum auch über 800 Jahre nach der Stadtgründung von Norden wie auch von Süden bis an den historischen Stadtkern heranreicht.

Diese naturräumliche Lage im Spreewald sowie die historische Altstadt begründen eine hohe Standortqualität. Gleichzeitig scheint die Stadt diese auch nach eigener Aussage nur bedingt proaktiv nutzen zu können. Wegen der natürlichen und fachgesetzlichen Beschränkungen kann die Stadt dieses Potenzial nicht wie gewünscht ausbauen.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Das INSEK von 2018 setzt sehr stark auf die funktionalen und infrastrukturellen Aspekte und richtete sich in den Leitlinien und Empfehlungen entsprechend auf die Qualifizierung und Weiterentwicklung der Standortqualitäten auf wirtschaftlicher, kultureller, sozialer und auch gesellschaftlicher Ebene sowie des Gemeinwesens. Die räumliche Entwicklungsperspektive wird vom Fokus auf die Innenstadt, die Verknüpfung der innerstädtischen Wegebeziehungen sowie den Beziehungen in die Landschaft und die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes geprägt.

Darüber hinaus wird ein Fokus auf die Stärkung und Sicherung von Stadt- und Ortsteilen sowie des Stadtzentrums gelegt. Das Stadtzentrum und zentrumsnahe Quartiere werden dabei als erste Priorität auch für die Nutzung der Wohnungsbaupotenziale definiert. Diese bestandsorientierte Perspektive wird durch den Einsatz der Städtebauförderungsmittel entsprechend umgesetzt.

Die Stadt Lübben (Spreewald) hat die Altstadt 1993 als Sanierungsgebiet förmlich festgelegt. Die Gesamtmaßnahme „Sanierungsgebiet Lübben-Altstadt“ wird demnächst abgeschlossen. Die Altstadt ist darüber hinaus Bestandteil des Programms „Aktive Stadtzentren“ mit dem die Verknüpfungen und Aufwertungen bis hin zum Bahnhofsumfeld umgesetzt werden sollen. Die weitere Entwicklung in den Stadtumbaugebieten ist ebenfalls von Konsolidierung und Verbesserung der Qualität der Wohnfolgeeinrichtungen in Lübben Nord geprägt. Im Rahmen der Projekte des Strukturkommission Lausitz ist das Konzept eines Besucherinformationszentrums für die Wirtschaftsregion (mit Stadtmuseum und Kultureinrichtungen) sowie Tagungsmöglichkeiten entwickelt worden, das die Rolle der Stadt als Zentrum auch für die Wirtschaftsregion stärken sollen. Hierzu läuft aktuell eine Machbarkeitsstudie.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Konkrete Überlegungen zur Überarbeitung des INSEK von 2017 bestehen nicht, solange die Konsolidierungs- und Vorranggebiete ausreichend Potenziale zur Wohnraumförderung ausweisen und im Zuge der Flächennutzungsplanung auch Entwicklungschancen im Außenbereich eröffnet werden. Im Jahr 2019 sind große Flächen der Innenstadt und der Weststadt (bahnhofsnahe) als Vorranggebiete Wohnen nach dem Grundsatz „Innen- vor Außenentwicklung“ ausgewiesen worden.

Der Flächennutzungsplan befindet sich in Überarbeitung und prüft neue Flächenausweisungen. Für die Stadt hat laut INSEK eine hohe baukulturelle Qualität einen großen Stellenwert. Sie stellt das Zusammenspiel zwischen dem Bewahren des Alten und dem Schaffen des Neuen her. Gleichmaßen beinhaltet sie einen verantwortungsvollen Umgang mit der Umwelt. Baukultur ist Prozesskultur, Veränderung und Wandel.

Tabelle 6: Konzepte und Förderprogramme Lübben (Spreewald)

INSEK	2018
Flächennutzungsplan	Wird neu aufgestellt
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2015
Klimaschutzkonzept	In Überarbeitung (Stand 2014)
Tourismuskonzept	2017

Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fördermittel zu Umsetzung einiger Projekte aus dem Klimaschutzkonzept ▪ Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung ▪ Aktives Stadtzentrum
-----------------	---

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Die Innenstadt als funktionales und urbanes Zentrum für Lübben und die Region steht im Fokus der Stadtentwicklung. Sie ist kleinteilig strukturiert, städtebaulich integriert und verfügt Stand 2018 über eine Vielzahl an Fachgeschäften und zentrenergänzenden Funktionen. 41 % der Geschäfte mit 12 % der gesamten Verkaufsfläche in Form einer überwiegend kleinteilige Einzelhandelsstruktur befanden sich 2018 in der Innenstadt.

Räumlich liegt der Fokus auf der Umsetzung der besseren Erreichbarkeit und Verknüpfung der Innenstadt mit dem Bahnhof. Hierzu wird ergänzend ein Mobilitätskonzept (Mobilitätsachse Lübbener Hain) umgesetzt.

Neben kleinteiligen Flächenentwicklungen in Bebauungsplanverfahren, vorrangig für Einzelhausbebauungen, wird auf der Konversionsfläche der ehemaligen Pappenfabrik am Schützenplatz in direkter Anbindung an den Bahnhof und die neue Mobilitätsachse ein neuer innenstadtnaher Wohnstandort entwickelt.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt Lübben verfügt kaum noch über aktivierbare innerstädtische Bauflächen. Es fehlt an schutzfreien und bodenrechtlich zum Verkehrswert verfügbaren Flächen. Eines der wenigen größeren Vorhaben ist das Quartier Schützenplatz mit ca. 140 WE für das im Rahmen eines Beteiligungsverfahrens bereits ein städtebaulicher Entwurf erarbeitet wurde. Die Aufstellung des B-Plans beginnt, sobald ein Kooperationspartner Planung, Kosten und Folgen der Bebauungsplanung trägt. Das Verfahren ist noch nicht angelaufen, da der aktuelle Eigentümer dazu nicht bereit ist.

Im INSEK 2018 ist eine Zusammenstellung möglicher Flächenpotenziale für Geschosswohnungsbau dargestellt, die aber keine quantifizierbaren Aussagen ermöglicht. Aktuelle Potenzialflächen sind im FNP-Vorentwurf abgebildet, konkrete Entwicklungspotenziale hängen allerdings von der Bedeutung für das Biosphärenreservat ab und können weiterhin durch die Lage im Hochwasserschutzgebiet beschränkt sein. Die Aktivierung von Baulücken wird von der Stadt gleichsam als schwierig eingeschätzt, da sich viele Flächen nicht in öffentlicher Hand befinden und Investoren und Flächeneigentümer schwer zu aktivieren sind. Die starke Orientierung der vorhandenen, planungsrechtlich gesicherten Baugebiete auf Ein- und Zweifamilienhäuser hat zu einem geringen Angebot an anderen Wohn- und auch eigentumsfähigen Typologien geführt.

Die Stadt führt zur Vergabe von Flächen Konzeptvergaben durch. Eine wesentliche Randbedingung für die Anwendung der Konzeptvergabe ist eine ausreichende Anzahl an Interessenten, die in den Verfahren nicht immer erreicht werden konnte.

Eine wesentliche Randbedingung für eine ausreichende Flächenbereitstellung selbst im Innenbereich der Stadt ist die Lage im Biosphärenreservat und vor allem die Hochwasserrisikovorsorge (HQ100). Mit der Ausweisung der Überschwemmungsgebiete nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) der Oberen Spree durch das Ministerium für

Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) wird entsprechend eine erhebliche Anzahl von Flächen von den baulichen Schutzvorschriften des WHG erfasst und reduziert folglich die wohnbauliche Flächennutzbarkeit.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Wohnungsleerstand in Lübben betrug im Jahr 2020 0,5 %. Eine Übersicht über einen zukünftigen Wohnungsbaubedarf existiert nicht. Die strategischen Dokumente der Stadt sprechen von einer Schaffung nachfragegerechter Wohnungsangebote und einem qualitativen Ausbau.

Gleichzeitig sind zwischen 2011 und 2015 19 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten weitere 20 Baufertigstellungen je 1.000 EW. Die Stadt liegt damit im Mittelfeld.

Der Bestand und die Entwicklung auf dem Wohnungsmarkt ist vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt, Dies betrifft sowohl den Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (42,6 %), der im Vergleich zu 1995 um 4,5 % gestiegen ist wie auch an den Baufertigstellung in den Jahren 2016-2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser einen Anteil von 62,7 % hatten. Der Schwerpunkt auf dem Segment des Ein- und Zweifamilienhauses wird von der Stadt als kritisch angesehen.

Der Wohnungsmarkt wird insgesamt als angespannt beschrieben, was auch durch den geringen Leerstand dokumentiert wird. Der Wohnungsmangel besteht vor allem im hochpreisigen Segment. Größere Geschosswohnungen sind nicht im Angebot. Gebaut wird wenn, dann eher altersgerechter Wohnraum. Dies wirkt sich auch auf die Standortattraktivität z.B. für hochqualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus, die in Lübben keinen adäquaten Wohnraum finden. Ergänzend wird auch das Fehlen von Neubau im preisgedämpften Segment bemängelnd, der für Durchschnittsverdienende erschwinglich ist. Eine Übersicht bzw. eine strukturierte Betrachtung zum Wohnungs- und Mietmarkt liegt nicht vor.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt verfügt seit 2014 über ein kommunales Klimaschutzkonzept. Seit 2016 ist ein Klimaschutzmanagement in der Stadt aktiv. Für die Stadtquartiere Lübben Nord und Lübben West wird in Kooperation von Stadt, Kreis und Wohnungsunternehmen aktuell ein integriertes Quartierskonzept zur energetischen Sanierung erstellt. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Strategie zur Steuerung von Freiflächenphotovoltaikanlagen.

Mobilität

Ein Fokus der Mobilität ist die Radverkehrsplanung, die vom Landkreis Dahme-Spree 2021 erstellt wurde. Schwerpunkte sind der Ausbau der Ladeinfrastruktur, der Radwege und der Barrierefreiheit. Insbesondere die nicht vorhandenen Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind ein Problem für Schulbesucher und Schulbesucherinnen.

Um den Bahnhof gibt es keine übergreifende Mobilitätsplanung. Die Stadt setzt hier eigene Initiativen um. Ab April 2023 können Pendler und Pendlerinnen dort 60 gesicherte Fahrradstellplätze in einer Fahrradstation nutzen, die die kommunale Wohnungsbaugesellschaft betreibt.

Eine eigene Stadtbuslinie in Lübben wurde aufgrund zu geringer Frequentierung aufgegeben. Mit dem Bau der geplanten Umgehungsstraße wird eine deutliche

Verringerung der Verkehrsbelastung im Zentrum von Lübben und eine Verbesserung der Qualität erwartet.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Innenstadt von Lübben soll weiter als Zentrum der Stadt in allen Bereichen Handel, Aufenthalt, Tourismus und Kultur gestärkt und in ihrer Funktion gesichert werden. Die Innenstadt befindet sich aktuell im Wandel. Die ehemals wichtige Einkaufsstraße, die Breite Straße, leidet unter dem Strukturwandel. In der Innenstadt treten Leerstände auf und neue Nutzungen entwickeln sich in Richtung Dienstleistung und Service. Der Verwaltungsstandort unterstützt diese Nachfrage. Die Aktivierung der vorhandenen Akteure im Sinne eines City Management sieht die Stadt als große Herausforderung, da aktuell eine Dialogplattform fehlt.

Für die Versorgung mit Kita- und Schulplätzen bestehen in Lübben ausreichende Kapazitäten. Laut der Kitabedarfsplanung des Kreises 2022-25 ist der Kitabedarf gedeckt, wenn auch in ausgewählten Kohorten eine leichte Unterdeckung erwartet wird. Für die Schulplätze wurde für eine Schule eine 3-Zügigkeit geschaffen, eine Erweiterung des Angebotes durch Schulneubau ist aber nicht notwendig. Aktuelle werden zwei Kitas neugebaut und eine Schule erweitert.

6. Fazit

Die Stadt Lübben profitiert von ihrer Rolle als Kreisstadt und als etabliertes Mittelzentrum in landschaftlich attraktiver Lage. Die Entwicklung und die Zielsetzungen sind eher bestandsorientiert und richten sich auf die Qualifizierung des Vorhandenen. Mit Blick auf die räumliche Lage und die benannten Probleme in der Wohnraumversorgung sowie die Transformation im Zentrum ist zu erwarten, dass dies in Zukunft nicht mehr ausreichend ist. Wie mögliche Impulse aus dem Transformationsprozess auf der Lausitzachse in Lübben aufgenommen werden oder ob die zukünftige Dynamik stärker durch die Wohnungsnachfrage aus dem Zentrum der Metropolregion geprägt sein wird, bleibt offen. Eine stärkere Positionierung der Stadt und die Auseinandersetzung mit den zukünftigen Herausforderungen wird entsprechend notwendig sein.

Konkret sind vor diesem Hintergrund sowohl der Flächennutzungsplan als auch eine vertiefte Auseinandersetzung mit der Wohnraumentwicklung Zukunftsaufgaben der Stadt.

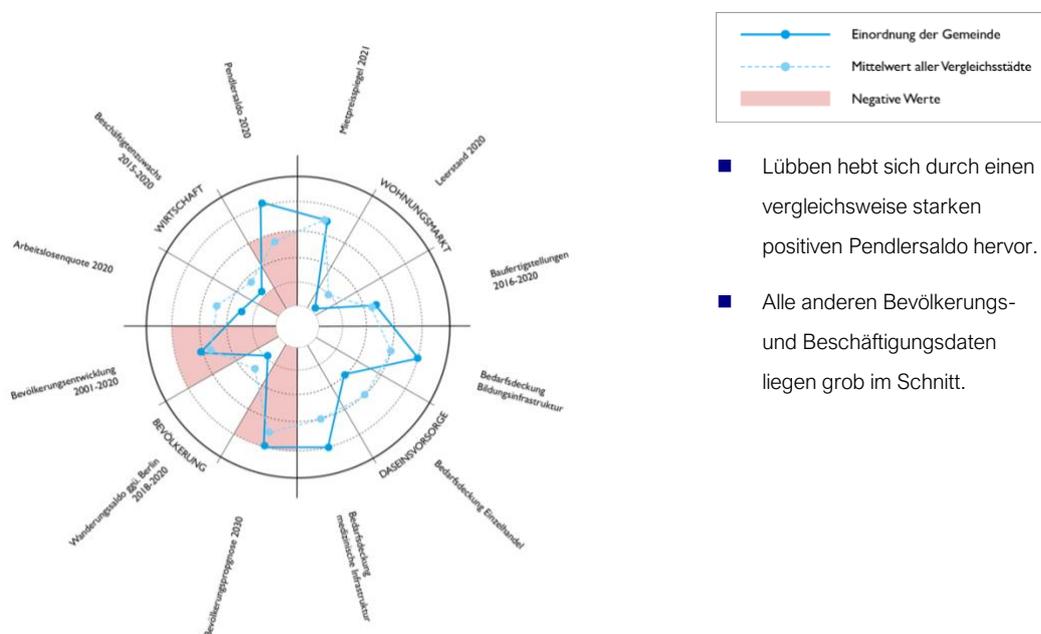


Abbildung 13: Lübben im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und -partnerinnen und weitere verwendete Quellen

Interview am 08.02.2023

Jens Richter	Bürgermeister
Katja Lehmann	SG Stadtplanung & -entwicklung – Kom. Sachgebietsleitung
Nicola Schmitz	SG Stadtplanung & -entwicklung – Sachbearbeitung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
 Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

INSEK Lübben 2030 (2018)
 Kommunales Klimaschutzkonzept (2013)
 Bedarfsplanung für die Kindertagesbetreuung, LK Dahme-Spreewald 2022/23 -2024/25
 Schulentwicklungsplan des LK Dahme-Spreewald, Fortschreibung 2017/18 - 2021/22

4.7 Stadtporträt Lübbenau/Spreewald

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Lübbenau/Spreewald liegt im Südosten Brandenburgs, im Landkreis Oberspreewald-Lausitz. Die Gemeinde liegt knapp 80 km südöstlich von Berlin. Die Entfernung zu Cottbus beträgt 36 km. Das Stadtgebiet umfasst neben der Kernstadt 13 Ortsteile.

Das Stadtgebiet von Lübbenau umfasst eine Fläche von 13.942 Hektar. Davon sind, Stand 2019, 1.858 Ha (13,3 %) Siedlungsfläche, 609 Ha (4,4 %) Verkehrsfläche, 10.873 Ha (78,0 %) Wiesen- und Ackerland sowie 602 Ha (4,3 %) Gewässerfläche. Damit weist die Stadt einen höheren Anteil an Wasserfläche auf als das Land Brandenburg insgesamt (3,4 %).

In Lübbenau leben derzeit 15.726 Einwohner (Stand Dezember 2022). Die meisten davon leben in der Kernstadt (ca. 11.700 EW). Der mit der geringsten Einwohnerzahl ist demgegenüber Leipe mit 107 EW.

Aufgrund der Lage am südöstlichen Rand des Biosphärenreservates Spreewald wird die Stadt Lübbenau auch als Tor zum Spreewald bezeichnet. Seit 1998 führt die Stadt das Prädikat „Staatlich anerkannter Erholungsort“.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Lübbenau eine Funktion als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist überregional über die Bundesautobahnen 13 und 15 sowie regional über mehrere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (75 km). Die Stadt ist zudem im 30-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn (RE 2 und RE 7) an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit im 30-Minuten-Takt nach Berlin ca. 1 Stunde. Mit dem Auto dauert die Fahrt rund 1 Stunde und 30 Minuten.

Ab dem Jahr 2027 wird mit dem Abschluss des zweigleisigen Ausbaus ein 30-minütiger Takt geschaffen.

Pendelverhalten

Der Pendlersaldo der Stadt Lübbenau/Spreewald liegt mit 746 deutlich über dem Durchschnitt. 4.526 Einpendlern stehen 3.784 Auspendler gegenüber. Dies entspricht einem Pendlersaldo von 47 je 1.000 EW. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -13 je 1.000 EW.

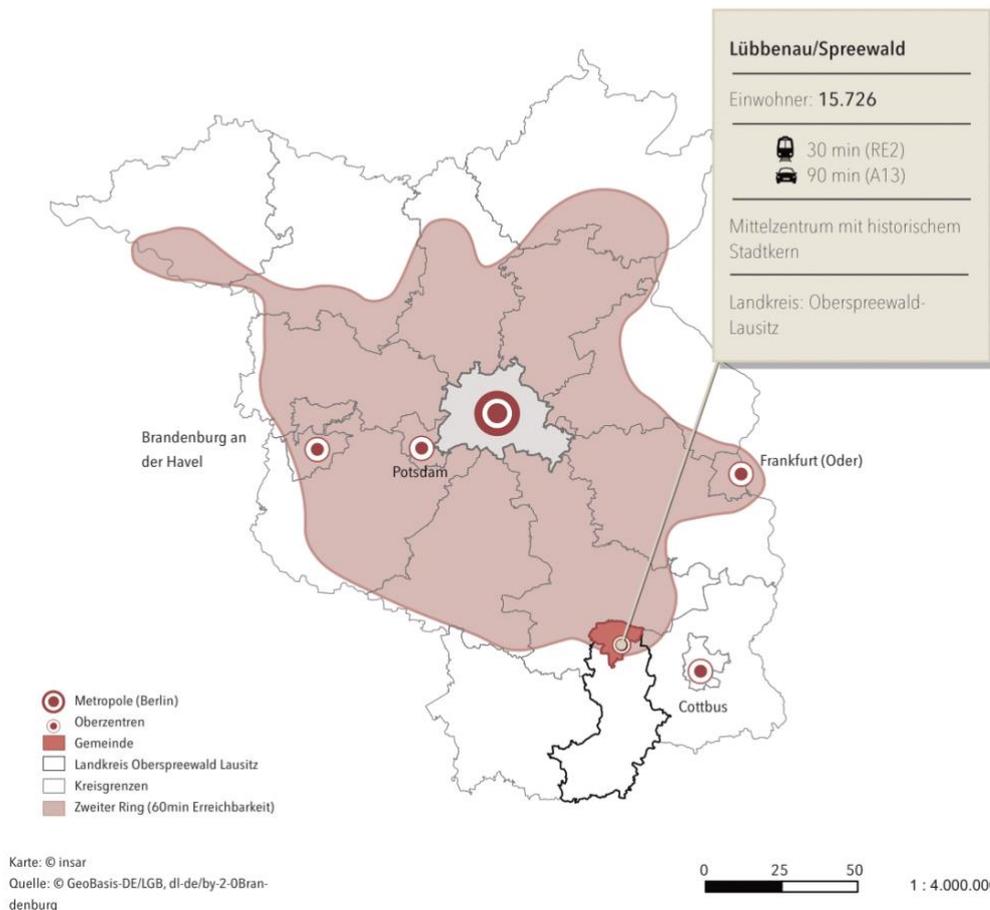


Abbildung 14: Übersichtskarte Lubbenau/Spreewald, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Lubbenau/Spreewald ist seit 2001 stark rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 16,8 % zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 15.969 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer konstanten negativen natürlichen Entwicklung, welche durch das positive Wanderungssaldo nicht ausreichend abgefangen werden kann. Für den Zeitraum bis 2030 wird daher vom Landesamt für Statistik eine weiteren Abnahme der Bevölkerung um 9,2 % im Vergleich zu 2020 prognostiziert.

Eine Bevölkerungsstabilität wird derzeit nur durch Zuzug erreicht.

Wirtschaftsentwicklung

Aufgrund seiner günstigen Lage im Verkehrsnetz (Spreewalddreieck A13/15) verfügt die Stadt Lubbenau/Spreewald über beste gewerblich-industrielle Voraussetzungen. Die präzente Lage in einem großen Naturraum und die Nähe zu den Ballungszentren Dresden und Berlin bieten weiterhin gute Entwicklungschancen für Tourismus und

Wohnungswirtschaft. Der Tourismus bietet für Lübbenau eine große Chance, ist allerdings bis heute aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Spree vorrangig in der Altstadt anzutreffen.

Große unausgeschöpfte Potenziale bieten die Vermarktung Bergbaufolge-landschaften sowie die Neustadt mit dem Spreeweltenbad und dem Spreewelten Hotel. Weiterhin sind die Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebiets Am Spreewalddreieck sowie die Errichtung eines Co-Working-Centers sowie eines Zentrums für regionale Erzeugnisse geplant.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten ist in Lübbenau in den letzten Jahren stark angestiegen. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 10,6 % auf 7.039 verzeichnet werden. Die Beschäftigtendichte beträgt 441 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 liegt die Arbeitslosenquote bei 6,2 %. 9,4 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Die Stadt Lübbenau war und ist als Mittelzentrum auf der Entwicklungs- und Innovationsachse nach Cottbus durch die Bergbautätigkeit in der Lausitz und den aktuellen Transformationsprozess geprägt. Als Doppelstadt aus dem historischen Stadtkern als touristisches Eingangstor in den Spreewald und der Neustadt, die zusammen mit der Entwicklung des Bergbaus und des Kraftwerks in Lübbenau entstand, hat sie das Thema der Brücke - räumlich wie inhaltlich - immer stark in das Zentrum ihrer Entwicklung gerückt.

Der Bevölkerungsrückgang in den 1990er Jahren und der darauffolgende Stadtumbauprozess ab 2002 hat die Stadt und die Stadtentwicklung stark geprägt. Inzwischen befindet sich die Stadt mit der Stadtumbauphase III in einer Situation, die zwar weiter den Umgang mit Schrumpfung notwendig macht, sich aber im Wesentlichen auf infrastrukturelle Aufwertungsvorhaben konzentriert. Mit dem 2020 verabschiedeten Strukturstärkungsgesetz haben sich die Randbedingungen für die Entwicklung wiederum geändert. Durch den Einsatz von zusätzlichen Fördermitteln soll der Strukturwandel durch die Schaffung neuer Perspektiven proaktiv durch Investitionen begleitet werden. Die Stadt nimmt diese neuen Impulse auf und richtet ihre weitere Entwicklung an den Leitmotiven Entwicklung, Stabilisierung und geordneter Ausbau einer zukunftsfesten Stadt im Kontext der aktuellen und zukünftigen Herausforderungen sowie Chancen aus. Hierbei wird aktiv auf eine Mitnahme der Bürgerschaft abgezielt. Entwicklung und Ausbau der Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort im zweiten Ring werden dabei explizit als Potenzial und Ziel genannt.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Perspektiven der Stadtentwicklung liegen nach dem Eckpunktepapier zur Stadtumbaustrategie von 2023 schwerpunktmäßig in der Neustadt und im Bereich des Bahnhofes und der Bahnlinie, die die Zäsur zwischen Alt- und Neustadt darstellt. Diese werden unterstützt durch die als Leuchtturmprojekte geplanten Maßnahmen im Rahmen des Strukturwandels Lausitz (STARK Programm). Sie umfassen den Bau eines Co-Working-Spaces in unmittelbarer südlicher Nähe zum Bahnhof, die Revitalisierung des ehem. Lokschuppens südlich der Bahn zu einem Schaufenster für regionale Erzeugnisse (Gurkenwelt) sowie die Neustrukturierung des Industrie- und Gewerbegebietes auf dem alten Kraftwerksgelände. Durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen rechnet die Stadt mit bis zu 1.000 neuen Arbeitsplätzen.

Die Stadt verfolgt darüber hinaus das Ziel, die mit den Stadtumbau begonnene Umgestaltung der Neustadt fortzusetzen, diese aber an die neuen Erfordernisse anzupassen. Dies umfasst nicht mehr nur die Sicherung und Stärkung vorhandener Wohnanlagen, sondern auch die Schaffung von Wohnraum für unterschiedliche Nachfragegruppen und die Bereitstellung entsprechender qualifizierter Wohnfolgeeinrichtungen. Entsprechend werden in der Neustadt neue, ergänzende Wohngebäude errichtet und die Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen mit den Mitteln der Städtebauförderung erneuert und erweitert und auch neugebaut.

Mit der geplanten Entwicklung des Bahnhofsviertels südlich der Bahnlinie wird sowohl eine räumliche Verbindung von Altstadt und Neustadt geschaffen und bahnhofsnah ein neuer Entwicklungsschwerpunkt als Ankerpunkt für Wirtschaft, Tourismus sowie Wohnen etabliert.

Damit einher geht die Verlegung der L 49 von der Nord- auf die Südseite des Bahnhofs und die Umsetzung einer niveaufreien Querung des geplanten zweigleisigen Anschlusses der Bahnstrecke nach Cottbus. Durch die Realisierung dieser miteinander verknüpften Maßnahmen erhofft sich die Stadt nachhaltige Impulse für den Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Derzeit werden das Integrierte Stadtentwicklungskonzept sowie die Stadtumbaustrategie (als Baustein und Handlungsfeld der integrierten Stadtentwicklung) fortgeschrieben und in einem breiten Beteiligungsprozess mit der Bürgerschaft, Unternehmen, Institutionen, Verbänden, Politik, Jugend und sonstigen Akteuren diskutiert. Die Ergebnisse werden voraussichtlich Mitte 2023 vorliegen und als Beschlussvorlage in die Stadtverordnetenversammlung eingebracht.

Tabelle 7: Konzepte und Förderprogramme Lübbenau/Spreewald

INSEK	nein, Fortschreibung wird angegangen
Flächennutzungsplan	nein
Einzelhandelsentwicklungskonzept	ja
Mobilitätskonzept	Niveaufreies Verkehrskonzept (NVK) (Eisenbahnkreuzungsprojekt)
Bedarfsplan Kindertagesbetreuung und Schulentwicklungsplanung	2022
Andere Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebietes Am Spreewalddreieck ▪ Errichtung eines Coworking-Centers ▪ Planung eines Zentrums für regionale Erzeugnisse
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Strukturförderung für Schlüsselprojekte ▪ Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung ▪ Soziale Stadt läuft aus ▪ LEADER für die Ortsteile

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Ausgehend von der weiteren Qualifizierung der Neustadt wird das Lindenviertel im Süden der Neustadt als innovatives und umweltgerechtes Stadtquartier mit ca. 120 neuen WE entwickelt. Zusätzlich entsteht ein kleinerer neuer Wohnstandort auf einer Konversionsfläche (Turbine). Mit den impulsgebenden Entwicklungen rund um den südlichen Bahnhofsbereich (Lokschuppen, Co-Working-Space) verbindet die Stadt die Neugestaltung des Gesamtareals zu einem neuen Eingang zur Neustadt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll die bereits 2012 erarbeitete Rahmenplanung für das Areal fortgeschrieben werden. Eine Flächenbilanz liegt hierzu nicht vor.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Mit dem Innenentwicklungskonzept hat die Stadt 2017 eine sehr detaillierte Untersuchung zu möglichen Innentwicklungsflächen und deren Potenzialen durchgeführt. Über Testentwürfe auf den identifizierten Flächen werden sehr detailliert mögliche Nutzungs- und Gestaltungsoptionen für alle Flächen in der Neustadt und der Altstadt dargestellt. Das Konzept beschreibt weiterhin die planungsrechtlichen und bodenpolitischen Optionen und Instrumente der Kommunen für eine aktive, auf Innentwicklung ausgerichtete Flächenpolitik. Die Stadt hat allerdings keine Beschlüsse zu einer aktiven Bodenpolitik. Im Bereich Gewerbe bestehen derzeit Planungen für ein ca. 25 Ha großes Industriegebiet in Kittlitz. Es werden ansonsten primär vorhandene Standorte genutzt. Gleichzeitig steht die Entwicklung des Industrie- und Gewerbegebietes Am Spreewalddreieck im Rahmen des STARK Programmes im Mittelpunkt.

Mit dem Biosphärenreservat als naturräumliche Grenze, den ausgewiesenen Überschwemmungsgebieten nach WHG und den Flächen im Süden unter Bergrecht hat die Stadt nur eng begrenzte räumliche Entwicklungsmöglichkeiten.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Wohnungsleerstand in Lübbenau betrug im Jahr 2020 2,1 %. Der in der Vergangenheit prägende Rückbau wird nicht mehr durchgeführt.

Gleichzeitig sind zwischen 2011 und 2015 2 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgte eine weitere Baufertigstellung je 1.000 EW. Die Gemeinde Lübbenau verzeichnet damit die geringste Anzahl an Baufertigstellungen zwischen 2011 und 2020 im Kontext der Vergleichsstädte.

Die auch in Lübbenau bislang prägende Nachfrage nach Einfamilienhäusern verringert sich nach eigener Aussage und auch in diesem Segment ist der Markt eher entspannt. Flächen für EFH stehen z.B. auch noch in der Innenstadt zur Verfügung. Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am Wohnungsbestand im Jahr 2020 betrug nur 30,3 % und ist damit einer der geringsten der Vergleichsstädte im zweiten Ring. Seit 1995 hat sich sein Anteil am Gesamtwohnungsbestand aber um 8,6 % erhöht. An den Baufertigstellungen 2016 bis 2020 hatten die Ein- und Zweifamilienhäuser einen hohen Anteil von 86,5 %.

Die Stadt sieht den Bedarf an verdichtetem Wohnungsbau auch für Familien, wenngleich die Nachfrage aktuell noch nicht in den Geschosswohnungsbau geht. Es besteht aber die Sorge, dass für die Zukunft das Angebot an attraktivem Geschosswohnungsbau fehlt. Das Angebot an preisgedämpften Mietwohnungen im Bereich unter 5 € / qm ist hoch und entsprechend ist die Anzahl und Nachfrage nach belegungsgebundenen Wohnungen eher gering.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt Lübbenau/Spreewald misst im Rahmen ihres kommunalen Energiekonzeptes dem Einsatz erneuerbarer Energie und der Verbesserung der Energieeffizienz in öffentlichen Gebäuden eine große Bedeutung bei. Im Lübbenauer Energiefeld soll das Thema Energieerzeugung beispielhaft und erlebbar im Wandel der Zeit präsentiert werden. Es dient somit als Lehrweg, als verknüpfendes städtebauliches Element und als Erinnerung an frühere moderne Techniken. In unterschiedlichen Präsentationsformen sollen Energiequellen und deren Einsatz dargestellt werden. Alternative und zukünftig dominierende Energiequellen werden dabei im Vordergrund stehen. Eine Stelle im Programm kommunaler Klimaschutz ist aktuell beantragt.

Mobilität

Lübbenau ist nach eigenen Aussagen eine Fahrradstadt, in der alles gut zu erreichen ist. Konkret liegen keine Planungen im Kontext neuer Mobilität vor. Die Stadt verfügt über eine Stadtbushlinie, die aber eher wenig angenommen wird. Am Bahnhof soll eine Bike+Ride-Station errichtet werden. Mit dem ‚Radschober‘ hat die Stadt an drei Standorten dezentral speziell angefertigte Fahrradgaragen, welche die Form eines spreewaldtypischen Heuschobers haben, aufgestellt. Diese richten sich in erster Linie an den Fahrradtourismus.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Innenstadt ist nach eigenen Aussagen angemessen mit Einrichtungen des kleinteiligen Einzelhandels ausgestattet. Bedingt durch die relative Größe und die Rolle als Hauptort des Spreewaldtourismus wird kein Handlungsbedarf gesehen.

Die Mehrzahl der Kita- und Schulangebote befinden sich in der Neustadt und stellen ebenso wie die Sportstätten eine Fokus in den kommenden Jahren dar. Durch die sich stabilisierende Bevölkerungsentwicklung und den strategisch anvisierten Zuzug als Stadt des zweiten Rings sieht die Stadt einen erheblichen Erneuerungs- und Ausbaubedarf. Der geschätzte Investitionsbedarf liegt mittelfristig bei 30 Millionen Euro. Die Zahl der Kinder im Kitaalter ist nach einer deutlichen Steigerung in dem letzten 10 Jahre aber verhältnismäßig gleichgeblieben. Die notwendigen Kapazitätserweiterungen, die im Kitabedarfsplan 2022 bis 2025 dargestellt sind, beziehen sich entsprechend auf die Erweiterung der Hortplätze zur Umsetzung der Betreuungspflichten sowie die Sanierung und notwendigen Ersatzneubau.

6. Fazit

Die Doppelstadt Lübbenau mit der touristisch geprägten Altstadt und der Neustadt als Wohnstadt südlich der Bahn positioniert sich vor allem im Bahnhofsbereich und damit verbunden in der Neustadt neu. Die Änderungen der Straßenverkehrsführungen unterstützen diesen Prozess. Entsprechend verfügt die Stadt über Entwicklungsoptionen, die sie nutzen möchte und kann auf die Effekte aus dem Lausitzprogramm bauen. Dabei entspricht die Dynamik noch nicht den Optionen, sodass sich Stadt in einer eher komfortablen Lage befindet.

Konkret wird sich die Realisierung der Zielsetzungen und der Optionen an der Umsetzung in den Schlüsselvorhaben, insbesondere den Quartiersentwicklungen, beweisen. Neben Fragen der räumlichen Gestaltung und Einbindung sind dies Themen der aktiven Flächenentwicklung und Steuerung des zukünftigen Wohnungsangebotes sowie die Umsetzung von Nachhaltigkeitsaspekten in den Vorhaben.

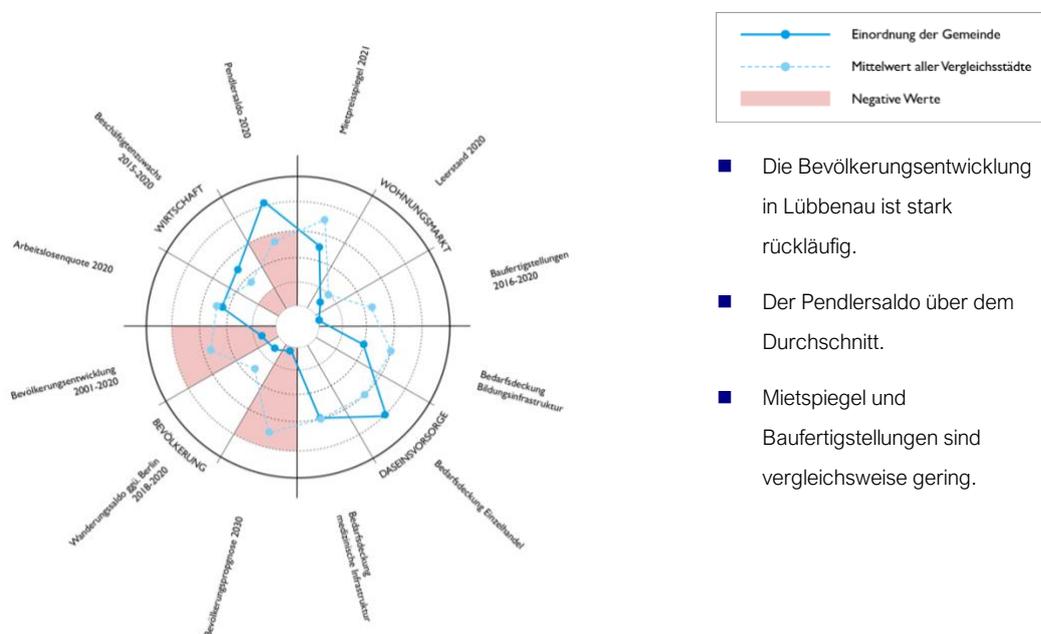


Abbildung 15: Lübbenau im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 20.01.2023

Helmut Wenzel Bürgermeister
Sven Blümel Fachbereichsleitung Stadtentwicklung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)
Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

INSEK Lübbenau, 3. Fortschreibung (2019)
Bedarfsplanung d. Kindertageseinrichtungen & Kindertagespflege 2022-2025 (2022)
Innenentwicklungskonzept (2017)
Strukturstärkungsgesetz – Präsentation (2023)
Diagramme zur Bevölkerungsstatistik – Präsentation (2022)
Strategische Gesamtberatung – Präsentation (2022)

4.8 Stadtporträt Nauen

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Nauen umfasst eine Fläche von rund 268 km² und liegt in einer Entfernung von ca. 40 km westlich von Berlin. Die Stadt ist knapp 35 km von Potsdam entfernt.

Die amtsfreie Gemeinde Nauen umfasst die Kernstadt sowie 14 Ortsteile mit dörflich geprägter Siedlungsstruktur. Elf davon wurden in der Gebietsreform 2003 eingemeindet. Etwa 70 % der Gesamtfläche sind landwirtschaftlich genutzte Flächen und 20 % Waldflächen.

Die Stadt Nauen hat etwa 19.352 Einwohner (Stand Dezember 2022). Alle Ortsteile haben weniger als 1.000 Einwohner und einen dörflichen Charakter behalten. Die meisten Einwohner hat Wachow mit 945 EW, dicht gefolgt von Börnicke mit 912 EW.

Landschaftlich liegt Nauen im Havelländischen Luch zwischen dem ausgedehnten Landschaftsschutzgebiet Nauen-Brieselang-Krämer und überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen im Süden und Südwesten.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Nauen eine Funktion als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die überörtliche Anbindung Nauens ist durch die Bundesstraßen B5 und B273 abgesichert. Sie stellen die Verbindung nach Berlin und zu den Bundesautobahnen A10 (Berliner Ring) und A24 dar. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (65 km).

Nauen verfügt zudem über einen Haltepunkt des Regionalbahnverkehrs. Eine Regionalexpress- sowie zwei Regionalbahnlinien binden Nauen an die Metropolregion an.

Im 30-Minuten-Takt dauert die Fahrt nach Berlin ca. 40 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt ca. 60 Minuten.

Pendelverhalten

Die Stadt Nauen verfügt über einen positiven Pendlersaldo von 561 Beschäftigten. Dies entspricht einem Pendlersaldo von 31 je 1.000 EW. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -59 je 1.000 EW.

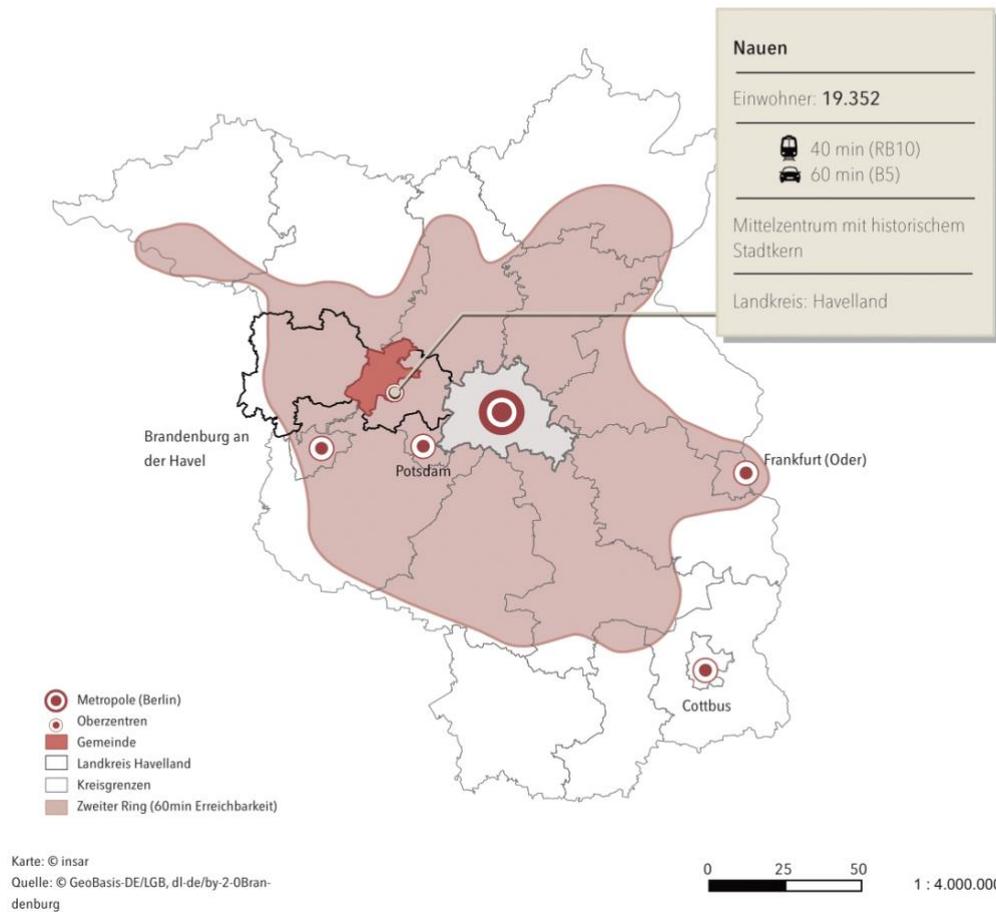


Abbildung 16: Übersichtskarte Nauen, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Nauen gestaltet sich seit 2010 durchgehend positiv. Im Jahr 2020 leben 19.042 Einwohner in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einem konstanten positiven Wanderungssaldo, auch gegenüber Berlin.

Die eigene Bedarfsprognose geht davon aus, dass Nauen weiterhin vom Wohnungsdruck in Berlin und Potsdam profitiert.

Wirtschaftsentwicklung

Nauen bildet einen von vier Branchenschwerpunktorten im Osthavelland, welches den wichtigsten Wirtschaftsraum innerhalb des Havellandes darstellt. Die Stadt zeichnet sich durch eine gut verankerte Wirtschaftsstruktur mit kleinen und mittleren, strukturbestimmenden Unternehmen aus. Der wirtschaftliche Fokus liegt im medizinischen Bereich sowie dem produzierenden Gewerbe.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten in Nauen war in den letzten 10 Jahren durch einen starken Anstieg geprägt. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 eine Zunahme der Beschäftigtenzahl um 27,3 % auf 8.854 verzeichnet werden. Hieraus ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 482 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 beträgt die Arbeitslosenquote 6,1 %. 12,1 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Nauen ist ein Mittelzentrum im Landkreis Havelland. Es ist zusammen mit Falkensee und Ketzin/Havel Schwerpunkt des bevölkerungsstärkeren und wirtschaftlich dynamischen östlichen Teils des Landkreises Havelland. Die räumliche Verflechtung mit Berlin prägt diesen Bereich und begünstigt seit 1990 durch Suburbanisierungsprozesse das Bevölkerungswachstum und die Siedlungsentwicklung. Nauen grenzt damit direkt an den Verflechtungsbereich zu Berlin wie auch zu Potsdam und profitiert von der Entwicklung. Entsprechend hat die Stadt eine im Verhältnis hohe Arbeitsplatzdichte und bildet einen wichtigen regionalen Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort. Seit den 1990er Jahren profitiert Nauen von Wanderungsbewegungen und Zuzügen vor allem junger Menschen und Familien und weist eine stabile kontinuierlich wachsende Bevölkerung auf.

Nauen hat eine wichtige Funktion für die regionale Entwicklung am westlichen Rande des Berliner Metropolenraums. Neben der Bedeutung als Wohn-, Wirtschaft- und Arbeitsplatzstandort sind die Versorgungsfunktionen in den Bereichen Bildung, Kultur, Gesundheit und Verwaltung hervorzuheben. Die Diskussion zur zukünftigen Entwicklung der Stadt ist auf die Qualitäten der im Grünen gelegenen Stadt, ihre Vielfalt und Inklusivität sowie eine hohe Lebensqualität fokussiert. Lebenswerte Wohnmöglichkeiten für alle Bedarfe und vorteilhafte Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen vom Handwerk bis zu neuen Unternehmen im Digitalbereich werden angestrebt.

Als Stadt, die in den vergangenen 30 Jahren ein kontinuierliches Wachstum erlebt hat, zeigen sich auch Wachstumsschmerzen und -müdigkeit. Die Stadt ist sich planerisch der Rolle als Stadt im zweiten Ring bewusst und sieht die Notwendigkeit der weiteren Ausweisung von Flächen, um den Wachstumsdruck im Berliner Umland abzufedern. Sie sieht sich als wachsende Stadt. Die weitere Ausweisung von Wohnungsbaustandorten wird aber auch zunehmend kritisch diskutiert und entsprechend prägt die Fokussierung auf die Qualifizierung des Vorhandenen die Diskussion.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Perspektiven und die zukünftige Richtung der Stadtentwicklung in Nauen werden aktuell diskutiert. Die Ziele der Stadtentwicklung müssen neu definiert werden. Ebenso ist ein überarbeitetes integriertes Entwicklungskonzept für die Weiterführung der Gesamtmaßnahme „Innenstadt Ost“ im Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ notwendig. Parallel zu den Stadtentwicklungsprozessen wurde 2019 eine Leitbilddiskussion für die Stadt Nauen 2030plus gestartet. Dieser Prozess lief parallel und wurde durch eine Beauftragung für Bürgerbeteiligung und ehrenamtliches Engagement gefördert bzw. initiiert.

Die Innenstadt von Nauen hat sich in den vergangenen Jahren positiv als Wohnstandort entwickelt, hat aber vor allem mit dem Strukturwandel im Einzelhandel zu kämpfen. Das seit 1994 laufende förmliche Sanierungsverfahren „Altstadt Nauen“ wurde 2021 beendet. Sanierungsmaßnahmen werden im Rahmen der Erhaltungssatzung weiter ausgeführt. Die

Stadt geht davon aus, dass der Druck auf den Wohnungs- und Grundstücksmarkt aufgrund der Lage weiter erheblich wachsen wird. Dieses Wachstum wird als Chance gesehen, um die Nachfrage nach öffentlichen und privaten Dienstleistungsangeboten zu steigern und damit z.B. auch Frequenz für die Ladenlokale in der Innenstadt zu generieren. Ebenso werden die Erweiterung der Kultur- und Sportangebote, die Abmilderung des Fachkräftemangels wie auch die wachsende Steuerkraft als positive Effekte genannt. Diesen stehen die negativen Effekte wie eine verstärkte Verkehrsbelastung, Nachfragedruck auf die öffentliche Infrastruktur und Ausbaukosten entgegen. Konkret rechnet die Stadt mit einem Anstieg um 6.000 Einwohner bis zum Jahr 2027 und einer darauffolgenden Abschwächung des Zuzugs. Wie bereits in der Vergangenheit, wird sich dieses Wachstum im Verhältnis von 70:30 vor allem in der Kernstadt vollziehen. Die Umsetzung des prognostizierten Wachstums in konkrete Bauleitplanungsverfahren erfolgt aktuell. Für die Perspektive bis 2030 werden weitere Flächenentwicklungsbedarfe erwartet, die von der aktuellen politischen Beschlusslage zur Aufstellung von Bauleitplänen nicht abgedeckt sind.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Eine Fortschreibung des INSEK befindet sich gegenwärtig in der Ausschreibung. Unterschiedliche Schwerpunkte wurden definiert und ein erster Leitbildversuch gewagt. Grundsätzlich erscheint es so, dass die Stadt nach einer Phase der pragmatischen Flächensteuerung sich nun inhaltlich neu positionieren möchte. Die Änderung des Flächennutzungsplanes für die Kernstadt wird seit 2019 diskutiert und soll bis Mitte 2023 abgeschlossen werden.

Tabelle 8: Konzepte und Förderprogramme Nauen

INSEK	2015 (Neuausschreibung)
Flächennutzungsplan	Neufassung bis Anfang 2024
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2010
Klimaschutzkonzept	2013, Innenstadt
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lebendige Zentren („Altstadt Nauen“) ▪ Sozialer Zusammenhalt („Innenstadt Ost“) ▪ Keine Förderung Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung
Beteiligungsformate	Leitbilddiskussion für die Stadt Nauen 2030 +

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Die planerische Flächenbereitstellung fokussiert sich entsprechend des prognostizierten Bevölkerungswachstums auf die Kernstadt. Die räumlichen Schwerpunkte sind südlich der Kernstadt durch die Inanspruchnahmen von Flächen zwischen dem Siedlungsrand und der Umgehungsstraße sowie eine Erweiterung im Norden der Kernstadt in den Außenbereich gesetzt. Die Entwicklung des näheren Bahnhofsumfeldes, wie in der Zielstellung des LEP HR aufgenommen, sieht die Stadt als nicht tragfähig an, da die heterogene Eigentümerstruktur eine Aktivierung erschweren würde und die Flächen aufgrund des hohen Grundwasserstandes nur schwer zu erschließen sind. Entsprechend setzt die Stadt auf die Stadterweiterung im Süden.

In den Ortsteilen soll der erwartete Zuwachs durch Nachverdichtung und die Aktivierung von Baulandreserven in vorhandenen Bebauungsplänen in erster Linie in Form von Einfamilienhäusern ermöglicht werden. Eine in der Flächennutzungsplanung vorgesehene Erweiterung im Südwesten hat keine politische Mehrheit gefunden, sodass die Aktivierung von Flächen im Bestand und in vorhandenen Bebauungsplänen eine erhöhte Aufmerksamkeit bekommen.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt verfügt über eine aktuelle und umfassende Betrachtung der vorhandenen Potenziale und die Darstellung der erwarteten Bedarfe in zukünftigen Bauleitplanverfahren. Danach werden im Süden der Stadt in einer Erweiterung der bisherigen Siedlungsgrenze ca. 800 WE in vier Bauleitplanungsverfahren abgeschlossen. Im Norden der Kernstadt wird in vier im Entwurf befindlichen Bebauungsplanverfahren noch einmal Baurecht für 650 WE bis ca. 2027 geschaffen. Ziel ist es, überwiegend Mehrfamilienhäuser zu errichten. Aktuell werden zusätzlich Wohnungsbauprojekte in der Kernstadt auf der Grundlage von BauGB § 34 mit einem Volumen von ca. 340 WE realisiert. Für die Realisierung der verbleibenden ca. 620 WE setzt die Stadt auf Lückenschlüsse und Aufstockungen im unbeplanten Innenbereich sowie auf Reserven in vorhanden Bebauungsplänen, die nicht weitergeführt oder umgesetzt wurden. In bestimmten Bebauungsplänen bestehen Reserven von bis zu 400 WE, die zu aktivieren wären. Die Stadt sieht das Problem der effizienten Flächennutzung und der Aktivierung von Baulandpotenzialen vor allem im Hinblick auf Private und verweist darauf, dass über den rechnerisch gedeckten Bedarf hinaus weitere Ausweisungen vorgenommen werden sollten, um dem Delta zwischen theoretischer und praktischer Verfügbarkeit von Flächen zu begegnen. Darüberhinausgehende Maßnahmen der aktiven Bodenpolitik werden in Nauen nicht angewandt. Die Stadt wendet als einzige der befragten Städte zur Kompensation der Aufwendungen für die Erstellung der kommunalen Infrastruktur eine Folgekostenrichtlinie an, aus deren Einnahmen der parallele Infrastrukturausbau erfolgt.

Wohnungsmarktentwicklung

Daten über Leerstand und die Wohnungsnachfrage in Nauen liegen nicht vor.

Zwischen 2011 und 2015 sind 20 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Von 2016 bis 2020 erfolgten weitere 31 Baufertigstellungen je 1.000 EW. Die Stadt liegt damit im oberen Bereich.

Der Wohnungsmarkt ist vor allem durch Ein- und Zweifamilienhäuser geprägt. Dies betrifft sowohl den Anteil am Wohnungsbestand im Jahr 2020 (43,85 %), der im Vergleich zu 1995 um 2,8 % gestiegen ist, wie auch an den Baufertigstellungen in den Jahren 2016-2020, an denen die Ein- und Zweifamilienhäuser mit 59,4 % einen vergleichsweise hohen Anteil hatten. Es ist nach eigener Aussage Konsens in der Stadt, dass verdichtet gebaut

werden soll. Weitere Aussagen zum Wohnungsmarkt und Wohnungswesen existieren nicht.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Die Stadt hat sich in den vergangenen Leitbilddiskussionen (INSEK 2015) auch als Energiestadt positioniert, unter anderen aufgrund der starken Windenergienutzung im Umfeld von Nauen. Aktuell gibt es zu dem Thema keine vertiefenden Aussagen.

Mobilität

Nach eigenen Aussagen gibt es keine besonderen Planungen im Bereich Mobilität. Die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung am Bahnhof ist ein Thema. Das Radwegekonzept ist nicht prioritär - Radwege sind aber an allen Hauptstraßen vorhanden.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Innenstadt von Nauen steht als Standort in starker Konkurrenz zu den nahen Einzelhandelskonzentration in zwei Einkaufszentrum im Berliner Umland. Die Innenstadt übernimmt auch hier stärker die Funktion eines Wohn- und Begegnungsortes, wenn auch seitens der Bürger mehr Angebote gewünscht werden. Eine aktive Händlergemeinschaft, die Impulse setzt, hat sich in der Altstadt bislang nicht ausbilden können.

In der Stadt Nauen besteht nach einer aktuellen Untersuchung eine hohe Auslastung in den bestehenden Einrichtungen der Tagesbetreuung und auch die Grundschülerzahlen sind deutlich gestiegen

An weiterführenden Schulen sind die Schülerzahlen insgesamt stabil, jedoch ist die Zahl der Nauener Schüler leicht gestiegen. Die zukünftige Entwicklung muss in enger Abhängigkeit von der Wohnflächenentwicklung im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der hier getroffenen Wanderungsannahmen betrachtet werden. Die Zahl der Kitakinder wird langfristig steigen und die Kapazitätsgrenze ggf. in späteren Jahren überschreiten. Entsprechend der Prognosen wird die Zahl der Grundschüler in den beiden oberen Prognosevarianten in den kommenden Jahren ansteigen und die Kapazitätsgrenze im Grundschulbereich bei den beiden oberen Varianten je nach Klassenstärke mittel- bis langfristig überschritten. Auch der Anteil der Nauener Schüler an den weiterführenden Schulen wird deutlich zunehmen; die bestehenden Kapazitäten wären für die zu erwartenden Nauener Schüler jedoch ausreichend – unbenommen der Nachfrage aus anderen Kommunen. Die Finanzierung zusätzlicher Einrichtungen will die Stadt über die Folgekostenrichtlinie absichern. Bis 2022 sind 14 Folgekostenverträge abgeschlossen worden.

6. Fazit

Die Entwicklung in der Stadt Nauen ist stark von der Dynamik des Berliner Umlands gekennzeichnet. Zur Lösung und Beantwortung der Flächenkonflikte und -nachfrage weist die Stadt die intensivste Auseinandersetzung mit den Themen quantitativer Flächenverfügbarkeit und Neuausweisungen auf. Gleichzeitig richten sich die öffentlichen Diskussionen verstärkt auf die Fragen von städtischen Qualitäten und Angeboten, begleitet von einer kritischen Diskussion zum weiteren Stadtwachstum.

Konkret wird es in der Stadt darauf ankommen, die fundierte Auseinandersetzung mit der räumlichen Flächenplanung im Rahmen des jetzt beginnenden INSEK-Prozesses mit der Positionierung und Leitbildentwicklung der Stadt zu verbinden.

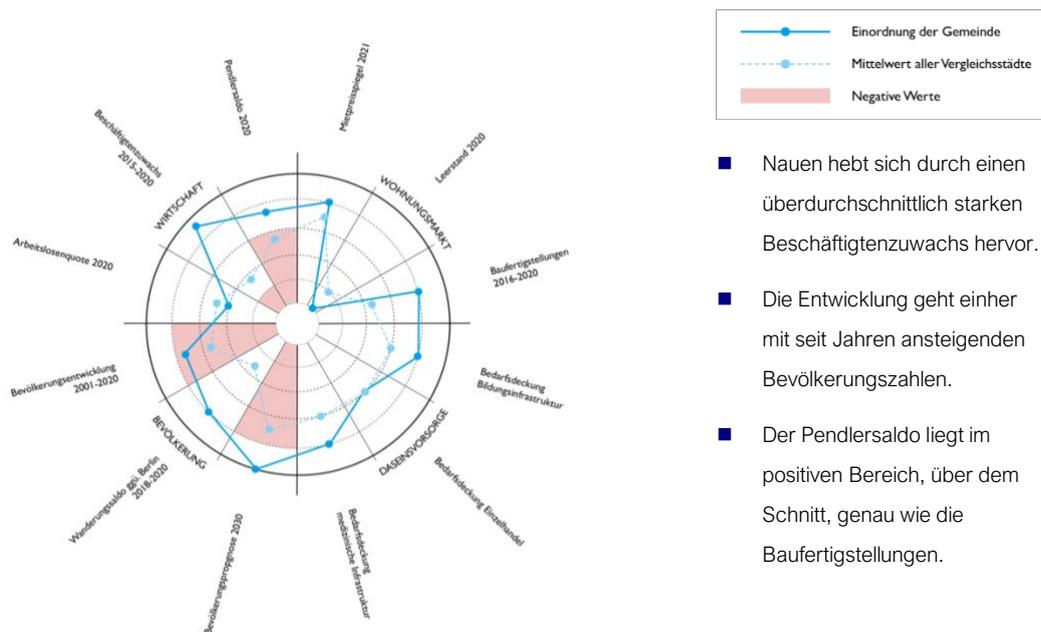


Abbildung 17: Nauen im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 16.02.2023

Herr App FB Stadtentwicklung & Stadtplanung – Sachgebietsleiter
 Stadtentwicklung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Tagesbetreuungs- und Schulbedarfsplanung – Präsentation (2022)

Auswertung der Bevölkerungsentwicklung zum 31.12.2022 (2023)

Baulandentwicklung (2023)

Wirtschaftsprofil und Gewerbeflächengutachten 2025, Havelland (2017)

Vorschläge zur Fortschreibung d. Flächennutzungsplanung – Dokumentation (2019)

Leitbild der Stadt Nauen für 2030plus – Dokumentation (2019)

INSEK 2030 (2015)

Ermittlung der Wohnungsbaupotenziale im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des kommunalen Nachbarschaftsforums (2016)

4.9 Stadtporträt Rathenow

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Rathenow ist eine Stadt im Landkreis Havelland. Die Gemeinde nimmt eine Fläche von rund 113 km² ein. Rathenow liegt etwa 60km westlich von Berlin. Das Gemeindegebiet umfasst die Kernstadt Rathenow und ihre fünf ab 2002 eingemeindeten Ortsteile Böhne, Göttlin, Grütz, Semlin und Steckelsdorf. Hinzu kommen 24 Wohnplätze.

Die Stadt Rathenow hat 24.597 Einwohner (Stand Dezember 2022). Mit 143 Einwohnern ist Grütz der kleinste Ortsteil, während Steckelsdorf mit 734 Einwohnern die meisten Bewohner und Bewohnerinnen zählt.

Naturräumlich wird Rathenow eingegrenzt durch den Naturpark Westhavelland sowie den Naturpark Untere Havel Nord.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Rathenow eine Funktion als Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die überörtliche Anbindung von Rathenow ist durch die Bundesstraßen B102 und B188 abgesichert. Sie stellen die Verbindung nach Berlin und zu den Bundesautobahnen A10 (Berliner Ring) und A24 her. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (120 km). Rathenow verfügt zudem über einen Haltepunkt des Regionalbahnverkehrs. Eine Regionalexpress- sowie zwei Regionalbahnlinien binden Rathenow an die Metropolregion an.

Im 60-Minuten-Takt dauert die Fahrt nach Berlin ca. 55 Minuten. Mit dem Auto dauert die Fahrt ca. 1 Stunde und 30 Minuten.

Pendelverhalten

Rathenow hat einen negativen Pendlersaldo von -85 Beschäftigten. Das entspricht einem Minus von 4 Beschäftigten auf 1.000 Einwohner. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -23 je 1.000 EW.

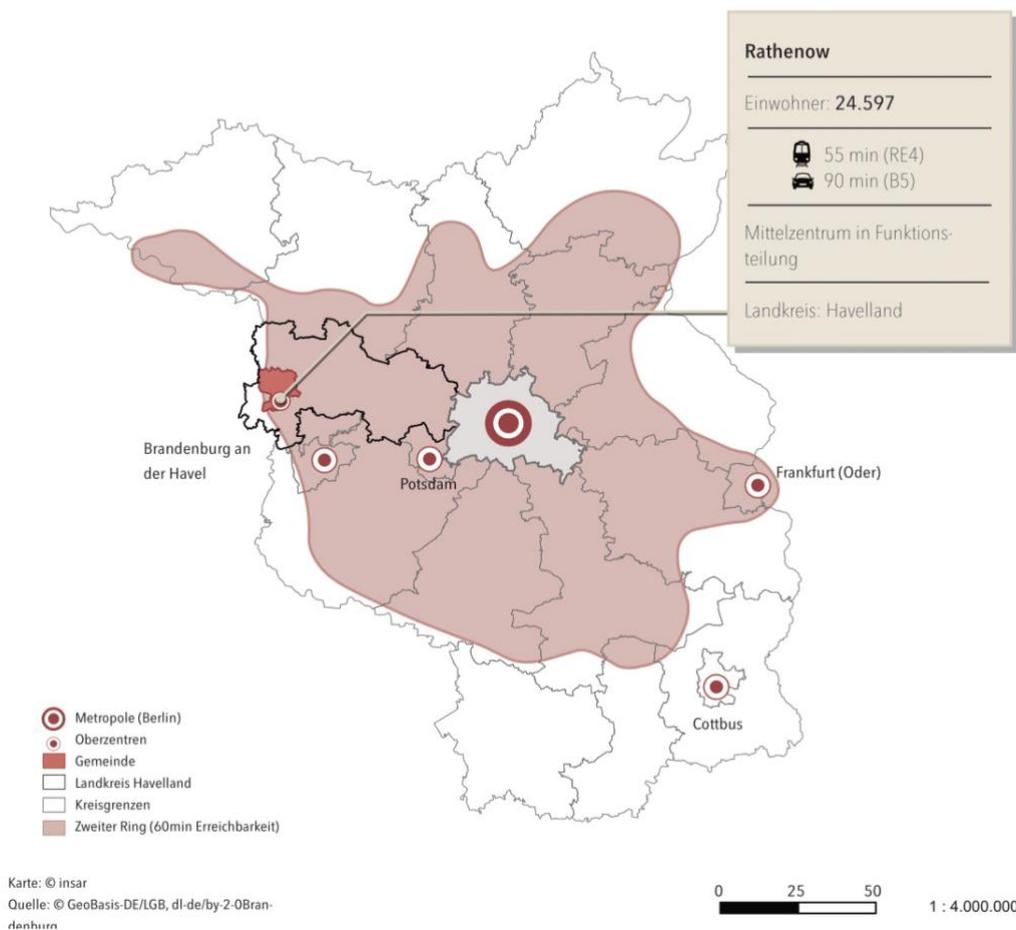


Abbildung 18: Übersichtskarte Rathenow, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Rathenow ist seit 2001 stark rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 12,9% zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 24.179 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer konstanten negativen natürlichen Entwicklung, welche durch das positive Wanderungssaldo nicht ausreichend abgefangen werden kann. Für den Zeitraum bis 2030 wird daher mit einer weiteren Abnahme der Bevölkerung um 5,9% im Vergleich zu 2020 gerechnet.

Die eigene Bedarfsanalyse ordnet die prognostizierte Entwicklung als positiv ein. Das Zentrum wird als weiterhin stabil eingeschätzt. Zuzug wird aus ländlichen Bereichen sowie aus Berlin entsprechend der freien Bau- und Wohnflächen erwartet.

Wirtschaftsentwicklung

Eine herausragende Rolle spielt in Rathenow das Cluster Optik. Die höchsten Fluktuationen sind im Gastronomie-, Einzelhandels- und Dienstleistungssektor zu verzeichnen. Die mittleren und größeren Unternehmen v. a. des produzierenden Gewerbes entwickeln sich stabil und bauen kontinuierlich Arbeitsplätze auf.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten in Rathenow war in den letzten 10 Jahren leicht rückläufig. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 eine Abnahme der Beschäftigtenzahl um 5,3 % auf 8.760 verzeichnet werden. Hieraus ergibt sich eine Beschäftigtendichte von 362 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 beträgt die Arbeitslosenquote 11,3 %. 8,9 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Das Mittelzentrum Rathenow liegt am westlichen Rand des Bundeslandes Brandenburg und somit im strukturarmen äußeren Entwicklungsraum der Region Brandenburg-Berlin. Entsprechend hat die Stadt mit Bevölkerungsverlust zu kämpfen. Insbesondere im Zuge der Wiedervereinigung und dem damit verbundenen Wegbrechen zahlreicher Gewerbe- und Industriearbeitsplätze sank die Einwohnerzahl deutlich. Zugleich fand eine sogenannte Nahwanderung, d. h. der Wegzug aus einer Etagenwohnung in der Stadt in ein Eigenheim in den umliegenden Ortsteilen statt und verstärkte die Auswirkungen auf die Innenstadt. Die Altstadtinsel, ehemalige Keimzelle der Stadt, ist trotz umfangreicher Sanierungserfolge weiterhin in weiten Teilen von breiten uniformen Straßenachsen wie der Steinstraße dominiert, die den Charme einer monofunktionalen Schlaf- und Vorstadt versprühen. Das großflächige Brachfallen von innerstädtischen Industrie- und Gewerbeflächen führte zusammen mit der planmäßigen Auslagerung als störend klassifizierter Betriebe auf neu geschaffene periphere Gewerbeflächen sowie der Standortwechsel von Bestandsbetrieben aufgrund von geänderten Anforderungen an moderne Produktionsprozesse zum Leerstand großer innerstädtischer Areale mit teilweise geschichtsträchtiger und stadtbildprägender Bedeutung. Der mangelnde Entwicklungsdruck, Eigentumsfragen, Altlasten und teilweise die schiere Größe der Flächen haben ihre Reaktivierung bislang verhindert. Bedarfe nach individuell gestaltetem Wohnraum, getragen von ortsunabhängigen staatlichen Förderungen, wurden in Größenordnungen in Form von Einfamilienhausneubau gestillt. Aktuell ist die Abwanderung auf niedrigem Niveau relativ stabil, aber strukturell – junge Erwachsene mit dem Ziel der höheren Qualifikation ziehen in der Regel fort und kehren im Rahmen des anschließenden Berufslebens selten zurück. Infolge zunehmender regionaler Beschäftigungsmöglichkeiten und steigender Verrentung in den Unternehmen steigt die Zahl der Rückkehrenden.

Rathenow ist Teil der Wirtschaftsregion Westbrandenburg. Ziel ist es, den Regionalen Wachstumskern Brandenburg an der Havel zu stärken sowie Synergien für die Städte Rathenow und Premnitz zu generieren. Als Stadt des zweiten Rings hat die Stadt das Ziel, Zuzug aus der Metropole zu generieren. Ein Zuzug aus Berlin ist vorhanden, aber noch nicht signifikant und hängt davon ab, inwiefern Wohnungen und Bauflächen zur Verfügung stehen.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Perspektiven für die Stadtentwicklung und den weiterhin notwendigen Stadtumbau werden in der aktuellen Stadtumbaustrategie 2030plus für Rathenow definiert. Ziel ist die Weiterentwicklung des kompakten Stadtkörpers und Stärkung der Stadtmitte, wobei im Zuge des Stadtumbaus auch weiterhin eine Reduzierung des Wohnungsangebots erforderlich sein wird, die aus stadtentwicklungspolitischer Sicht möglichst für eine Konzentration des Siedlungskörpers zu nutzen ist. Eine Belebung der Innenstadt soll durch die Sicherung und Erhaltung der prägenden Altbausubstanz sowie durch die Aufwertung

des öffentlichen Raumes in der vom Geschosswohnungsbau geprägten Innenstadt erfolgen. Hinzu kommt die Lage am Wasser, dessen Potential an vielen Stellen nicht ausgenutzt ist. In der Stadtmitte konzentrieren sich bereits heute Gesundheits- und Alteneinrichtungen sowie Wohnungsangebote für ältere und pflegebedürftige Einwohner, die angepasst und weiterentwickelt werden sollen. Alle erfolgten Maßnahmen im öffentlichen Raum haben zu einer Wertsteigerung, einem Zuzug, einem Modernisierungsanschub und einer höheren Akzeptanz des Quartiers geführt.

Die Reaktivierung innerstädtischer Brachflächen ist eine zentrale Aufgabe zur funktionalen und gestalterischen Stärkung der Innenstadt. Das INSEK von 2017 hat sich das Ziel einer zunehmenden jährlichen Steigerung von 50 Einwohnern 2020, 100 Einwohnern bis 2029 und 150 Einwohnern ab 2030 als Ziel gesetzt und benennt damit das Ziel, sich als Wohnstandort auch für ‚Stadtflüchtlinge‘ aus Berlin zu etablieren. Mit der starken Reduktion des Wohnraums im Quartier Ost besteht dort kein Handlungsbedarf für den Stadtumbau. Der Fokus liegt auf der Stadtmitte und den zwei im Norden und Süden angrenzenden Quartieren. Hier steht weiterhin die Erhaltung und Stärkung des urbanen Kerns und städtischen Kristallisationspunktes im Vordergrund, um dadurch eine verstärkte Neubau- und Modernisierungstätigkeit in diesem Gebiet sowie eine erhöhte Nachfrage nach Wohnungen, einen Zuzug und ein Bekenntnis zum Erhalt ansässiger Infrastruktureinrichtungen zu erreichen. Durch die Grünzüge sollen die vorhandenen Grünpotentiale wie Waldgebiete, gestaltete Freiflächen wie Optikpark und Weinberg und Grünbereiche in den Quartieren mit unterschiedlichster Prägung stärker miteinander verknüpft und weitere positive Impulse im Stadtgebiet gesetzt werden.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Das INSEK von Rathenow wird als einziges der Vergleichsstädte von der Stadt selbst erstellt. Es zeichnet sich durch eine hohe Passgenauigkeit aus und ist sehr detailliert und konkret. Die notwendigen Ergänzungen und Überarbeitungen beziehen sich nach Aussage der Stadt vor allem auf Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung.

Tabelle 9: Konzepte und Förderprogramme Rathenow

INSEK	2017
Flächennutzungsplan	2016
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2014, Innenstadtzentrum
Mobilitätskonzept	2012
Klimaschutzkonzept	2013 Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept
Städtebauliche Zielplanung	2019 Stadtumbaustrategie 2030plus
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Wie dargestellt, ist die Innenstadt der zentrale Fokusraum der Stadtentwicklung. Diese ist als Gebietskulisse für Aufwertungsmaßnahmen im Rahmen des Stadtumbaus zum großen Teil als Konsolidierungsgebiet festgelegt. Fördermittel aus der Städtebauförderung im Umfang von 27,5 Mio. € sind bis 2030 für Maßnahmen zur Erneuerung von Gemeinbedarfseinrichtungen, insb. Schulen, der Instandsetzung des öffentlichen Raums und von Freianlagen, aber auch des Rückbaus sind entsprechend der Leitlinien eingeplant. Dies wird ergänzt durch die fortgeschriebene Gebietskulisse „Vorranggebiet Wohnen“, die noch stärker auf den Innenstadtbereich und die gesamtstädtischen Entwicklungsleitlinien und Stadtumbauziele angepasst wurde. Mit der Anpassung der Wohnraumvorranggebietskulisse soll ein erneuter Impuls für den Neubau auf innerstädtischen Brachflächen und die Modernisierung von stadtbildprägenden Objekten gegeben werden. Konkret hat sich der Umbau und die Aufwertung in den zentralen Lagen positiv auf die Innenstadt und ihre Funktion ausgewirkt. Die Entwicklung des Bahnhofsumfeld ist mit dem Umbau der Zietenkaserne zu einem Wohnstandort umgesetzt. Auch wurde die Bahnhofstraße durch Programmbündelung als attraktive Straße gesichert.

Im Fokus sind weiterhin die bestehenden Brachflächen in den Innenstadtlagen.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Die Stadt Rathenow bemüht sich, die innerstädtischen Brachflächen einer Entwicklung zuzuführen. Für diese existieren konkrete Planungen, vor allem für Wohnbebauungen: in der Puschkin-Straße im Umfang von 130 WE, hinter dem Rathaus 40-80 WE, auf der Entwicklungsfläche des Brauereigeländes im Umfang von ca. 100 WE und auf der Fläche der eh. Küllschen Optikfabrik 80 WE. Die Investoren kommen in der Regel aus der Region und sind keine institutionellen Anleger. Als Baulandpotenzial könnten laut Angaben der Stadt bis 2030 in Rathenow insgesamt 1.000 WE, davon 25 % im Einfamilienhaussegment und 75 % im Geschosswohnungsbau realisiert werden. Konzepte oder Instrumente einer aktiven Bodenpolitik existieren nicht oder werden nicht angewandt, da Rathenow nach eigener Aussage nicht überrannt wird. Auch im Bereich der Gewerbeflächenentwicklung besteht aktuell kein Bedarf für weitere Ausweisungen.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Wohnungsleerstand in Rathenow betrug im Jahr 2020 5,4 %. Parallel zum Rückbau im Rahmen des Stadtumbaus sind von 2001 bis 2020 pro Jahr ca. 60 Wohnungen errichtet worden. Bis zum Jahr 2030 geht die Stadt von einem Wohnungsüberhang von je nach Haushaltsprognose ca. 800 bis annähernd 2.000 WE aus. Dies erfordert weiterhin eine Bindung und Gewinnung der Bewohner und Bewohnerinnen für den bestehenden Geschosswohnungsbau, Rückbau und einen kritischen Abgleich mit der geplanten Neubautätigkeit.

Insgesamt sind zwischen 2011 und 2015 13 Baufertigstellungen je 1.000 EW zu verzeichnen. Zwischen 2016 und 2020 erfolgten weitere 14 Baufertigstellungen je 1.000 EW.

Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am Wohnungsbestand im Jahr 2020 betrug nur 32,9 % und ist damit einer der geringsten der Vergleichsstädte im zweiten Ring. Seit 1995 hat sich sein Anteil am Gesamtwohnungsbestand aber um 10 % erhöht. An den Baufertigstellungen 2016 bis 2020 hatten die Ein- und Zweifamilienhäuser einen Anteil von 52,1 %. Die Nachfrage richtet sich nach eigener Aussage der Stadt weiter auf dieses Segment. Der Zuzug in neue Quartiere wie z. B. am Bahnhof sucht in der Regel einen

höheren Standard und kommt meist nicht im bestehenden Geschosswohnungsbau an. Auf der anderen Seite hat die Stadt einen ausreichenden Bestand an belegungsgebundenen Wohnungen, sodass für weitergehende wohnungspolitische Konzepte kein Druck besteht.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Das Querschnittsthema Klimaschutz und Klimaanpassung ist Teil der Stadtumbaustategie 2030plus und wird sich überwiegend in der Umsetzung von Einzelmaßnahmen wie der Förderung einer kompakten Stadtentwicklung, der energetischen Gebäudesanierung, der Reaktivierung von Brachflächen und der Radverkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung von Fußgängerverbindungen wiederfinden. Die Stadt plant in erster Linie Innenentwicklung als Beitrag zum Klimaschutz. Entsprechend ist z.B. nur ein Bebauungsplan nach BauGB 13b festgesetzt worden. Dieser wird allerdings nicht voll ausgenutzt.

Mobilität

Die Stadt fokussiert sich auf den Ausbau der Radinfrastruktur, bei der es große Defizite gibt. Angebote wie die Fahrradboxen am Bahnhof werden aktiv genutzt. Für den MIV ist der Neubau der Umgehungsstraße 102 ein wichtiger Baustein, um die regionale An- und Einbindung der Stadt an die Autobahn zu verbessern.

Bildung und Daseinsvorsorge

Der Einzelhandelsbesatz in der Innenstadt hat sich gehalten und die Einzelhandelsbebauungspläne mit den festgelegten Versorgungsbereichen waren nach Aussage der Stadt ein Erfolg. Mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung und die laufenden Investitionen in die kommunale Infrastruktur ist die Situation im Bereich der Kindergarten- und Bildungsinfrastruktur entspannt.

6. Fazit

Die Entwicklung in Rathenow ist weiterhin von den Stadtumbaubedarfen und -prozessen geprägt. Dies bezieht sich nicht nur auf Wohnquartiere, sondern auch auf zentrale Lagen der Stadt und die historische Altstadtinsel. Mit der Konzentration auf die Innenentwicklung konnte die Zentrumsfunktion trotz Strukturwandel und Bevölkerungsrückgang erhalten werden. Die Entwicklung als Stadt im zweiten Ring bietet Chancen für weitere Zuwanderung. Durch die räumliche Lage und geringe Verflechtung in die dynamischeren berlinnahen Räume besteht zur Wahrnehmung dieser Chancen aber umso mehr die Notwendigkeit, die städtische Attraktivität und lokale Lebensqualität weiter zu erhöhen und entsprechende Angebote auch im Bereich Wirtschaft zu entwickeln.

Konkret wird dies an den in der Innenstadtlage verfügbaren Konversionsflächen. Die Entwicklung von lebenswerten Quartieren als Bausteine für eine qualitäts- und attraktivitätssteigernde Weiterentwicklung der Innenstadt bedarf langfristiger Planungen und kommunaler Steuerung auf der Basis von Konzepten, welche gewünschte Ziele für die Entwicklung vorgeben. Die Vorgabe kommunaler Ziele ist dabei vor dem Hintergrund des geringen Entwicklungsdrucks eine große Herausforderung.

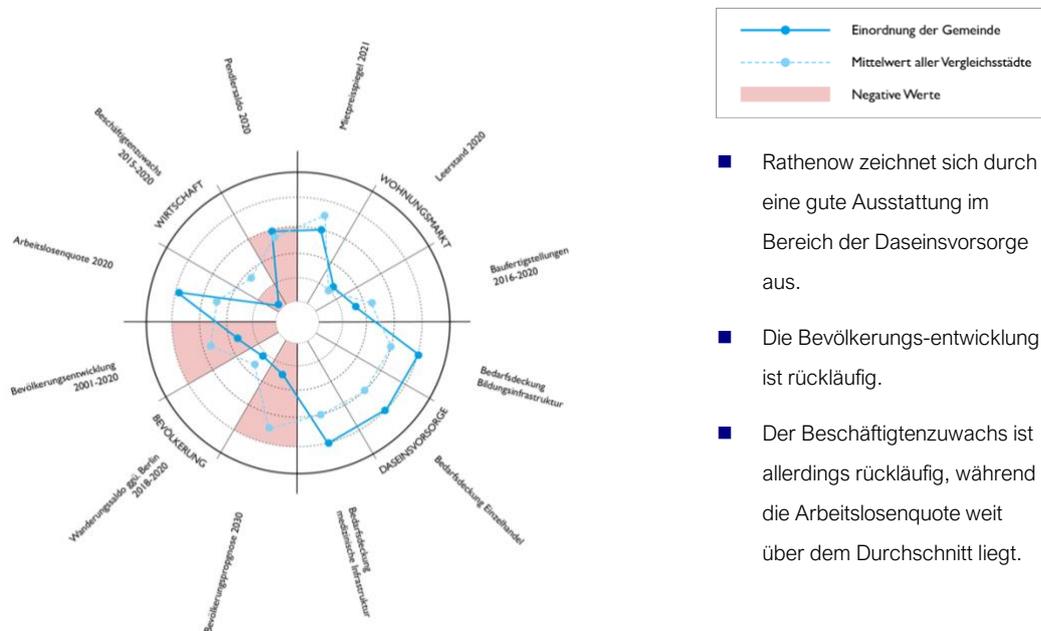


Abbildung 19: Rathenow im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 19.01.2023

Herr Remus Bauamtsleiter

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Stadtumbaustrategie 2030plus (2019)

INSEK Rathenow 2030 (2017)

Wirtschaftsbericht 2021 (2022)

Einzelhandelskonzept (2014)

Integriertes kommunales Klimaschutzkonzept (2013)

Verkehrsentwicklungskonzept (2012)

4.10 Stadtporträt Wittenberge

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Wittenberge im Landkreis Prignitz erstreckt sich auf einer Fläche von knapp 51 km². Wittenberge liegt auf halber Strecke der Eisenbahnlinie zwischen Hamburg und Berlin. Die Entfernung zu Berlin beträgt rund 165 km.

Zu Wittenberge zählen die sieben Ortsteile Bentwisch, Garsedow, Hinzdorf, Lindenberg, Lütjenheide, Schadebeuster und Zwischendeich. Weiterhin sind die drei Wohnplätze Berghöfe, Hermannshof und Wallhöfe Teil des Stadtgebietes.

Wittenberge hat 17.235 Einwohner (Stand Dezember 2023).

In unmittelbarer Nähe ist das UNESCO Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe-Brandenburg gelegen.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Wittenberge in Funktionsteilung mit Perleberg eine Funktion als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt Wittenberge ist regional über die Bundesstraßen 189 und 195 sowie über Landes- und Kreisstraßen angebunden. Die nächstgelegenen Flughäfen liegen in Berlin (194 km) und Hamburg (175 km). Die Stadt ist zudem im 60 Minuten Takt über das Schienennetz der deutschen Bahn an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit nach Berlin und Hamburg je ca. 1 Stunde. Mit dem Auto dauert die Fahrt fast 2 Stunden.

Pendelverhalten

Die Stadt Wittenberge verzeichnet mit 1.167 Beschäftigten einen positiven Pendlersaldo. Dies entspricht einem Plus von 69 Beschäftigten je 1.000 Einwohner. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -5 je 1.000 EW.

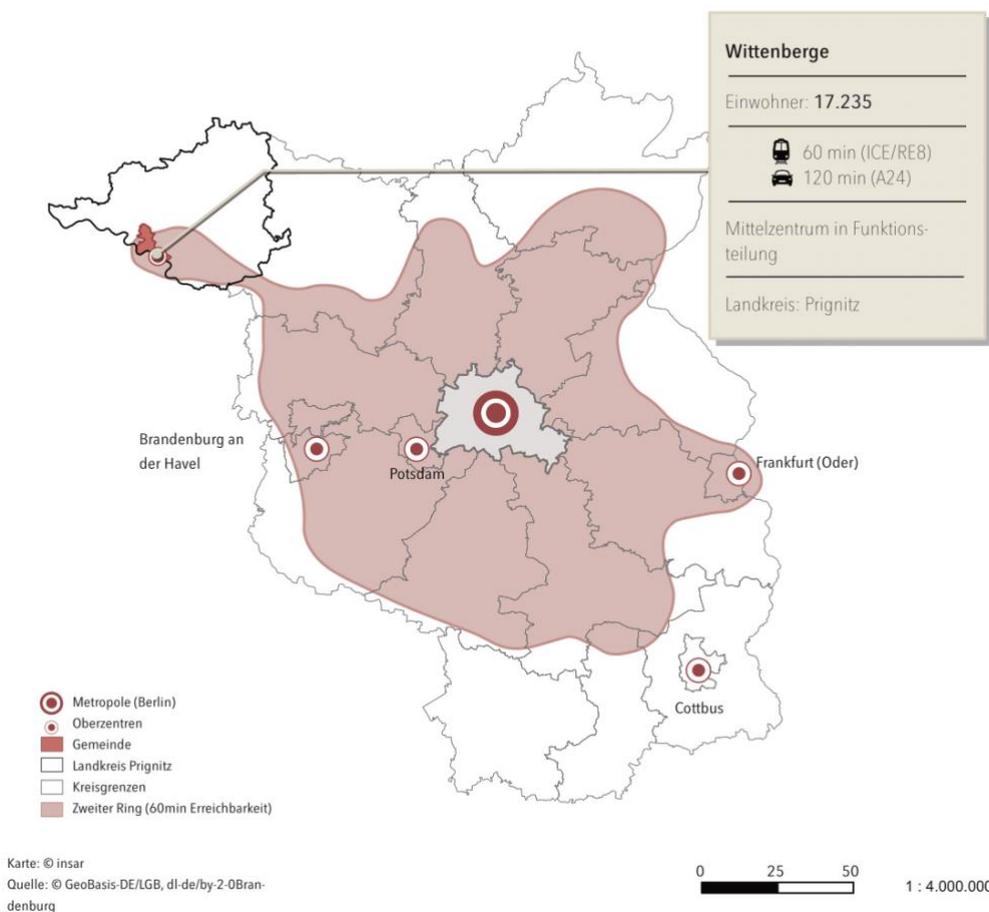


Abbildung 20: Übersichtsgrafik Wittenberge, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wittenberge ist seit 2001 stark rückläufig. Bis 2020 war ein Rückgang der Einwohnerzahl um 19,2 % zu verzeichnen. Im Jahr 2020 leben 16.862 EW in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einer konstanten negativen natürlichen Entwicklung, welche durch den positiven Wanderungssaldo nicht ausreichend abgefangen werden kann. Für den Zeitraum bis 2030 wird entsprechend des LBV Stadtumbaumonitorings (2022) mit einer weiteren Abnahme der Bevölkerung um 7,8 % im Vergleich zu 2020 gerechnet.

Die eigene Prognose geht von einem positiveren Wanderungssaldo aufgrund von Zuzügen aus dem Umland und aus Berlin aus. Dies wird mit der Annahme eines besseren Arbeitsplatzangebotes in Zeiten des Fachkräftemangels sowie hoher Bauland- und Mietpreise begründet.

Wirtschaftsentwicklung

Die wirtschaftliche Situation in Wittenberge hat sich infolge der Deindustrialisierung Anfang der 1990er Jahre in den letzten 10-15 Jahren stabilisiert. Im Jahr 2005 wurde Wittenberge

zusammen mit Perleberg und Karstädt als einer von 15 regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg ausgewiesen. Der Fokus liegt auf den Clustern Logistik, Metall, Ernährungswirtschaft, Chemie und IKT.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten ist in Wittenberge in den letzten Jahren leicht angestiegen. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 9,0 % auf 7.028 verzeichnet werden. Die Beschäftigtendichte beträgt 416 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 liegt die Arbeitslosenquote bei 9,8 %. 7,4 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Die Stadt Wittenberge – Das Tor zur Elbtalau – hat in den letzten 30 Jahren starke Transformations- und Umbauprozesse durchlaufen. Stadtumbau und -rückbau auch in zentralen Bereichen der Stadt waren prägend. Die Situation hat sich heute stabilisiert und die Stadt positioniert sich inzwischen mit ihrer Lage in der Elbtalau als trimodaler Wirtschaftsstandort zwischen den Metropolen Berlin und Hamburg, der auf Tourismus und Lebensqualität im Zentrum und den Ortsteilen setzt und sich der Notwendigkeit der regionalen Zusammenarbeit bewusst ist. Mit dem Fokus auf eine Innenstadtentwicklung, die die Mitte als Aufenthaltsort und Treffpunkt definiert, soll in Verbindung mit der touristischen Entwicklung städtische Qualität und Identität neu gewonnen werden. Der Umbau und die Weiterentwicklung vorhandener Quartiere sind noch nicht abgeschlossen. Viele Potenziale und damit auch Flächen sind noch nicht aktiviert, sodass die Stadt stabil, aber im Wartestand den zukünftigen Entwicklungen entgegenblickt. Einen wesentlichen Anteil an den Erfolgen des Stabilisierungsprozesses hat die Teilnahme am Programm der Städtebauförderung mit der im Rahmen der Stadtumbaustrategie erfolgten Priorisierung in der Altbau- und Brachflächenaktivierung sowie dem gesamtstädtisch bedeutsamen Projekt Umgestaltung des Bahnhofs/Bahnhofsumfeldes.

Mit dem Zuschlag für die Landesgartenschau im Jahr 2027 nimmt die Stadt unter dem Motto „Wittenberge blüht auf“ explizit Bezug auf die Perspektive als eine verkehrlich gut erschlossene Stadt, die sich mit einer attraktiven Innenstadt als ein Wohn- und Arbeitsort in der Metropolenregion für diejenigen positioniert, die nicht täglich an die Präsenz am Arbeitsplatz gebunden sind. Die Stadt hat die Sondersituation als Stadt im zweiten Ring und Standort zwischen Berlin und Hamburg, deren schnelle Anbindung nicht über den Regionalexpress, sondern über den Fernverkehr erfolgt, der nach Umsetzung des Deutschlandtakt 25/26 eine verlässliche Anbindung schaffen soll. Entsprechend des strategischen Ziels findet Zuzug aus den Metropolenräumen bereits statt und rekrutiert sich aus Personen, die ihren Lebensmittelpunkt nach Wittenberge verlagern und die optionalen und temporären Erreichbarkeiten der Metropolen nutzen.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Die Stadt Wittenberge muss sich nach wie vor den Herausforderungen des demografischen Wandels und des Stadtumbaus stellen. Der vorhandene Wohnungsüberhang und der weiter prognostizierte Bevölkerungsrückgang erfordern auch weiterhin einen Wohnungsrückbau. Während in kleinem Umfang ein Rückbau aus städtebaulichen Gründen auch in der Innenstadt erfolgt, beschränkt sich der wohnungswirtschaftlich notwendige Rückbau vorrangig auf das „Allendeviertel“ und den „Külzberg“, die weiterhin Schwerpunkte der Städtebauförderung im Programm Wachstum und nachhaltige Erneuerung sind. Das Sanierungsgebiet Altstadt ist 2016 ausgelaufen.

Das Packhofgelände und die Flächen entlang der Elbkante zwischen Ölmühle, Speicher und Zollhaus sind wichtige innerstädtische Erweiterungsflächen.

Wesentlicher Faktor für Wittenberge ist jedoch die bis heute fehlende und klar definierte Stadtmitte, die als Identifikationspunkt, kulturelles Zentrum und Versorgungszentrum fungieren kann. Für eine weitere nachhaltige Aufwertung und Gestaltung des Stadtzentrums rücken jetzt neben Aspekten der städtebaulichen und architektonischen Gestaltung vor allem auch Fragen der Gestaltung des öffentlichen Raumes, der Stärkung vorhandener Infrastrukturen sowie des Klimaschutzes und der Klimaanpassung in den Fokus. Stärkung und Entwicklung einer attraktiven Innenstadt ist in Wittenberge einer der Grundsätze des INSEK 2027. Dies überschneidet sich mit weiteren Grundsätzen wie der Stärkung von Identitäten sowie der Förderung des Lebens und Mitmachens in Wittenberge.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Mit dem partizipativen Prozess unter dem Titel „Vitale Innenstadt. Perleberg und Wittenberge: zwei Städte – ein Weg zur neuen Mitte“ im Rahmen des Förderprogramms „Meine Stadt der Zukunft“, dem Projekt „Pop-Up-Prignitz“ im Rahmen des Förderprogramms Post-Corona-Stadt und dem Integrierten Energetischen Quartierskonzept „Neue Stadtmitte“ wurden die Handlungsansätze für die Innenstadt in den vergangenen fünf Jahren thematisch übergreifend vordefiniert. Diese werden nun teilweise im Rahmen des Programms Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren (ZIZ) fortgeführt bzw. umgesetzt. Für die Stadtentwicklung ist entscheidend, dass vor allem neuzugezogene Personen sich anders in die Stadt einbringen. Dies zeigt sich unter anderem an der Gründung einer Baugemeinschaft in der Altstadt. Aktivitäten wie der Summer of Pioneers oder die Elblandwerker führen zu neuen zivilgesellschaftlichen Initiativen. Wichtig für die Zukunft wird die Landesgartenschau.

Das INSEK von 2017 wird aktuell fortgeschrieben. Für die Zukunft soll die Innenstadt in das Programm Lebendige Zentren (LZ) aufgenommen werden. Der Flächennutzungsplan ist in der Überarbeitung.

Tabelle 10: Konzepte und Förderprogramme Wittenberge

INSEK	2017
Flächennutzungsplan	1998, Entwurf Stand 2023
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2011 Ergänzung Nahversorgung 2020 (B-Plan Einzelhandelssteuerung)
Mobilitätskonzept	2021, Integriertes Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld
Klimaschutzkonzept	integriertes Klimaschutzkonzept in Aufstellung
Städtebauliche Zielplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rahmenplanung Packhofviertel 2018 ▪ Stadtumbaustrategie inkl. Altbauaktivierungsstrategie 2022 ▪ Lebendige Zentren/ Innenstadt 2023

Andere Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Machbarkeitsstudie Gewerbeflächenentwicklung 2023 ▪ Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsumfeld 2023 ▪ Studie zur Bauland- und Wohnungsbaustrategie für den Eigenheimbau 2019 ▪ Rahmenplanung Packhof ▪ Stadtumbaukonzept inkl. Altbauaktivierungsstrategie
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ EFRE ▪ LEADER ▪ ZIZ ▪ Nationale Projekte des Städtebaus ▪ Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel ▪ SJK Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur ▪ regionaler Wachstumskern ▪ Lebendige Zentren ▪ Sozialer Zusammenhalt ▪ Stärkung Stadtzentrum ▪ Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung ▪ Förderprogramm „Meine Stadt der Zukunft“ ▪ Förderprogramms "Post-Corona-Stadt"

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Die weitere Entwicklung und Stärkung der Innenstadt im Übergang zum Bahnhofsbereich ist Fokus der Stadtentwicklung, unterstützt durch verschiedene Förderprogramme. Konkret werden mit den Leitlinien für eine neue Mitte Ziele für die Entwicklung eines Marktplatzes und Treffpunktes festgelegt. Die Mitte wird dabei eher als Aufenthaltsort, Treffpunkt und Lebensort verstanden. Das Bahnhofsumfeld bildet einen weiteren Schwerpunkt und ist ein Baustein für die Entwicklung im Rahmen der Landesgartenschau. Mit der Umsetzung des Deutschlandtaktes und der verlässlichen Anbindung der Stadt und über diese auch der Region werden hier wesentliche Impulse erwartet. Einen besonderen Schwerpunkt stellen die umfangreichen Kleingartenanlagen der Stadt dar. Diese werden auch im Rahmen der Landesgartenschau thematisiert, stellen aber eine besondere Herausforderung einer nachhaltigen Flächenentwicklung für die Stadt dar.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Ein Brachflächenkataster für Wittenberge liegt nicht vor. Durch die Umwandlung von Kleingartenanlagen werden Potenzialflächen im Flächennutzungsplan (aktuelle Änderung) geschaffen. Kleingartenflächen werden zu Wohnbauflächen, Gewerbeflächen oder Ausgleichsflächen. Umbauflächen, zum Beispiel im Allende-Gebiet, wurden teilweise zu

Wohnraum, teilweise zu Naturraum sowie teilweise offengelassen. Viele Rückbauflächen sind als Ausgleichs- und Ersatzflächen ausgewiesen. Insgesamt fehlen aber Ausgleichs- und Ersatzflächen.

Insgesamt verfügt die Stadt über ausreichende Innenentwicklungsflächen. Das sind als herausgehobene Standorte die Flächen am Bahnhof in einem Umfang von ca. einem Hektar für eine verdichtete Bebauung und die Komplettierung der Bebauung am Elbufer. Innerhalb der Stadt ist die Verfügbarkeit von Wohnungen und Bauflächen in der Nähe zu guter sozialer Infrastrukturausstattung und sehr gute Anbindungen in das Umland bzw. die Metropolregionen gegeben. Einschränkungen in der Flächenentwicklung ergeben sich auch der Lage im Biosphärenreservat Elbtalaaue. Bodenpolitische Beschlüsse liegen nicht vor.

Die Flächenkapazität in den Gewerbegebieten ist ausgelastet. Die Entwicklung beruht auf dem Mittelstand. Flächenbedarfe entstehen aus Eigenerweiterung. Eine weitere Gewerbeflächenentwicklung ist an der Abfahrt der A14 geplant sowie für gleisaffine Wirtschaftszweige im Anschluss an den alten Zellwoll-Standort - das sogenannte Industriegebiet Süd. Hierbei handelt es sich um ein interkommunales Industrie- und Gewerbegebiet, das aufgrund der Nähe zum sensiblen Naturraum mit den sich daraus ergebenden Restriktionen umgehen muss. Vor der Krise wurden viele Anfragen nach Flächen gestellt, weil der Speckgürtel Berlin-Brandenburg vollgelaufen ist.

Wohnungsmarktentwicklung

Der Wohnungsleerstand in Wittenberge hatte im Jahr 2020 mit 17,9 % das höchste Niveau der Vergleichsstädte im zweiten Ring. Für das Jahr 2030 wurde 2017 von einem Wohnungsüberhang von etwa 2.400 WE ausgegangen. Entsprechend wird ein weiterer Rückbau für das Külzbergviertel (300 WE) und das Allendeviertel (880 WE) bis 2030/32 geplant.

Die Baufertigstellungen in den Jahren 2011 bis 2020 gehören mit im Durchschnitt 8 pro 1.000 Einwohner zu den geringsten der Vergleichsstädte.

Neben dem Rückbau von Wohnungen ist eine qualitative Umstrukturierung des Wohnungsmarktes erforderlich. Durch die Vergangenheit als Industriestadt verfügt Wittenberge über einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Geschosswohnungen im Mietwohnungsbau. Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am Wohnungsbestand im Jahr 2020 betrug nur 29,1 % und ist damit der geringste der Vergleichsstädte im zweiten Ring. Seit 1995 hat sich sein Anteil am Gesamtwohnungsbestand um 7,1 % erhöht. An den Baufertigstellungen 2016 bis 2020 hatten die Ein- und Zweifamilienhäuser einen überdurchschnittlichen hohen Anteil von 89,5 %.

Die Mieten sind nach eigener Aussage der Stadt grundsätzlich gering. Dies ist ein Grund, warum z. B. für die Altbauaktivierung die Wohnraumförderung nicht in Anspruch genommen wird. Das Angebot an Sozialwohnungen ist ausreichend. Im hochpreisigen Segment ist der Wohnungsmarkt nach Aussagen der Stadt angespannt, das fehlende Segment sind große, gut ausgestattete Wohnungen und alten- und behindertengerechte Wohnungen. Ein Wohneigentumsmarkt existiert nicht. Mit der Gründung einer Baugemeinschaft durch Neubürger und Neubürgerinnen wurde aber eine neue Form der Wohnraumentwicklung etabliert.

Die Stadt hat nach eigener Aussage ein qualitatives Problem im Wohnungsmarkt. Zukünftig werden die Einfamilienhäuser der 1920er und 1930er in den Blick kommen, bei denen erheblicher Sanierungs- und Umbaubebedarf und die nach der Wohnbaustrategie vorrangig vor dem Neubau von EFH genutzt werden sollten. Darüber hinaus gehende Initiativen und Vereinbarungen für wohnungsbaupolitische Themen gibt es nicht. Eine

Konzeptvergabe wurde für ein Fachmarktzentrum am BHF durchgeführt. Das Problem bei diesen Verfahren ist das geringe Interesse von Investoren.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Ein Klimaschutzkonzept ist in Aufstellung und ein Klimaschutz-Management wird etabliert. Geplante Maßnahmen sind die Sanierung des Wohnungsbestands und der kommunalen Liegenschaften sowie eine kommunale Wärmeplanung. Der Einsatz regenerativer Energien konzentriert sich bislang auf Photovoltaik auf Gebäuden. Die Windenergie ist derzeit kein Thema und Flächenphotovoltaik wird aufgrund des geschützten Natur- und Landschaftsraums nicht großflächig geplant.

Mobilität

Kern der Mobilitätsdiskussion in Wittenberge ist die erwartete verbesserte Anbindung im Rahmen des Deutschlandtaktes sowie der Neubau der A14 und die Anbindung der Stadt. Mit dem Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Hamburg ist u.a. der Bau eines Bahnsteigs und Signalanlagen am Bahnhof Wittenberge verbunden. Das Bahnhofsumfeld wurde bereits 2005 umfassend entwickelt. Aktuelle Maßnahmen zum Umbau als Mobilitätshub werden im integrierten Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld von 2020 dargestellt. Dies umfasst die Verbesserung der fußläufigen Anbindung an die Innenstadt sowie die Schaffung einer neuen Radstation mit insgesamt ca. 200 Fahrradstellplätzen und die Neuordnung sowie Ergänzung des Park & Ride Angebotes. Diesbezüglich plant die Stadt mittelfristig den Bau eines Parkhauses, um die Bedarfe abzufangen und städtebaulich an einem Standort zu konzentrieren. Des Weiteren wurde eine Stellplatzbedarfsermittlung für Park+Ride und Bike+Ride durch den VBB veröffentlicht, die einen Mehrbedarf an Park+Ride-Stellplätzen von 135 bis 2030 prognostiziert, der in der vorliegenden Planung nicht abgebildet ist.

Bildung und Daseinsvorsorge

Die Stadt Wittenberge verfügt über ein vielfältiges Angebot an Bildungseinrichtungen für alle Altersgruppen. Zwei Grundschulen, eine Oberschule und ein Gymnasium sichern die schulische Ausbildung. Ergänzt wird das Angebot durch die Allgemeine Förderschule, die Albert-Schweitzer-Förderschule für geistig Behinderte sowie die Montessori-Grundschule in privater Trägerschaft. Die Einrichtungen gelten als gesichert. Ausbau- und Entwicklungsthemen richten sich in erster Linie auf qualitative Ziele zur Profilierung und bedarfsgerechten Bildung für den Wirtschaftsstandort und eine Stärkung der Themen Forschung und Wissenschaft. Wittenberge ist mit einem bedarfsgerechten, überwiegend sanierten Angebot an sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen ausgestattet.

6. Fazit

Wittenberge versteht sich als ein Optionsraum. Prägend ist die Lage zwischen den beiden Metropolen und die Funktion als regionales Zentrum. Der Offenheit für neue Ideen und Entwicklungen und der Flächenverfügbarkeit stehen auf der anderen Seite weiterhin große Stadtumbau- und Revitalisierungsaufgaben gegenüber. Die weitere Entwicklung der Stadt ist vor allem eine Aufgabe der Standortentwicklung, die darauf ausgerichtet ist, durch gute Angebote weiteren Zuzug zu induzieren, um die Funktionsfähigkeit als Wohn- und Arbeitsort zu sichern. Die Fernverkehrs-anbindung als Stadt im zweiten Ring unterlegt die eigenständige Rolle der Stadt, die sonst nicht in die Dynamik des berlinnahen Raums eingebunden ist.

Konkret wird der Fokus der Stadtentwicklung weiterhin stark auf den Aktivierungsstrategien für den Bestand und der Attraktivitätssteigerung liegen, unterstützt durch neue Impulse wie die Landesgartenschau.

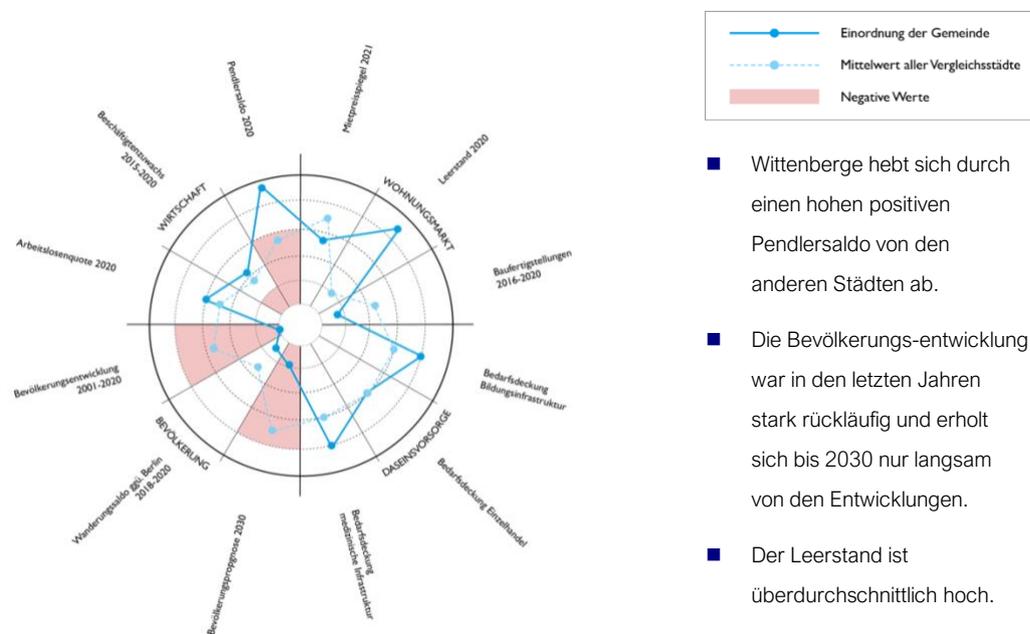


Abbildung 21: Wittenberge im Vergleich, insar (2023)

7. Gesprächspartner und weitere verwendete Quellen

Interview am 07.02.2023

Herr Hahn Amtsleiter Bauamt der Stadt Wittenberge

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Zielplanung Lebendige Zentren (2023)

Zu- und Wegzüge von Einwohnern 2022 (2023)

Machbarkeitsstudie zur Gewerbeflächenentwicklung (2020)

INSEK Wittenberge (2017)

Städtebaulicher Rahmenplan Bahnhofsumfeld, Abschlussbericht (2023)

Flächennutzungsplan (2022)

Integriertes Verkehrskonzept Bahnhofsumfeld (2020)

4.11 Stadtporträt Zossen

1. Stadt im Überblick

Allgemeines

Die Stadt Zossen umfasst eine Fläche von rund 180 km². Die Gemeinde befindet sich im Landkreis Teltow-Fläming. Die Entfernung zwischen Zossen und Berlin-Mitte beträgt ca. 40 km.

Das Gemeindegebiet der Stadt Zossen umfasst neben der Kernstadt 9 weitere Ortsteile, 6 Wohnplätze und 6 Gemeindeteile. Die Eingemeindungen fanden 1974 und 2003 statt.

Zossen hat 21.433 Einwohner (Stand Dezember 2022).

Naturräumlich profitiert die Gemeinde von ihrer Lage am nördlichen Rand des Fläming.

Zentrenfunktion

Entsprechend des LEP HR nimmt die Stadt Zossen eine Funktion als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum ein.

Überregionale Anbindung

Die Stadt ist überregional über die Bundesautobahn 13 sowie regional über mehrere Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gut angebunden. Der nächstgelegene Flughafen liegt in Berlin (28 km). Die Stadt ist zudem im 30-Minuten-Takt über das Schienennetz der Deutschen Bahn an Berlin angeschlossen.

Aktuell beträgt die Fahrtzeit nach Berlin-Mitte ca. 1 Stunde. Auch mit dem Auto dauert die Fahrt rund 60 Minuten.

Pendelverhalten

Zossen verzeichnet mit -2.416 Beschäftigten einen negativen Pendlersaldo. Dies entspricht einem Minus von 121 Beschäftigten je 1.000 Einwohnern. Der Pendlersaldo nach Berlin liegt bei -64 je 1.000 EW.

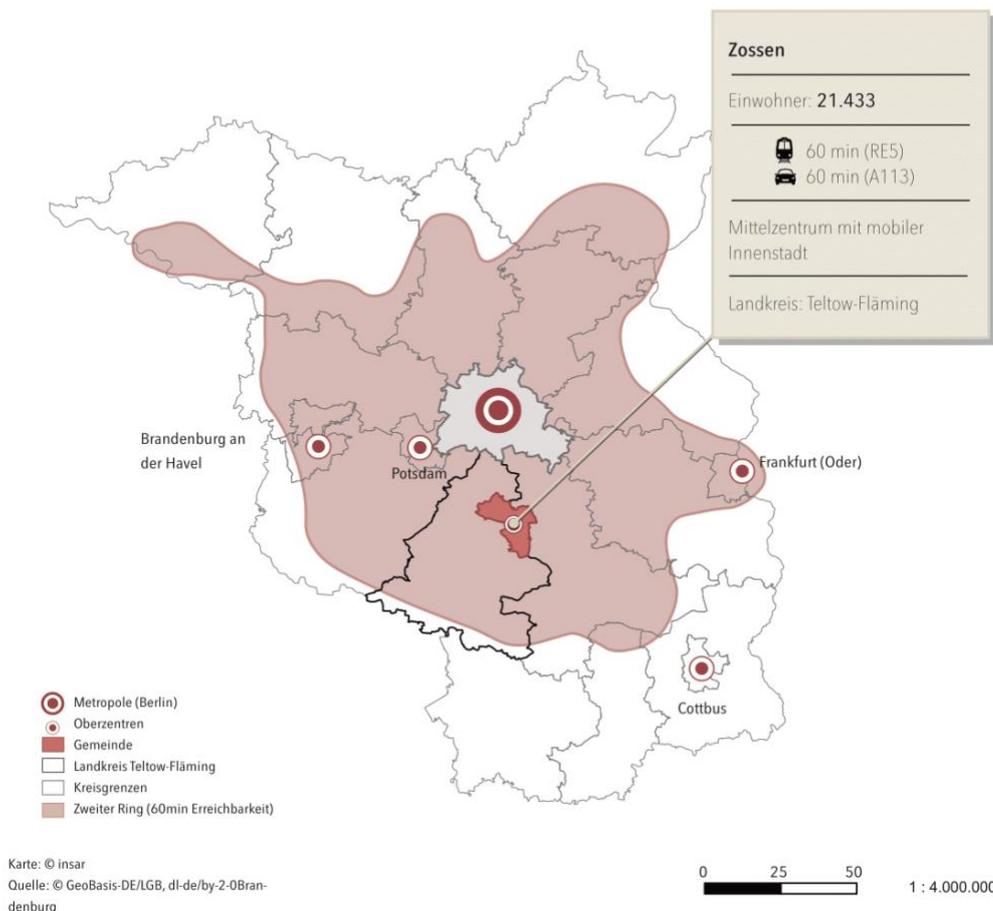


Abbildung 22: Übersichtskarte Zossen, insar (2023)

2. Stadtdynamik

Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Zossen gestaltet sich seit 2001 durchgehend positiv. Im Jahr 2022 leben 21.433 Einwohner in der Gemeinde. Diese Entwicklung begründet sich in einem konstanten positiven Wanderungssaldo, auch gegenüber Berlin.

Die eigene Bedarfsanalyse rechnet mit einer gleichbleibend hohen Nachfrage nach Bauflächen, insbesondere durch junge Familien.

Wirtschaftsentwicklung

Die lokale Wirtschaft ist geprägt durch kleine Firmen in den Bereichen Handwerk, Gewerbe und Büroansiedlungen. Sonst ist die Wirtschaftsstruktur eher schwach und verfügt nur über wenige mittlere oder große Unternehmen.

Die Nachfrage nach großen Flächen für die Unternehmensansiedlung ist weiter stark. Jedoch stehen ihr baurechtliche Schwierigkeiten entgegen. Das Bestandsgebiet der zentrumsnahen „Brotfabrik“ wird auf Beschluss der Stadtverordneten nur in Erbpacht vergeben. Hinzu kommen an diesem Standort naturschutzrechtliche Auflagen (Natur- und

Artenschutz). Zudem handelt es sich mit Blick auf den Emissionsschutz um ein Gewerbegebiet und kein Industriegebiet.

Im Ortsteil Dabendorf wird derzeit das 60 Ha große Gebiet „Zossen-Nord“ als Erweiterung des bestehenden ca. 15 Ha großen Gewerbegebietes „Am Funkwerk Dabendorf“ geplant. Hier besteht eine große Nachfrage, jedoch befinden sich die Flächen nicht vollständig im Eigentum der Kommune, zudem ist die Entwicklung einer Nordumfahrung notwendig. Insgesamt hat die Kommune damit Schwierigkeiten, die bestehenden Anfragen auch kurzfristig mit konkreten Angeboten zu bedienen.

Beschäftigtenstruktur

Die Zahl der Beschäftigten ist in Zossen in den letzten Jahren stark angestiegen. Zuletzt konnte zwischen 2015 und 2020 ein Anstieg der Beschäftigtenzahl um 15,1 % auf 6.129 verzeichnet werden. Die Beschäftigtendichte beträgt 306 je 1.000 EW. Im Jahr 2020 liegt die Arbeitslosenquote bei 4,3 %. 15,8 % der Beschäftigten sind Akademiker.

3. Herausforderungen kommunaler Steuerung

Selbstbeschreibung und Leitbild

Das Gemeindegebiet setzt sich aus dem Mittelzentrum Zossen und neun Ortsteilen zusammen, welche in waldreiche Naturräume eingebettet sind. Neben dem historischen Zentrum Zossens stellt der Ortsteil Wünsdorf-Waldstadt eine Besonderheit dar. Aus einer langen Historie militärischer Nutzungen heraus wurden hier in den letzten Jahrzehnten durch eine kontinuierliche Konversion von Quartieren auch viele Mietwohnungen realisiert. Wie für viele Kommunen in Deutschland zeichnen sich auch für Zossen umfangreiche Transformationsdynamiken infolge globaler Veränderungen ab, die auch auf lokaler Ebene wirksam werden. Dazu zählen Auswirkungen des Klimawandels, der Energie- und Verkehrswende, Veränderungsprozesse durch Digitalisierung und ein Wandel der Arbeitswelten sowie auch in der Daseinsvorsorge und dem gesellschaftlichen Zusammenleben.

Die zunehmenden Wechselwirkungen mit der Metropolregion Berlin und die Nähe zum Flughafen BER bilden den Rahmen für neue Entwicklungsdynamiken in Zossen. Mit der Aufgabe des Militärstandortes in Wünsdorf-Waldstadt hat die Stadt eine enorme Konversionsaufgabe zu bewältigen. Gleichzeitig kann das Mittelzentrum aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage und dem attraktiven Umfeld von einem starken Bevölkerungswachstum, insbesondere entlang der Bundesstraße B96 profitieren.

Dass Zossen in der Metropolregion ein attraktiver Standort für Zukunftsthemen ist, zeigen auch verschiedene Initiativen privater Entwickler auf den Konversionsflächen in der Bücher- und Bunkerstadt Wünsdorf-Waldstadt. In Zossen ist auch mit der Änderung der allgemeinen Zins- und Baupreisentwicklung kein Abebben in der Wachstumsdynamik zu erkennen. Deutlich wird dies an der gleichbleibend hohen Zahl der Bauanträge und Bebauungspläne. Nachfragende sind insb. junge Familien der klassischen Mittelschicht. Sie haben oft einen eindeutigen Berlinbezug oder sind Randberliner. Auch aus den heutigen Einflugschneisen des BER ziehen Menschen nach Zossen. Nachgefragt werden dabei Doppel- und Reihenhäuser auch in ungünstigen Lagen – ein Indikator für den Preisdruck bei den Suchenden.

Schwerpunkte (Perspektiven) der Stadtentwicklung

Seit September 2021 ließ die Stadt erstmals ein übergreifendes INSEK für Zossen und die Ortsteile erarbeiten, der Beschluss des Konzeptes durch die

Stadtverordnetenversammlung erfolgte am 07.06.2023. Hierbei stellt sich insbesondere die Anbindung der Ortsteile an das zentrale Stadtgebiet als Herausforderung dar, bspw. an das Bus- und Radwegenetz. Der Durchgangs- und Pendelverkehr ist ein Hauptproblem in der Kommune.

Im Bereich des OT Wünsdorf-Waldstadt bestehen in der Bürgerschaft Befürchtungen, dass der Waldcharakter durch den Zuzug und die Ausweisung von Neubaugebieten verloren geht. Zudem fehlt hier ein Ortszentrum, das als soziale Mitte auch Versorgungsfunktionen übernehmen könnte.

Versorgungsangebote und medizinische Ausstattung sind in allen Ortsteilen nicht ausreichend gegeben.

Integrierte Stadtentwicklung und räumliche Planung

Das INSEK bleibt in seinen Aussagen grob bleiben und benennt Einzelmaßnahmen eher auf der Gutachterebene benennen. Darüber hinaus hat die Stadtverwaltung im Jahr 2022 die Planungsaufgabe „Zukunftsfähige und mobile Innenstadt“ (Anbindung Bahnhof-Stadtpark-Marktplatz Zossen) mit einem Integrierten Entwicklungskonzept für das erweiterte Zentrum Zossens beauftragt.

In den Kulissen der Städtebauförderung hat Zossen derzeit keine Projekte. Das Sanierungsgebiet Innenstadt läuft derzeit aus. Dies ist bis auf wenige Einzelmaßnahmen abgearbeitet.

Tabelle 11: Konzepte und Förderprogramme Zossen

INSEK	2023
Flächennutzungsplan	2018
Einzelhandelsentwicklungskonzept	2020, Konzentration in Innenstadt, Wünsdorf und Stubenrauchstraße, um Zersplitterung zu vermeiden
Mobilitätskonzept	Radwegekonzept (2023)
Klimaschutzkonzept	Integriertes Klimaschutzkonzept in Aufstellung
Förderprogramme	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine Förderung Stadtumbau / Wachstum und nachhaltige Erneuerung

4. Herausforderungen kommunaler Flächenentwicklung

Fokusräume der Stadtentwicklung

Fokusgebiete der Stadtentwicklung werden zukünftig verstärkt die Bahnhöfe Zossen und Wünsdorf darstellen. Neben der Neugestaltung der Bahnhofsvorplätze soll insb. in Wünsdorf der Bereich zwischen Bahn und B96 als Wohngebiet entwickelt werden. In dem ausgewiesenen B-Plan-Gebiet mit Veränderungssperre soll im Jahr 2023 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden. Das Integrierte Entwicklungskonzept für das erweiterte Zentrum umfasst einen Bereich vom Bahnhof über den Stadtpark bis zum Marktplatz. Trotz vielfältiger Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden und im öffentlichen Raum ist der innerstädtische Bereich Zossens durch fehlenden funktionalen

und städtebaulichen Zusammenhang, mangelhafte Wegeverbindungen und erhebliche Belastungen durch hohes Verkehrsaufkommen gekennzeichnet.

Der Marktplatz als historisches Zentrum ist hochwertig gestaltet und weist eine gute Aufenthaltsqualität auf, weist aber zu geringe Besuchsfrequenz und anhaltende Leerstände im Einzelhandel sowie fehlende Angebote für die Nahversorgung auf. Der angrenzende Stadtpark wurde denkmalgerecht saniert und birgt ein großes Freizeit- und Tourismuspotenzial, ist aber unzureichend angebunden. Oberhalb des Schlossareals entsteht ein neues Wohnquartier „Wohnen am Schloss“ in Zossen. Hier sollen im Zentrum Geschosswohnungen im Eigentum und zur Vermietung entstehen. Dieses ist allerdings nur über zwei relativ schmale Straßen an den Marktplatz und nicht optimal an den Bahnhof angebunden.

Der außerhalb des historischen Zentrums gelegene Bahnhof selbst hat hingegen eine vergleichsweise hohe Nutzungsfrequenz durch Pendler und Pendlerinnen, Besucher und Besucherinnen sowie Kinder- und Jugendliche. Somit erweist sich die unzureichende Anbindung, Vernetzung und fehlende nachhaltige Mobilität für die Bürger und Gäste der Stadt als nachteilig. Daneben wird Dabendorf als gewerbliches Zukunftsgebiet Zossen-Nord entwickelt.

Flächenentwicklung und Bodenpolitik

Insgesamt ist das Neubaupotenzial im Bestand gering. In der Innenentwicklung bestehen wenige Potenzialflächen. Eine Flächenbilanz gibt es nicht. Die wenigen verbliebenen kommunalen Flächen werden auf Beschluss der Stadtverordneten nur in Erbpacht vergeben. Daher bleiben manche Baulücken und leerstehende historische Substanz bestehen. Die Stadt Zossen ist bei der Neuausweisung von Wohngebieten zurückhaltend. Die Bevölkerung steht einer weiteren Entwicklung ablehnend gegenüber, da insb. Kitas und Schulen fehlen. Dort, wo Baurecht besteht, wird meist auch gebaut – weitere Aktivitäten lehnen die Stadtverordneten jedoch häufig ab.

Im Außenbereich verhindern Naturschutz-, Landschaftsschutz- sowie Konversionsgebiete nennenswerte Neuausweisungen. Zudem ist der Baugrund hier meist feucht, sumpfig und daher ungeeignet. Hinzu kommen die Denkmalschutzaufgaben der Flächendenkmale Zossen und Wünsdorf-Waldstadt. Jedoch verfügt Wünsdorf noch über Potenziale durch die Sanierung von Wohnbeständen nach § 34 BauGB und für kleinere Lückenschließungen. Insgesamt werden Neubauten meist nur entlang der großen Verbindungsstraßen realisiert.

Im letzten Jahrzehnt war die Bodenpreisentwicklung in Zossen hoch dynamisch. Die Bodenpreise haben sich dabei meist verdoppelt. Entlang der B96 und in B-Plan-Gebieten sind sie dabei deutlich höher als in anderen Gemeindeteilen. Deutlich sichtbar sind die entstandenen Bauträgergebiete zur Deckung der anhaltend hohen Nachfrage nach Wohneigentum. Miet- und Geschosswohnungsbau findet sich überwiegend in der Waldstadt wieder. Zudem beginnen erste Investoren mit der Diversifizierung von Modellen, bspw. durch die Vermietung von ursprünglich für den Verkauf realisierten Objekten.

Wohnungsmarktentwicklung

Zum Wohnungsleerstand in Zossen gibt es keine Aussagen. In Zossen und den Ortsteilen besteht weiterhin eine hohe Nachfrage nach klassischen Einfamilien-, Doppel- und Reihenhäusern.

Die Baufertigstellungen bezogen auf 1.000 Einwohner betragen in den Jahren 2011 bis 2020 53 und haben sich ab 2016 deutlich erhöht und sind damit die höchsten im Vergleich.

Der Anteil der Ein- und Zweifamilienhäuser am Wohnungsbestand im Jahr 2020 betrug 54,4 % und hat sich damit als einziger in den Vergleichsstädten gegenüber 1995 um 14

% verringert. An den Baufertigstellungen 2016 bis 2020 hatten die Ein- und Zweifamilienhäuser einen überdurchschnittlichen hohen Anteil von 98,1 %. Einzelvorhaben im Geschosswohnungsbau finden sich nur in Wünsdorf sowie im Bereich „Wohnen am Schloss“ in Zossen. Gerade diese Typologien und damit insbesondere Angebote für 20-35-jährige Menschen sowie Senioren und Seniorinnen fehlen in Zossen. Hier braucht es eine größere Sensibilisierung für dieses Segment.

5. Herausforderungen Standortattraktivität

Klimagerechte Stadt

Seit 2022 verfügt die Kommune über einen Klimaschutzmanager. Zu dessen Aufgaben zählt die Erarbeitung eines Klimaschutzkonzepts. Ziel ist die Fertigstellung eines integrierten Konzepts innerhalb der kommenden zwei Jahre. Darüber hinaus verfolgt die Stadt Klimaschutzaktivitäten im Rahmen allgemeiner Prüfaktivitäten, bspw. Zur Energieeffizienz bei Bauanträgen. Gesonderte Auflagen werden hier nicht ausgesprochen.

Mobilität

Das Radwegekonzept hat insb. die Verbesserung der Anbindung der Ortsteile zum Ziel. Die Mentalität der Bewohner und Bewohnerinnen von Einfamilienhäusern ist nicht kompatibel mit der Idee eines grundsätzlich autofreien Lebens. Die Nachfrage insb. nach einer verbesserten Fahrradinfrastruktur ist sehr hoch. An den Bahnhöfen wurden Bike+Ride-Stellplätze für Fahrräder geschaffen, z.T. zukünftig auch mit Fahrradboxen. Der Radverkehrsplan wurde detailliert und unter Ausweisung von Einzelmaßnahmen erarbeitet.

Der ÖPNV wird durch den Landkreis getragen. Dieser zeigt sich offen für kleinere Anpassungen, hat aber nur begrenzte Ressourcen. Im Gemeindegebiet liegen insg. vier Regionalbahnhöfe. Ihr Umfeld wird im Rahmen öffentlicher (Wünsdorf: Wettbewerb, Zossen Innenstadtprogramm) und privater Initiativen (Dabendorf) vorangetrieben. Der Fokus liegt dabei aber auf der Entwicklung von Wünsdorf. Die Gebiete entlang der Bahnlinie sind kaum für andere Fortbewegungsarten erschlossen. Hier fehlen auch begleitende Radwege. Die Bundesstraßen liegen ebenfalls nicht in der Planungskompetenz der Kommune. Auch hier gestaltet sich der Radwegeausbau daher als schwierig, denn abseits der Straße verhindern häufig private Waldeigentümer und Waldeigentümerinnen solche Vorhaben.

Im Bereich des MIV stehen die Förderung von Elektromobilität (bspw. 10 Ladesäulen in zentralen Lagen sollen 2023 realisiert werden) und der Ausbau von Park+Ride entlang der Ausbaustrecke der Deutschen Bahn im Fokus. Maßnahmenswerpunkte sind Zossen, Wünsdorf und Dabendorf. Problematisch sind z.T. fehlende Bahnquerungen im Zuge des Ausbauprojektes Dresdener Bahn zur Hochgeschwindigkeitsstrecke (z.T. Reduzierung durch Entfall beschränkter Bahnübergänge zugunsten von Brücken- bzw. Tunnelbauwerken). Diese werden vom Eisenbahnbundesamt nur finanziert, wenn sie kreuzungsbedingt sind.

Bildung und Daseinsvorsorge

Der Einzelhandel ist entlang der Achsen in Form von Vollsortimentern und Discountern konzentriert. Bäcker, Apotheken, Friseure etc. finden sich vor allem im Zentrum von Zossen und Wünsdorf, jedoch gibt es darüber hinaus kaum Versorgung und Einzelhandel. Die fußläufige Versorgung ist damit in den Ortsteilen problematisch. Angebote für großflächige Neuansiedlungen sind in der Innenstadt und den Ortsteilen nur eingeschränkt gegeben. Abgesehen von Wochenmärkten und Stadtfesten wird der Marktplatz in Zossen

wenig bespielt. Ehemalige Einzelhandelsflächen werden zum Teil für Büros umgenutzt, Schaufensterscheiben dabei blind verklebt.

In Zossen besteht derzeit ein Mangel an 250-300 Kitaplätzen. Derzeit sind drei Kitas in Planung. Entwickelt durch Private wird die Stadt hier Einrichtungen mieten und betreiben. Derzeit wird eine leerstehende Gesamtschule saniert, um in ihr eine Grundschule mit vergrößertem Platzbedarf unterzubringen. Eine neue Gesamtschule für bis zu 1.000 Schüler und Schülerinnen wurde gebaut. Es ist eine zusätzliche Sporthalle nötig, um sie sieben-zügig betreiben zu können. In einigen Ortsteilen sind an Schulstandorten Container-Erweiterungen geplant. Insgesamt besteht ein Bedarf für langfristige Lösungen, jedoch ist dies ein langwieriger Prozess in Abstimmung mit dem Landkreis, da dieser die Trägerschaft besitzt.

Im Gemeindegebiet besteht ein Mangel an Allgemein- und Fachärzten. Da die Kassenärztliche Vereinigung über den Versorgungsschlüssel bestimmt, fehlt hier die kommunale Handhabe. Neuansiedlungen orientieren sich meist an den Hauptachsen, weshalb ein Versorgungsgefälle in den Ortsteilen weiter besteht. Jedoch fehlen hier zum Teil auch Grundstücksangebote.

6. Fazit

Die Entwicklung in Zossen ist stark von der Entwicklungsdynamik des Berliner Südraums geprägt, welche die Steuerungs- und Gestaltungsfähigkeit der kommunalen Politik und Verwaltung stark unter Druck setzt. Nachholende Maßnahmen zur Qualifizierung der Innenstadt und der Verbesserung der räumlichen Attraktivität müssen parallel zum weiter hohen Druck in der Außenentwicklung umgesetzt werden. Gleichzeitig sind Erfahrungen und Umsetzungswissen in der kommunalen Steuerung der Stadtentwicklung zum Teil in der Vergangenheit nicht aufgebaut worden. Die negativen Erscheinungen einer zu schnellen und un gelenkten Entwicklung äußern sich in einer Zurückhaltung gegenüber weiteren Entwicklungen.

Konkret kann das beschlossene INSEK eine entscheidende Rolle zur Positionierung und Standortbestimmung der Stadt spielen, vorausgesetzt es ist eng in die politischen und zivilgesellschaftlichen Willensbildungsprozesse eingebunden.

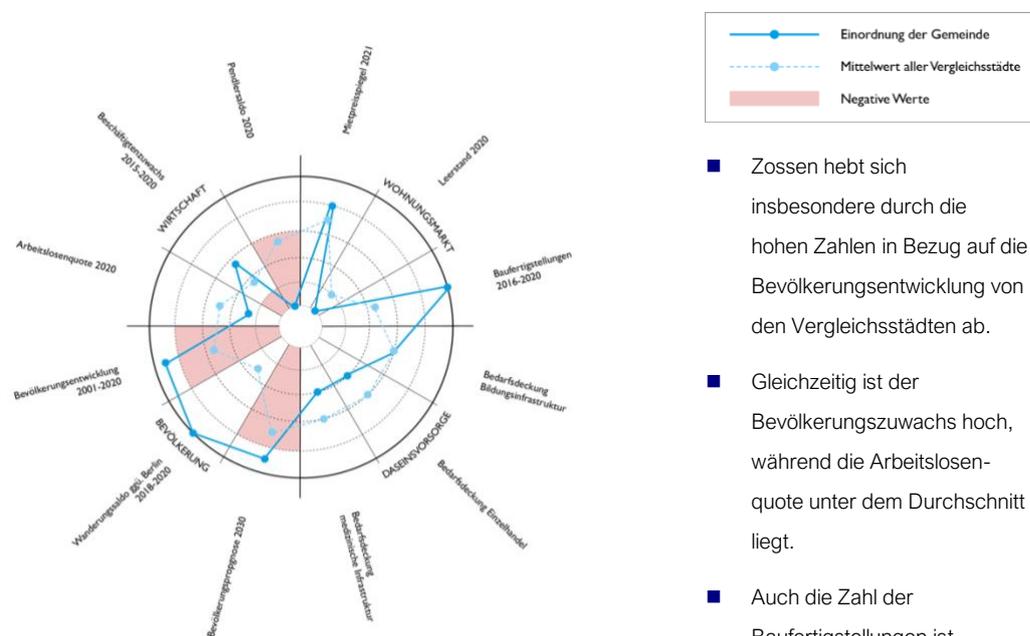


Abbildung 23: Zossen im Vergleich, insar (2023)

- Zossen hebt sich insbesondere durch die hohen Zahlen in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung von den Vergleichsstädten ab.
- Gleichzeitig ist der Bevölkerungszuwachs hoch, während die Arbeitslosenquote unter dem Durchschnitt liegt.
- Auch die Zahl der Baufertigstellungen ist überdurchschnittlich.

7. Gesprächspartner und -partnerinnen und weitere verwendete Quellen

Interview am 11.01.2023

Herr Kommer	Wirtschaftsförderung
Frau Widera	Bauamtsleitung
Herr Weber	Stadtplanung

Übergeordnete Quellen

Stadtumbaumonitoring im Land Brandenburg (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Bevölkerung (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Beschäftigung, Pendler, Arbeitsmarkt (2022)

Raumentwicklungstrends 2021/22, Flächennutzung, Bauen und Wohnen (2022)

Lokale Quellen

Einzelhandels- und Nahversorgungskonzept (2020), Radverkehrskonzept (2022)

Auszug Projektantrag „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ Zossen

5 Querschnittsorientierte Auswertung

5.1 Die Städte im zweiten Ring im Überblick

- Aus der Betrachtung der elf Städte entsteht eher ein Mosaik der Städte als ein homogenes Bild der Städte im zweiten Ring. Stärker noch als in den sieben Städten des Städtekranses wirken sich die unterschiedlichen Dynamiken der Achsen wie auch die raumstrukturellen Lagen auf die elf Städte aus. Die Bandbreite reicht von stark wachsen Kommunen mit Wachstumsschmerzen und -problemen am Rande des Berliner Umlandes bis zu weiterhin von Stadtumbau und Bevölkerungsrückgang geprägten Städten.
- Eine Definition der Rolle der SizR in erster Linie über ihre Funktion für die Metropolregion in Bezug auf Berlin ist nicht ausreichend. Wichtiger erscheint die Betonung der Rolle in den regionalen Verflechtungsbereichen. Die Städte auf der Lausitzachse haben eine deutlich autonomere und weniger funktional verflochtene Stellung zu Berlin als die Städte im Süden und Westen des Berliner Umlands. Hier ist zusätzlich die Beziehung zu Potsdam von Relevanz.
- Konkret bildet sich dieser Befund in der Auswertung der Pendlerbeziehungen der Städte ab. Angermünde hat einen hohen Auspendleranteil, steht aber vor allem in enger Beziehung zu Schwedt. Auch Wittenberge und Rathenow sind nur bedingt in die Dynamik der Metropole Berlin und des Berliner Umlandes eingebunden. Letzteres hat ebenso wie Fürstenwalde, Lübben und Lübbenau mit Blick auf die Pendlersalden seine eigenständige Rolle als regionales Zentrum. Städte wie Gransee (bei einem sehr niedrigen Niveau), aber auch Nauen haben die jeweils höchsten Pendlersalden gegenüber Berlin, gefolgt von Beelitz und Zossen.
- Diese Unterschiedlichkeit wird für einige Städte noch einmal verstärkt durch die Einflüsse räumlich übergeordneter Entwicklungs- und Transformationsprozesse wie insbesondere des Lausitzprogramms 2038, des Transformationsraums Uckermark und auch die TESLA-Ansiedlung. Dabei sind es aktuell nicht die konkreten Entwicklungsdynamiken, sondern die Wirkung auf die strategische Steuerung und Stadtentwicklungspolitik der betroffenen Städte. Die Städte entwickeln in Verbindung mit einer in Teilen verbesserten Fördersituation dezidiertere Entwicklungsstrategien und -projekte und nutzen den Impuls zum einen für eine Neubestimmung und zum anderen auch zur Realisierung bereits länger geplanter Vorhaben.
- Zusätzlich begründen die unterschiedliche funktionale Ausstattung und die zentralörtlichen Funktionszuweisungen den heterogenen Charakter der Aufgaben und Herausforderungen in diesem Mosaik der Städte. Folgende Kategorien lassen sich grob zusammenfassen:

	Wohnstadt	Regionales Zentrum	Stadtumbau-stadt	Umlandraum	Transfor-mationsraum
Angermünde	X				X
Bad Belzig	X				
Beelitz	X			X	
Fürstenwalde		X	X	X	X
Gransee	X				
Lübben		X			X
Lübbenau	X		X		X
Nauen		X		X	
Rathenow		X	X		
Wittenberge		X	X		
Zossen	X			X	

5.2 Die Dynamik der Städte im zweiten Ring

- Es hat sich bestätigt, dass der Stadtumbau als prägender Prozess in fast allen Städten vorbei ist und das Pendel auf Wachstum steht. Wie im LEP (HR) formuliert, konnten die von Bevölkerungsverlusten besonders betroffenen Stadtumbaustädte ihre Stadt behutsam zurückbauen, sich auf die Innenbereiche konzentrieren und so die Attraktivität für Zuzügler erhöhen.
- Motor der Dynamik ist nach Aussage der Städte die Lage an der radialen Schienenverkehrsanbindung und der jeweilige Takt der SPNV-Anbindung. Über die Hälfte der Städte ist bereits im 30 Minuten-Takt an Berlin angebunden. Darunter mit Ausnahme von Gransee alle Städte mit einem hohen Pendlersaldo gegenüber Berlin.
- Auf der landespolitischen Ebene und der kommunalen Fachebene ist der Wechsel der Entwicklungsdynamik angekommen und kommunikativ und strategisch zumindest auf der Landesebene vollzogen. Die konkrete Umsetzung auf der kommunalen Ebene steht in allen Städten stadtentwicklungspolitisch auf der Tagesordnung.
- Die Auswertung der Bevölkerungsentwicklung und der Prognosen nach den Daten des LBV wie auch der Städte zeigen die starken Effekte der Lage in der Nähe zum Berliner Umland. Wachsend über 2030 hinaus sind die drei Städte Nauen, Beelitz und Zossen. Eine ausgeglichene und ggf. nur leicht rückläufige

Entwicklung der Bevölkerungszahl wird für Bad Belzig, Gransee und Lübben erwartet. Für Angermünde und Lübbenau würde nur ein starker Zuzug die in der Perspektive weiterhin stark negative natürliche Bevölkerungsentwicklung ausgleichen. Gleiches gilt für Rathenow und Wittenberge, die aber strategisch und in ihren stadtentwicklungspolitischen Zielen auf Zuzug setzen, aufgrund ihrer Lage aber schlechtere Ausgangsbedingungen haben. Für Fürstenwalde bleibt die Prognose offen; zu erwarten wäre aber auch ein Stadtwachstum. Dies nicht nur vor dem Hintergrund der Tesla-Ansiedlung, sondern auch aufgrund der raumstrukturellen Lage und Einbindung.

- Die wirtschaftliche Dynamik lässt sich nur schwer zusammenfassen. Grob lassen sich drei Gruppen bilden, die aber raumstrukturell nicht die gleichen Bereiche abbilden. Die größte Gruppe sind Gewerbe- und Industriestandorte mit jeweils unterschiedlichen Ausprägungen, Traditionen und Transformationsprozessen (Fürstenwalde, Lübbenau, Nauen, Rathenow und Wittenberge), gefolgt von den Städten mit einem Schwerpunkt im Bereich Erholung/Gesundheit und einer eher kleinteiligen diversifizierten Wirtschaftsstruktur (Angermünde, Bad Belzig, Gransee, Lübben). Insbesondere für Lübben und auch Lübbenau spielt über die Erholungsfunktion der überregionale Tourismus eine Sonderrolle. Zossen und auch Beelitz sind vor allem als Wohnstandorte mit ergänzenden Wirtschaftsbereichen in Dienstleistung und Handwerk geprägt. In fast allen Städten übernehmen die Stadtkerne und deren erfolgreiche Sanierung eine wichtige Rolle sowohl für den Tourismus wie vor allem auch für die lokale Attraktivität im Sinne eines ‚urbanen‘ und vielfältigen Standortes.
- Die Städte Fürstenwalde, Lübben und Lübbenau sowie Nauen und Wittenberge sind die Städte mit einer überdurchschnittlichen Beschäftigtendichte bezogen auf alle elf SizR. Beelitz, Zossen wie auch Lübben haben die geringste Arbeitslosenquote, während die eher durch Industrie und Gewerbe geprägten Städte wie Rathenow, Wittenberge und Fürstenwalde die höchsten Arbeitslosenquoten im Jahr 2020 aufweisen. Ein ähnliches Bild zeigt sich in Angermünde, das hier im Zusammenhang mit dem industriellen Kern Schwedt gesehen werden muss.

5.3 Die Herausforderungen der kommunalen Steuerung der Städte im zweiten Ring

- Für den Wechsel des Steuerungsmodus von Schrumpfung und Erhalt zu steuernder Wachstumsplanung besteht in vielen Städten ein Engpass. Dieser Engpass beruht zum einem auf keinem oder weniger Personal bei steigender Aufgabenlast und Erwartungen an die Stadtentwicklung und zum anderen auf dem geringen instrumentellen und methodischen Anwendungswissen für eine steuernde Wachstumsplanung. Zusätzlich stellt sich für die Städte die generelle Frage, wie Transformationsprozesse bewältigt und finanziert werden können. Konkret lässt sich das in drei Bereichen darstellen.

Ziele und Leitbilder

- Die Städte nehmen ihre Rolle als Städte im zweiten Ring sehr unterschiedlich wahr. Entsprechend der räumlichen Lage und darin begründeter Entwicklungsdynamik reichen die Erwartungen und Wahrnehmungen von Abwehr (Ängste vor zu starkem Wachstum) über Hoffnung (Gegenpol zu weiter dominierenden Schrumpfungstendenzen) bis zu strategischen Arrangements (positive Effekte nutzen, das Eigene erhalten).
- Der planerische Diskurs in den Fachverwaltungen wie auch die Darstellung in den INSEK, die das Thema bereits ansprechen, ist in der Regel von der objektiven Notwendigkeit der Auseinandersetzung mit den Anforderungen, Chancen wie auch den Problemen verbunden. In der kommunalpolitischen Diskussion scheinen eher die Probleme im Vordergrund zu stehen, was bei den bereits stark von einem ungesteuerten Wachstum gekennzeichneten Städten am Rande des Berliner Umlands zu einer Abwehrreaktion vor allem in Bezug auf weitere Flächenausweisungen führt.
- Die Städte weisen zum Großteil wirksame lokale Selbstbilder auf, die stark von der Rolle als stabile Klein- und Mittelstädte mit wenig Brüchen geprägt sind. Städte mit starken Transformationserfahrungen wie Wittenberge, Rathenow, Fürstenwalde und Lübbenau weisen hier jeweils spezifische Wege des Umgangs mit diesen Erfahrungen auf. Wittenberge und Lübbenau definieren positive Zukunftsbilder und setzen auch mit strategischen Prozessen an. Fürstenwalde ist nach eigener Aussage auf der Suche und Rathenow versucht den eingeschlagenen Kurs zu halten. Deziert neue und innovative Ansätze bringen Angermünde (Transformationszentrum Uckermark) und Bad Belzig (Digitale Stadt und Neue Lebens- und Arbeitsformen) in ihre Stadtentwicklungsdiskussionen ein. Entsprechend liegt in den zukünftigen INSEK-Prozessen der Städte eine große Chance, eine eigenständige Positionierung im Kontext der veränderten Dynamiken vorzunehmen.

Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK)

- Das INSEK ist als Steuerungsinstrument grundsätzlich in den Kommunen angekommen. Von den elf SizR hat aber nur Angermünde ein INSEK, das in den letzten drei Jahren erstellt wurde. In sieben Städten befinden sich die INSEKs in der Ausschreibung oder in Fortschreibung und Bearbeitung. Nur Rathenow, Fürstenwalde und Lübben benennen keinen Handlungsbedarf bezogen auf ihre INSEK, wobei den inhaltlichen Steuerungsansprüchen in Teilen auch durch das Fortschreiben z.B. der Stadtumbaustrategien nachgekommen wird.
- In Lübben und Lübbenau sowie in Angermünde wird die Frage der inhaltlich-strategischen Ausrichtung der Stadtentwicklung und die Entwicklung konkreter Maßnahmen und Projekte durch die regionalen Sonderprogramme überlagert und inhaltlich geleitet. Dies gilt auch für die Landesgartenschau in Wittenberge.

- Wichtigste genannte Themen bei einer Neuausrichtung sind die Integration von Klimaschutz und Klimaanpassung sowie des Themas Digitale Stadt und eine erweiterte Beteiligung der Bevölkerung am Erstellungsprozess. Dieser Punkt ist insbesondere im Hinblick auf die benannten ‚Wachstumsschmerzen‘ in einigen Städten wie die übergeordneten Transformationsanforderungen von zentraler Bedeutung. In einigen Städten sind entsprechend eigenständige Beteiligungen umgesetzt worden, die aber nicht direkt in übergeordnete Prozesse eingebunden sind.
- Die Steuerungswirkung eines INSEK aus einem Eigeninteresse über die notwendige Grundlage als Fördervoraussetzung hinaus erscheint aber noch eingeschränkt. Die gewünschte Rolle des INSEK als Instrument integrierter Steuerung und eines Monitorings wird nur von Gransee aktiv benannt.

Integrierte Planung

- Jenseits der durch Förderkulissen (insb. Stadtumbau und Soziale Stadt) etablierten Programm- und Prozesslogiken existieren nur wenige integrierte Planungsansätze. Impulse für Prozessinnovation durch Förderung resultieren vor allem aus Sonderprogrammen wie „Meine Stadt der Zukunft“ oder auch dem Stadt-Umland-Wettbewerb. Als eigenständiger Ansatz hat sich eine integrierte Planung aber noch nicht durchgesetzt.
- Gerade in den Bereichen Teilhabe und Co-Kreation von Stadtentwicklung wie auch in neueren Themen wie der digitalen Entwicklung spielen zivilgesellschaftliche Initiativen und neue Akteure in einigen Städten eine wichtige Rolle. Deren Einbindung und Aktivierung in zukünftige Stadtentwicklungsprozesse als kommunale Aufgabe wird von vielen Städten benannt, erfolgt aber bislang nicht strukturiert.
- Integrierte Quartiersentwicklung für einzelne Zukunftsstandorte als kommunale Aufgabe mit einer kommunalen Steuerung von Zielen und Inhalten gegenüber Investoren oder Flächeneigentümern wird im Ansatz nur in Angermünde und Gransee verfolgt. Größere, bereits realisierte städtebauliche Entwicklungsvorhaben sind in der Regel in der Hand von Investoren und werden nur durch die bauleitplanerischen Instrumente und im Einzelfall durch Wettbewerbsverfahren inhaltlich beeinflusst.

5.4 Die Herausforderungen der kommunalen Flächenentwicklung der Städte im zweiten Ring

Flächenverfügbarkeit und Flächenaktivierung

- Alle SizR haben Projekte und Maßnahmen der Innentwicklung in der Planung. Dabei geben sieben Städte an, dass die Innentwicklungspotenziale grundsätzlich ausreichend sind. Dies kann nicht rechnerisch belegt werden. In allen Städten außer in Gransee sind Einzelstandorte und Flächen für die zukünftige

Quartiersentwicklung in der Planung oder Umsetzung, die sich nur schwer quantifizieren lassen.

- Sieben SizR verfügen über ein Baulandkataster. Die Rolle der Kataster für eine Flächenaktivierungspolitik bleibt aber augenscheinlich gering. Eine Fortschreibung scheint nicht durchgängig vorgenommen zu werden. In einigen Städten sind diese öffentlich einsehbar und dienen so zur Information für die Bauinteressierten. In Lübbenau ist das Baulandkataster als Innenentwicklungskonzept mit städtebaulichen Testentwürfen und umfassenden instrumentellen Hinweisen hinterlegt. Zusätzlich verfügen die untersuchten Städte nur in einem sehr geringen Umfang über verlässliche Information zur Auslastung ihrer verbindlich festgesetzten Bebauungspläne in Bezug auf die Wohnnutzung.
- Beelitz und Zossen, die durch eine hohe Siedlungsdynamik gekennzeichnet sind, geben an, dass die Flächen der Innenentwicklung nicht für eine Entwicklung ausreichend sind. In der Konsequenz können zusätzliche Potenziale nur durch Flächenneuanspruchnahme entwickelt werden. Das gleiche gilt für Nauen. Fürstenwalde hat weiteres Innenentwicklungspotenzial, kann dieses aber nicht aktivieren und Lübben sieht die Grenzen der Innenentwicklung nicht zuletzt dort, wo Baugebiete in der Vergangenheit mit zu geringen Dichten ausgewiesen wurden.

Aktive Baulandpolitik und Steuerung

- Das Ergebnis der Evaluierung des LEP HR wird durch die Untersuchung gedeckt. Die SizR nutzen nur in begrenztem Umfang Instrumente und Maßnahmen einer strategischen Bodenvorratspolitik. Flächenankauf im Sinne einer aktiven Bodenpolitik wird nur von Fürstenwalde und Gransee betrieben.¹²
- Die Steuerung der Baulandentwicklung und eine noch darüber hinausgehende strategische Steuerung der Flächennutzung z. B. im Hinblick auf Nutzungsart und Siedlungstypologie sowie zur Schaffung von Wohnraum für spezifische Bedarfslagen findet nur in sehr geringem Umfang in den SizR statt.
- Entsprechend wenden nur wenige SizR damit verbundene Instrumente zur Umsetzung strategischer Ziele der Baulandentwicklung an. Konzeptvergaben werden in geringem Umfang und mit mäßigem Erfolg in Lübben und Witteberge sowie in Gransee und Angermünde in Form des Einheimischenmodells angewendet. Die Vergabe in Erbbaurecht kommt in Lübben, Fürstenwalde und Zossen zur Anwendung. Nur eine Stadt, Nauen, wendet konsequent eine Infrastrukturfolgekostenregelung an und hat damit ein Instrument zur Minderung der Belastungen der kommunalen Haushalte durch das von außen induzierte Bevölkerungswachstum in der Hand.

¹² MIL 2022

Bahnhofsumfeldentwicklung

- Bis auf die Städte Nauen und Bad Belzig haben alle untersuchten Städte Planungen zur städtebaulichen Entwicklung in den Bahnhofsumfeldern. Die Pläne und Konzepte weisen einen unterschiedlichen Reifegrad auf und sind häufig noch in einem konzeptionellen Stadium.
- Nur in Beelitz-Heilstätten werden die Pläne bereits umgesetzt. In Rathenow erfolgte eine Aufwertung der Bahnstraße und die Entwicklung einer benachbarten Konversionsfläche. In Fürstenwalde und Lübben werden ergänzende Maßnahmen zur Verknüpfung und Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofes umgesetzt.
- Die Konversion von Gewerbe- wie ehemaligen Militärflächen spielt gerade auf größeren Standorten weiterhin eine hohe Rolle. Die direkte Steuerung durch die Kommune wie z. B. in Gransee am Bahnhof oder durch einen Flächenerwerb wie in Fürstenwalde bleibt aber die Ausnahme. Eine indirekte Steuerung durch konzeptionelle Vorgaben betreibt die Stadt Angermünde. In der Regel erfolgt die Entwicklung über die Investoren.

Innenentwicklung vs. Außenentwicklung

- Die stark wachsenden Städte in der Nähe des Berliner Umlandes, insbesondere Nauen und Beelitz benennen Steuerungs- und Aktivierungsprobleme in der Innenentwicklung als einen wesentlichen Grund für eine notwendige Flächeninanspruchnahme im Außenbereich. In den anderen Städten ist der Entwicklungsdruck bislang nicht hoch genug bzw. sind auch die planungsrechtlich gesicherten Flächen ausreichend, so dass von einer offensiven Absicht der Außenentwicklung nicht gesprochen werden kann.
- In Zossen lehnt die Kommunalpolitik inzwischen die Ausweisung weiterer Standorte ab. In Nauen wird mit einem Moratorium die weitere Flächeninanspruchnahme eingeschränkt. Die Begründungen liegen hier aber in erster Linie in der Überforderung durch Wachstum und den negativen Folgen im Bereich Verkehr, Infrastruktur etc.
- Die Einschränkung der weiteren Flächeninanspruchnahme durch natürliche Restriktionen und Schutzgebietsausweisungen ist in vielen Städten ein wichtiger Faktor der räumlichen Entwicklung. Dies betrifft Waldgebiete und insbesondere die Biosphärenreservate wie auch Gebiete mit bergbaurechtlicher Beschränkung und die Hochwasserrisikoversorge.
- Flächennutzungspläne sind in vielen Städten nicht aktuell oder aufgrund der Kommunalreformen nicht flächendeckend. Die Rolle der Flächennutzungspläne als zentrale Steuerungsinstrument zur Abwägung und Lösung von Flächenkonflikten und zur Festlegung planerischer Ziele hat nur eine geringe Bedeutung. Gerade im Hinblick auf die Integration von Klimabelangen, aber ebenso als Grundlager zur Umsetzung bodenpolitischer Strategien können diese aber eine wichtige Funktion übernehmen.

Perspektiven der Stadtentwicklung

- Die Prognosen weichen gerade in den SizR mit einem dynamischeren Wachstumspfad von den Vorausschätzungen des Landes ab. Die Effekte krisenbedingter Migration spielen dabei als Begründung eine Rolle. Es besteht in den Kommunen aber entsprechend Unsicherheit über mögliche Entwicklungen und vor allem fehlen differenziertere Aussagen zu Altersstrukturen der Bevölkerung, Teilräumen oder spezifischen Bedarfsgruppen.
- Vor diesem Hintergrund besteht ein Informationsdefizit hinsichtlich notwendiger Entscheidungen für Art und Maß zukünftiger Flächenausweisungen sowie der zukünftiger Nachfragekonstellationen.
- Bislang wird in den Prognosen des Landes davon ausgegangen, dass sich nach 2030 wieder eine Änderung einstellt. Gerade für die SizR, die in den letzten 20 Jahren einen starken Zuzug erlebt haben, wird ein erneuter Rückgang der Bevölkerung und eine Alterung der Bevölkerungsstruktur erwartet. Dies wird bislang nicht durch die realen Entwicklungen gedeckt und bedarf ggf. einer Überprüfung, da es Auswirkung auf die Entscheidungen zu Infrastruktur- und Wohnungsbedarfen hat.

Wohnungsmarktentwicklung

- Der hohe Anteil an Einfamilienhäusern am Baugeschehen war in allen Städten prägend. Die höchsten Werte korrespondieren mit der Lage in Bezug auf Berlin, Potsdam und deren Umlandräume.
- Dieses spiegelnd lässt sich durchgängig für alle SizR feststellen, dass es eine Knappheit im Wohnungsmarkt jenseits des EFH-Segmentes gibt. Die Aussagen dazu lassen sich aber schlecht verifizieren und es fehlen grundsätzlich Kenntnisse und Aussagen zu den lokalen Wohnungsmärkten. Grundsätzlich, so der Tenor, fehlt hochwertiger und gut ausgestatteter Geschosswohnungsbau sowie altersgerechter Wohnraum.
- Auffallend ist gerade in den Stadtumbaustädten, dass diese Nachfrage augenscheinlich nicht von den bestehenden Beständen im industriell gefertigten und sanierten Wohnungsbestand abgedeckt wird, sodass es hier zu einem Bedarf nach Wohntypologien kommt, die zwar am Markt vorhanden sind, aber nicht in der nachgefragten Qualität vorliegen.
- Auf der anderen Seite besteht nach Aussage der Städte kein Bedarf an preisgebundenem Wohnraum und die Verfügbarkeit von Wohnungen mit geringen Mietpreisen ist in der Regel durchgängig entspannt. Entsprechend besteht kein Problem in der sozialen Wohnraumversorgung. Wie sich diese Situation in der Zukunft darstellt, ist aufgrund fehlender Daten nicht ermittelbar und sollte eine höhere Aufmerksamkeit erfahren. Insbesondere im Hinblick auf bezahlbare altengerechte Wohnungen wie auch Wohnungen für junge Familien mit geringem Einkommen sowie Starterwohnungen.

- Die Wohnraumförderung und eine entsprechende Ausweisung der Gebietskulissen scheinen deshalb nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. In den Städten mit einem hohen Bestand an Geschosswohnungsbau und niedrigem Miet- bzw. Nachfrageniveau läuft diese in die Leere.
- Die höchsten Mietpreise werden laut Mietpreisspiegel 2021 in Beelitz mit 9,35 €/qm erzielt, gefolgt von Nauen, Fürstenwalde, Bad Belzig und Zossen mit einem Mietpreis um 8 €/qm. Lübben und Gransee liegen um die 7,00 €/qm im Mittelfeld; die anderen Städte liegen unter 6,00 €/qm. Bis auf Fürstenwalde, das noch einen größeren Bestand an industriellen Wohnungsbau aufweist, sind dies auch die Städte in denen kaum Leerstände zu verzeichnen sind. In einzelnen Städten ergeben sich die Fragen zur Festlegung von Gebieten mit angespannten Wohnungsmärkten, sodass hier von einer zukünftigen Ausweitung der derzeitigen Gebietskulissen über die Kommunen im Berliner Umland hinaus ausgegangen werden kann.

5.5 Die Herausforderungen der Standortattraktivität der Städte im zweiten Ring

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Eine klimagerechte Stadtentwicklung ist auf der konzeptionellen Ebene in Form von Klimakzepten und vor allem Energiekonzepten in fast allen Städten etabliert. Eine Umsetzung über ein bereits etabliertes Klimaschutzmanagement erfolgt allerdings nur in zwei der elf Städte. Energetische Quartierskonzepte sind in einigen Städte bereits erstellt oder geplant. Konkrete Konzepte im Bereich Wärmeversorgung wurden nur in zwei Städten angesprochen.
- Eine aktuelle Bedeutung hat das Thema in Bezug auf den Ausbau der Photovoltaik erlangt – hier insbesondere als Thema der Bauleitplanung und im Hinblick auf Flächenkonkurrenzen und gestalterische Fragen. Diese werden auch für die historischen Innenstädte thematisiert.
- Übergreifende Initiativen mit Leuchtturmcharakter bestehen in Angermünde und Lübbenau. Die Relevanz des Themas für kommunales Handeln ist – so der Eindruck – eingeschränkt, da eine Vielzahl der Maßnahmen entweder im Bereich der Energieunternehmen liegen oder auf der regulatorischen Ebene für die Endnutzer und Endnutzerinnen zum Tragen kommen. Mit der Umsetzung des Gebäudeenergiegesetzes und der damit verbundenen kommunalen Wärmeplanung hat dieses Thema zukünftig aber einen deutlich höheren Stellenwert und sollte in den zu bearbeitenden INSEKs aufgenommen werden.

Mobilität

- Die Pendlersalden der SizR sind jeweils in Bezug auf die raumstrukturelle Lage der Städte sehr unterschiedlich. Eine gesonderte Auswertung zur Nutzung des Umweltverbundes für diese Mobilität liegt nicht vor.
- Die Ertüchtigung und Verbesserung der Mobilitätsangebote im Bahnhofsumfeld in Hinblick auf eine Verknüpfung mit umweltfreundlichen Nahmobilitätsangeboten sind in allen Städten relevant, liegen allerdings selten in der Verantwortung der Kommune. Eine wichtige Rolle spielen hier die Landkreise als Träger des regionalen, nicht schienengebundenen ÖPNV. Entsprechend unterscheiden sich die Konzepte und deren Umsetzung nach den Landkreisen. Im Landkreis Potsdam Mittelmark werden in Zusammenarbeit mit dem VBB Pilotvorhaben zu Mobilitätsstationen entwickelt und in Beelitz und Bad Belzig umgesetzt. Fürstenwalde und Wittenberge sind die einzigen Städte, die über einen Masterplan Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof verfügen. In den anderen Städten gibt es Bemühungen das Park+Ride-Angebot zu erweitern. Hier spielt häufig auch die Verbesserung der Angebote für den Tourismus eine Rolle.
- Ein zentrales und übergreifendes Thema für alle Städte sind der Ausbau und die Förderung des Radverkehrs, insbesondere da die Städte in der Regel aus mehreren Ortsteilen bestehen. Angermünde und Zossen verfügen über ein Radverkehrskonzept, in Beelitz wird eines entwickelt, alle anderen Städte betrachten das Thema als Schwerpunkt und setzen hier auch Prioritäten. Hier stehen neben den Bike+Ride-Angeboten die Anlage und der Ausbau von Fahrradwegen im Fokus. Dies erfordert häufig die Zusammenarbeit mit nichtkommunalen Straßenbaulastträgern. Zusätzlich erschweren in Einzelfällen naturschutzrechtliche Regelungen und Besitzverhältnisse den Ausbau.

Einzelhandel und die Funktion der Innenstadt

- Die Rolle und Funktion der Innenstadt weist in den elf Städten vielfältige Ausprägungen und Schwerpunkte auf – von Handel bis Wohnen. Grundsätzlich erwarten alle Städte einen weiteren Strukturwandel – ausgelöst vor allem durch Inhaberwechsel und veränderte Nachfrage. Die Rolle der Innenstadt als zentraler Handelsort wird nur von wenigen Städten in den Vordergrund gerückt, da ohnehin die Versorgung mit den Waren des täglichen Bedarfs außerhalb der Innenstädte stattfindet.
- Der Fokus für die Erhaltung der jeweiligen Funktionsfähigkeit und Ausrichtung ist je nach räumlichem Kontext und Lage sowie Ausrichtung – auch in Bezug auf den Tourismus – sehr unterschiedlich. Grundsätzlich scheinen sich die Ansprüche an die Innenstadt in Richtung eines Raumes für Aufenthalt, Begegnung und Kultur zu verschieben. Neue Ansprüche an urbane Räume mit einem stärkeren Fokus auf Erlebnis und Atmosphären spielen auch hier eine Rolle. Für die Innenstadtentwicklung und deren Förderung ergeben sich hieraus neue Schwerpunkte. Dies umfasst sowohl die verstärkte Auseinandersetzung mit Nutzungsänderungen und Anpassungen im Gebäudebestand für neue Nicht-

Handelsfunktionen, damit verbundene Baunutzungs- und bauordnungrechtliche Fragen und auch Nutzungskonflikte insb. im Bereich des Lärms. Darüber hinaus stehen Fragen der Gestaltung der öffentlichen Räume für diverse Mobilitätsformen bis hin zum Belag und der Aufteilung der Verkehrsflächen auf der Tagesordnung, die auch Anforderungen an zukünftige Förderprogramme stellen.

- Ansprüche werden hier an die Einbindung der vorhandenen Akteure gestellt (Händlergemeinschaften), aber auch die Öffnung zu neuen Gruppen ist erkennbar. Hieraus resultieren Fragen zum Umgang mit neuen Konstellationen jenseits eines klassischen City-Managements, für die wiederum Erfahrungen mit dem Programm „Meine Stadt der Zukunft“ Hinweise geben können.

Bildung und Daseinsvorsorge

- In Bestätigung der Erkenntnisse zur Evaluierung der Siedlungssteuerung des LEP HR wird auch seitens der Städte der Ausbau sozialer Infrastrukturen als eine Herausforderung im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung gesehen. Für sechs der elf Städte ist nach eigenen Aussagen eine Kapazitätserweiterung im Bereich der Kita- und Schulinfrastruktur notwendig. Zusätzlich spielen die notwendigen qualitativen Verbesserungen eine Rolle. In vier Kommunen wird der Bedarf als gedeckt bezeichnet. Dies sind neben den beiden Stadtumbaustädten Rathenow und Wittenberge die Städte Bad Belzig und Beelitz. In letzteren sind die Kapazitäten zwar an der Auslastungsgrenze, es wurden und werden aber auch neue Einrichtungen gebaut.
- Die in vielen Kita- und Schulentwicklungsplänen ausgedrückte Erwartung, dass in den SizR, die in den letzten Jahren ein durch Zuzug insbesondere junger Familien induziertes Bevölkerungswachstum hatten, ab 2030 die Nachfrage nach Kita- und Schulplätzen wieder sinkt und mittelfristig eine Entspannung eintritt, ist mit Blick auf die aktuelle Bevölkerungsdynamik kritisch zu überprüfen. Auch wenn die krisenbedingten Effekte Auswirkungen auf die Bevölkerungszuwächse der letzten Jahre hatten, ist es angezeigt zu überdenken, ob die Annahme, dass es zu einer Normalisierung kommt, durch die räumliche Dynamik in Berlin-Brandenburg wie durch die übergeordneten Randbedingungen gedeckt ist.
- Der Erhalt und die Verbesserung der gesundheitlichen Versorgung und der medizinischen Angebote sind in fast allen Städten ein wichtiges Thema und spielt eine zentrale Rolle nicht nur für die Daseinsvorsorge, sondern auch für die zukünftige Standortattraktivität.
- Obwohl in fast allen Städten ein Ausbaubedarf gesehen wird, erscheinen die Abstimmungen schwierig, da nicht alle Schulen in der Trägerschaft der Kommunen liegen und die Schulentwicklungsplanung bei den Landkreisen liegt. Die Finanzierung der zusätzlichen Infrastruktur wird von den Städten als kritisch eingeschätzt und Bedarf an zusätzlicher Unterstützung genannt. Die Beteiligung von Investoren an den Kosten der sozialen Infrastruktur wird nur in Nauen strukturiert umgesetzt.

- Smart City-Konzepte und Aspekte digitaler Daseinsvorsorge standen nur in zwei Städten, Gransee und Bad Belzig, im Vordergrund. In beiden Fällen auch mit dem dezidierten Ansatz, digitale Dienste und Angebote auch die Attraktivität für Neubürgerinnen und -bürger sowie für neue Arbeitsorte und -formen für Pendlerinnen und Pendler zu nutzen. Hier wird zum einen zur Initiierung und Umsetzung die Rolle von Förderprogrammen (Modellprojekte Smart Cities des Bundes und Meine Stadt der Zukunft des Landes) deutlich, zum anderen die Rolle neuer Akteure, die hinter den Initiativen stehen.

Attraktivität und lokale Qualität

- Alle Städte im zweiten Ring weisen durchgängig hohe weiche Standort- und Qualitätsmerkmale, wie die Nähe zu und die Einbindung in Erholungs- und Naturräume, Wassernähe oder historische Stadtzentren auf. Über die Hälfte der Städte haben ein touristisches Profil, zwei davon sind Kur- bzw. Erholungsort. Fünf Städte liegen in Biosphärenreservaten oder Naturparks in Brandenburg.
- Sechs der elf Städte sind Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischem Stadtkern im Land Brandenburg und stützen ihre Stadtentwicklung auf den Erhalt und Weiterentwicklung des historischen Zentrums. Auch die Städte, die nicht Mitglied in der AG Historische Städte sind, formulieren durchgängig den Erhalt und Ausbau räumlich attraktiver und funktional vielfältiger Stadtzentren als Kern ihrer Entwicklungsstrategien.
- Die Städtebauförderung hat in den historischen Zentren, aber auch darüber hinaus, wie beispielweise in Rathenow oder Wittenberge, einen erheblichen Anteil zum Erhalt und Entwicklung geleistet. Die erhaltende Stadtsanierung ist in fast allen Innenstädten abgeschlossen. Weiterhin bestehen aber mit ‚Dicken Brocken‘ und innerstädtischen Konversionsflächen Zukunftsaufgaben der Innenstadtsanierung.
- Die Innenstädte übernehmen eine wichtige Rolle als lokale Identifikations- und Bezugsräume für die Bevölkerung und sind Orte des Treffens und Austauschs sowie für Feste und Aktivitäten. Nach außen übernehmen sie als Visitenkarte der Städte eine wichtige Funktion für die Außendarstellung und Standortwerbung. Dort, wo kleinräumige Angabe zur Bevölkerungsentwicklung vorliegen, weisen die Innenstädte und Kernbereiche der Stadt durchgängig die höchsten Bevölkerungszuwächse auf.
- Das Vereinsleben und Veranstaltungen wie Stadtfeste werden als wichtige Bindungs- und Integrationsfaktoren für Bürger und Bürgerinnen und Neubürger und Neubürgerinnen genannt. Die Zivilgesellschaft spielt nach Angabe der meisten Städte eine wichtige Rolle für das Stadtleben und neue Impulse.

6 Empfehlungen

6.1 Impulse für die Städte im zweiten Ring

- Die übergeordnete Idee der Städte im zweiten Ring beruht auf der strategischen Zielsetzung des Landes, die mit der Verkehrsanbindung gegebene hohe Standortgunst der Städte für eine Entlastung des Berliner Umlands zu nutzen und dabei eine wohnbauliche Entwicklung vor allem in Bahnhofsnahe zu erreichen. Voraussetzung dafür ist die Entwicklung einer tragfähigen Idee der Städte im zweiten Ring als attraktive Standorte mit eigener Qualität und Entwicklungsperspektiven für die Wirtschaft und alte wie neue Bewohnerinnen und Bewohner.
- Die Umsetzung erfolgt über kommunale Konzepte zur Stärkung der Innenstädte und Bahnhofsquartiere als hochwertige urbane Wohnstandorte für den Eigentums- und den Mietwohnungssektor, insbesondere in verdichteten, städtebaulich attraktiven Bereichen mit intaktem Wohnumfeld und passgenauen Infrastrukturangeboten. Auf der lokalen Ebene wird dies von einigen Städten konsequent aufgegriffen und umgesetzt. In anderen Städten entspricht diese generelle Ausrichtung nur bedingt den bereits verfolgten räumlichen Entwicklungs- und Handlungsmöglichkeiten. Flächenverfügbarkeiten sind z.B. in Bahnhofsnahe in den meisten Fällen gegeben – eine tatsächliche Flächenaktivierung erfolgt aus ganz unterschiedlichen Gründen bisher nicht überall bzw. nicht im Sinne der städtebaulichen Innenentwicklung wünschenswerten Umfang.
- Der Großteil der untersuchten Städte im zweiten Ring ist – anders als die drei kreisfreien Oberzentren und die vier Mittelzentren des Städtekranses – viel stärker von der Struktur jeweils einer Kernstadt und zahlreichen umliegenden Ortsteilen geprägt. Zusätzlich ist die Abhängigkeit in der kommunalen Aufgabenerfüllung zu den Kreisen hoch und die eigenen Steuerungsmöglichkeiten in Schlüsselbereichen wie der Gestaltung des ÖPNV, des Radverkehrs oder im Schulwesen sind eingeschränkt. Entsprechend ist der Fokus der Städte selbst stärker nach innen und auf die Rolle der Kernstadt in ihrem räumlichen und funktionalen Umfeld im Sinne der Erfüllung zentralörtlicher Funktionen gerichtet. Gleichzeitig sind bei der Gestaltung von Zukunftsaufgaben in den Bereichen Bildung und Mobilität, aber auch Energieversorgung, sehr viele Partner an der Umsetzung beteiligt.
- Um die gute Erreichbarkeit der Städte für eine qualifizierte und nachhaltige Entwicklung zu nutzen und die Entwicklungsfunktion für alle Städte zu erreichen, ist ein zusätzlicher und konzertierter Impuls notwendig, der landes- und stadtentwicklungspolitische Zielsetzungen miteinander verbindet und den Städten konkrete Handlungsoptionen ermöglicht. Dieser Impuls kann über das Instrument der INSEK und deren Schwerpunktsetzungen, die in der Regel bereits die konzeptionelle Ebene reflektieren, gesetzt werden, muss aber gerade im

Hinblick auf die Entwicklungsideen und Unterstützungsbedarfe zielgenauer formuliert werden.

- Konkrete Impulse können sein:
 - Kommunikation und Vermittlung der „Marke“ SizR als Zukunftsstandorte für Entwicklung und qualifiziertes Wachstum nach innen und an die größere Anzahl und Vielfalt von Akteuren und Entscheidungsträgern auf Kreis-, Regional- und Landesebene.
 - Positionierung der SizR als Standorte für prioritäre Entwicklungsaufgaben über den nur wohnflächenbezogenen Grundsatz im LP HR hinaus, z.B. im Verwaltungs-, Bildungs- und Kulturbereich sowie ggf. durch standortverträgliche gewerbliche Ansiedlungen. Dabei insbesondere Stärkung der Innenstädte und Bahnquartiere als hochwertige urbane Entwicklungsstandorte.
 - Prioritäre Nutzung der vorhandenen Landesprogramme für die vorbereitende Bauleitplanung und Untersuchungen sowie Planungen z.B. für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, da das auf städtebauliche Missstände und Bestandsgebiete abzielende Instrumentarium und Programmangebot der Städtebauförderung diese Entwicklungsflächen derzeit nicht in allen Fällen ausreichend abdeckt.
 - Fachliche Begleitung der Kommunen bei dem Aufbau und der Umsetzung einer aktiven Bodenpolitik (Flächentausch, Bodenbevorratung) zur Erreichung stadtentwicklungspolitischer Ziele. Die Prüfung der Möglichkeiten einer landesseitigen Unterstützung zur Umsetzung von Baulandfonds für die Entwicklung strategisch wichtiger Lagen, z.B. als Verbindung eines Darlehensangebotes zum Flächenzwischenwerb mit ergänzenden Beratungsangeboten zur Projektentwicklung wird ergänzend empfohlen.

6.2 Informationen und Daten über die Städte im zweiten Ring

- Die in den Stadtverwaltungen verfügbaren Daten und Kenntnisse über die Entwicklungen und die künftigen Bedarfe der lokalen Wohnungsmärkte sind in den überwiegenden Fällen nur in geringem Umfang vorhanden. Statistische Daten hierzu liegen für wichtige Parameter auf kommunaler Ebene nur wenige vor. Neben den statistischen Daten des Landes erarbeiten einige Städte auch differenzierte Aussagen zur Bevölkerungsentwicklung und darauf aufbauende Ableitungen zu den zukünftigen Wohnungs- und Flächenbedarfen. Damit einher geht auf der Angebotsseite die Notwendigkeit für die Städte, aktuelle Informationen zu Flächenpotenzialen und Verfügbarkeiten zusammenzustellen, im Sinne der stadtentwicklungspolitischen Ziele zu verarbeiten und für interessierte

Anwender / Nachfrager bereitzustellen, z.B. über digitalisierte Kataster. Detaillierte lokale Informationen können eine gute Grundlage für kommunalpolitische Entscheidungen und Strategien zur Klärung der Rolle der Stadt und ihres Leitbilds sein. Sie können auch Aussagen ganz konkret zu Art und Typologie der Wohnbaubedarfe sowie deren Flächen- und Standortansprüche umfassen. Damit könnte auch auf planerische Anforderungen adäquat reagiert werden. Gleichzeitig könnten tradierte, durch privates Investitionsinteresse getriebene Modelle an Bedeutung verlieren. Unsicherheiten in Kommunalpolitik und -verwaltung bzgl. Entscheidungen zum Instrumenteneinsatz, z. B. zu Flächenausweisungen, könnten abgebaut werden.

- Konkret wäre zu prüfen,;
 - ob Informationen bereitgestellt werden können z.B. in Form kleinräumiger Bevölkerungsprognosen für die SizR, ggf. geteilt in regionale Teilräume in Verbindung mit darauf aufbauenden Wohnungsmarktkonzepten. Auf der Grundlage weitergehender lokaler Daten zum Wohnungsmarkt können die Kommunen steuern, wie sie ihren Wohnungsmarkt entsprechend einer künftigen Nachfrage bzw. Bedarfe (quantitativ und qualitativ) entwickeln wollen,
 - wie die Kommunalverwaltungen auch in Kooperation mit anderen Partnern wie z.B. Hochschulen im Hinblick auf die Quantität und Qualität der personellen Ausstattung gestärkt werden können, um Vorteile einer stärkeren Digitalisierung des Verwaltungshandelns zu nutzen, etwa bei der Entwicklung und Handhabung von Flächenkatastern als baulandpolitische Handlungsgrundlage und
 - wie die Nutzung und lokalspezifische Adaption des im Aufbau befindlichen landesweiten GIS-basierten Baulückenkatasters für ein kommunales System zu Flächeninformation und Flächenmanagement in den SizR beschleunigt umgesetzt werden kann.
 - Bereits realisierte Beispiele für Zusammenführung von Daten und der Umsetzung kleinräumiger Prognosen sind z.B.:
 - Das WEBWIKO des Kommunalverbund Niedersachsen/Bremen e. V. (<https://webwiko.regio-gmbh.de/die-idee/>) oder
 - das Serviceangebot zum Flächenmanagementkataster für die Kommunen im Land Schleswig-Holstein (<https://forumstadtundland.sh/aktuelles/news/aktuelle-meldung/nachhaltiges-flaechenmanagement/>).

6.3 Instrumente für die Städte im zweiten Ring

- Die planerische Steuerung und Umsetzung einer nachhaltigen Innenentwicklung ist eine zentrale Herausforderung für die SizR, für die in den Kommunalverwaltungen vor allem zu wenig personelle Ressourcen und in Politik wie auch Verwaltung nicht immer umfänglich Fachkenntnis zur Verfügung stehen. Dies umfasst sowohl die baulandpolitischen Strategien zur Aktivierung und Steuerung der Flächennutzung in der Innenentwicklung wie auch die Umsetzung von Konzepten integrierter Quartiersentwicklung durch Instrumente wie die Konzeptvergabe etc. Dabei besteht häufig weniger der Bedarf bei der Erarbeitung der Konzepte, sondern in der Umsetzung bei der Überführung von Zielen und Konzepten in kommunale Steuerungskonzepte sowie der Anwendung der dafür notwendigen Instrumente und deren rechtssichere Durchführung. Hier kann die kommunale Selbstverwaltung in den SizR – aufbauend auf den vom MIL Brandenburg bereitgestellten Arbeitshilfen zu Bebauungsplanung und Baulandstrategien – durch stadtindividuelle Beratungsangebote und gemeinsame Weiterbildung z.B. durch eine verstärkte Einbindung der Kommunalakademie für passgenaue Angebote im Bereich Bauleitplanung unterstützt werden.
- Integrierte Stadtentwicklungsplanung im Sinne der Neuen Leipzig Charta als Leitdokument für die Stadtentwicklungspolitik und der Strategie Stadtentwicklung und Wohnen des MIL kann inhaltlich und programmatisch den Rahmen für die Entwicklung der SizR bilden. Die Lokalisierung und Operationalisierung erfolgt in den INSEK, die den Willen in Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft ausdrücken, die Zukunft der Stadt bewusst und ganzheitlich zu gestalten und mithilfe eines INSEK ihr Handeln nach dem integrierten Planungsansatz auszurichten. Der Wille kann nur aus der kommunalen Entscheidung heraus formuliert werden und liegt außerhalb der Bemühungen des Landes zur Förderung der Entwicklung für die SizR. Unterstützt werden können die SizR in einem gemeinsamen Lern- und Austauschprozess auf der Basis der umfassenden INSEK-Arbeitshilfe des Landes, in dem die Herausforderungen der SizR in den Schwerpunktsetzungen betont werden.
- Konkret sind dies Instrumente wie:
 - Unterstützung bei der Entwicklung eines Baulandbeschlusses und dessen instrumentelle Unterbreitung durch Vertragsmuster bzw. Handreichungen für städtebauliche Verträge etc. und die Unterstützung mit rechtlicher Expertise z. B. durch einen Expert*innenpool, der analog wie ein mobiler Gestaltungsbeirat den Kommunen mit konkreten Einschätzungen und Beratungen zur Seite steht.
 - Schaffung von Unterstützungsangeboten zu bauplanungsrechtlicher Begleitung von Schwerpunktvorhaben von besonderem Landesinteresse unter Federführung der Kommune z. B. zu

Bodenbevorratung, Flächentausch und kooperativen Verfahren der Flächen- und Quartiersentwicklung.

- Erstellung von INSEK als Leitdokumente für eine qualitative lokale Entwicklung in einem fachlichen Austausch zwischen den SizR, um nicht nur primär die Logiken der Städtebauförderung zu reproduzieren, sondern um mit Blick auf die Erfahrungen des Programms „Stadt der Zukunft“ die Bedeutung und Aufgaben der Prozessorientierung und Bürgermitwirkung stärker in den Mittelpunkt zu stellen.
- Nutzung des INSEK als strategisches Instrument, sodass eine Integrationswirkung entfaltet wird, die über die Kommune hinausgeht und eine breitere fachübergreifende Steuerungswirkung auch außerhalb der städtebaubaulichen Politiken entfaltet.

6.4 Infrastruktur für die Städte im zweiten Ring

- Der Ausbau und der Erhalt einer funktionsfähigen und verlässlichen technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur steht im Fokus der SizR. Zentral sind zum einen die kommunalen Kita-Angebote und die Bildungsinfrastruktur sowie die medizinische Versorgung. Zum anderen sind an die spezifische Raumstruktur angepasste Mobilitätssysteme und -angebote wichtige infrastrukturelle Entwicklungsaufgaben.
- Die oben genannte Priorisierung der Entwicklungs- und Ausbaubedarfe in den Bereichen Bildung und soziale Infrastruktur in den SizR würde an die kommunalen Entscheidungsträger ein deutliches Signal senden, dass das Konzept der SizR nicht nur regional sinnvoll, sondern auch lokal umsetzbar ist und damit die gewünschten Impulse für die Wohnungsbauentwicklung unterstützen.
- Der Ausbau des Radverkehrs wird in allen Städten priorisiert und ist ein wesentlicher Baustein für nachhaltige Mobilität in den SizR, in denen aufgrund der Größe und Siedlungsstruktur der klassische ÖPNV nur eine untergeordnete Rolle spielt. Die vorhandenen Initiativen des Landes und in Teilen der Landkreise, wie das Modellprojekt im Landkreis Potsdam-Mittelmark, tragen zu einer Umsetzung bei, werden aber bislang nicht als integrierte Mobilitätsstrategie der SizR in Verknüpfung mit dem SPNV gedacht. Konkret wird dies in dem Ausbau attraktiver Fahrradwege als eigenen Strecken insbesondere zur Verknüpfung der Ortsteile und dem Angebot an Fahrradinfrastruktur für Pendler, z.B. durch Fahrradgaragen.
- Zwei miteinander verknüpfte Themen der Infrastrukturentwicklung werden in Zukunft eine größere Rolle spielen und sind bislang nur unzureichend adressiert, wenn auch thematisch für die Zukunft benannt. Das sind zum einen die digitale Daseinsvorsorge oder auch Smart City-Lösungen, die sich in verschiedene

Bereiche kommunaler Leistungserfüllung von digitalen Service- und Beteiligungsangeboten über die Bildung und die Mobilität bis hin zu vernetzter Gesundheit und New Work Konzepte erstrecken. Gerade im Bereich des vernetzten Remote-Arbeiten in Verknüpfung mit Co-Working Angeboten haben die SizR aufgrund ihrer besonderen Rolle den Bedarf, lokal umsetzbare Infrastrukturangebote zu entwickeln und umzusetzen. Damit eng verbunden sind zum anderen die Herausforderungen zur Umsetzung der Energie- und Wärmewende, die neben dem notwendigen Infrastrukturumbau auch auf den Einsatz digitaler Werkzeuge zur Planung und Entscheidung beruht.

- Die Sicherung und Entwicklung kultureller Infrastruktur wie auch der Vereine und zivilgesellschaftlichen Initiativen und damit verbunden die weitere Förderung der urbanen Zentren ist eine zentrale Aufgabe zur Umsetzung des Zieles von attraktiven Entwicklungsstandorten im zweiten Ring. Sie sind wichtig für den Erhalt und die Förderung lokaler Identifikation und Zusammenhalt und bilden ein Fundament für neue Entwicklungen.
- Konkrete Ansätze in der Infrastrukturentwicklung sind:
 - Klarere Benennung der Rolle und Ziele zur Entwicklung der SizR als attraktive Entwicklungsstandorte im Land Brandenburg und Ableitung von kohärenten Aussagen und Priorisierungen z.B. in den Regionalen Entwicklungsstrategien. Prüfung eines Entwicklungsfonds als festen Anteil an bestehenden Infrastrukturmitteln für die Ausbaubedarfe der SizR als Zeichen konkreter Unterstützung.
 - Prioritäre Unterstützung der Mobilitätsentwicklung in den SizR durch gebündelte Maßnahmen zur Gestaltung der Schnittstellen zwischen Bahnanbindung und lokalen Angeboten und Infrastrukturen insbesondere für den Radverkehr.
 - Nutzung der vorhandenen Erfahrungen in einzelnen Städten der SizR im Themenbereich Smart City und Wärmeplanung/klimagerechte Stadtentwicklung für einen fachlich unterstützten Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen in Vorbereitung auf die zu erstellenden Planungen und Konzepte.

7 Literaturverzeichnis

- [1] MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) (Hrsg.) 2021: **Strategie Stadtentwicklung und Wohnen**. S. 18. Verfügbar: <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Strategie_StWo_2021.pdf> (Zugriff: 04.12.2022).
- [2] Land Brandenburg (Hrsg.) 2019: **LEP HR** (Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vom 29. April 2019. GVBl. II – 2019, Nr. 35. Verfügbar: <https://bravors.brandenburg.de/verordnungen/lep_hr> (Zugriff: 04.12.2022).
- [3] Landesregierungen Brandenburg und Berlin (Hrsg.) 2021: **Strategischer Gesamtrahmen Hauptstadtregion**. Verfügbar: <<https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>> (Zugriff: 04.12.2022).
- [4] Landesregierung Brandenburg (Hrsg.) 2021: **Eckpunkte einer Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg**. Kabinettsbeschluss vom 31.08.2021. Verfügbar: <https://landesregierung-brandenburg.de/wp-content/uploads/Land-BB_Regionalentwicklungsstrategie-Eckpunkte_31-08-2021.pdf> (Zugriff: 04.12.2022).
- [5] Landesregierung Brandenburg (Hrsg.) 2020: **Das Lausitzprogramm 2038**. Stand 14.09.2020. Verfügbar: <<https://lausitz-brandenburg.de>> (Zugriff: 04.12.2022).
- [6] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2021: **Wanderungsstatistik**. Berichtsjahr 2021.
- [7] IRS (Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung) (Hrsg.) 2019: **45. Brandenburger Regionalgespräch** beleuchtet Zuzug in Klein- und Mittelstädte. IRS AKTUELL Nr. 92. S. 39. Verfügbar: <<https://docplayer.org/126444887-Der-spaltung-begegnen.html>> (Zugriff: 04.12.2022).
- [8] Prognos AG Berlin (Hrsg.) 2022: **Prognos Zukunftsatlas 2022**. S. 8. Verfügbar: <<https://www.prognos.com/de/zukunftsatlas>> (Zugriff: 04.12.2022).
- [9] BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) (Hrsg.) 2022: **Länge der Arbeitswege unterscheidet sich regional erheblich**. Verfügbar: <<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/presse/presseinformationen/2022/pendeln-2021.html>> (Zugriff: 04.12.2022).
- [10] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2020: **Entwicklung der Bevölkerungszahl**. In: Zeitschrift für amtliche Statistik, 3+4/2020, S.4-7.
- [11] Landesregierung Brandenburg (Hrsg.) 2022: **Eckpunktepapier der Erkenntnisse aus der Evaluierung und Handlungsansätze der Landesregierung**. Verfügbar: <<https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/eckpunktepapier-evaluierung-siedlungssteuerung-lep-hr.pdf>> (Zugriff 31.05.2023).
- [12] MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung) (Hrsg.) 2022: **Evaluierung landesplanerischer Steuerungsinstrumente zur Siedlungsentwicklung im Land Brandenburg**. S. 31. Verfügbar: <<https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/evaluierungsbericht-siedlungssteuerung-lep-hr.pdf>> (Zugriff: 31.05.2023).