Teilraum Karrée in Luckenwalde

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB und Städtebauliche Rahmenplanung

ENTWURF Stand: 03.09.2020

LUCKENWALDE

GRUPPE PLANWERK

Teilraum Karrée in Luckenwalde

Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB und Städtebauliche Rahmenplanung

Im Auftrag der

LUCKENWALDE

Stadt Luckenwalde
Stadtplanungsamt
Markt 10
14943 Luckenwalde

Bearbeitung

GRUPPE PLANWERK

GP Planwerk GmbH

Uhlandstraße 97
10715 Berlin
Tel. 030 – 88916390
Fax 030 – 88916391
mail@gruppeplanwerk.de
www.gruppeplanwerk.de

Mitarbeit
Annette Hartfiel
Freia Fahrenholtz
Annika Puderbach
Antonia Freudenberger

Fotos im Bericht: GRUPPE PLANWERK (Aufnahmen 2019)

ENTWURF
Berlin, 03.09.2020

INHALT

1. Einführung ... 1
1.1. Anlass und Ziel ... 1
1.2 Herangehensweise und Verfahrensschritte ... 2
1.3 Stadtgeschichtlicher Hintergrund ... 3
2. Planerische Grundlagen und Konzepte ... 8
2.1 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ... 8
2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Fortschreibung 2016 ... 8
2.3 Flächennutzungsplan ... 10
2.4 Klimaschutz- und Energiekonzept (KEK), Teilbericht Luckenwalde, 2013 ... 10
2.5 Planungen im Rahmen des Stadtumbau ... 11
2.6 Wohnungsmarktkonzept 2016 ... 14
2.7 Verkehrskonzepte ... 15
2.8 Angrenzende Sanierungsgebiete ... 16
3. Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ... 17
3.1 Lage und Anbindung Teilraum Karrée ... 17
3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets ... 18
4. Bestandsanalyse ... 19
4.1 Städtebauliche Struktur und Merkmale ... 19
4.1.1 Stadtgrundriss und Bebauungsstrukturen ... 19
4.1.2 Nutzungsstruktur ... 26
4.1.4 Brachflächen und Leerstand ... 27
4.1.5 Öffentlicher Raum und Freiraumstrukturen ... 29
4.2 Gebäudebestand ... 32
4.2.1 Gebäudealter ... 32
4.2.2 Denkmalobjekte ... 33
4.2.3 Sanierungsstand ... 35
4.3 Verkehr, Erschließung und technische Infrastruktur ... 36
4.4 Eigentümerstruktur ... 38
4.5 Wohnen und Wohnentwicklung ... 39
4.6 Einwohnerentwicklung und Bewohnerstruktur ... 40
5. Handlungsbedarfe und städtebauliche Missstände ... 45
5.1 Handlungsbedarfe ... 45
5.2 Handlungsschwerpunkte ... 47
5.3 Zusammenfassung der Städtebaulichen Missstände ... 48
5.4 Weiterer Handlungsbedarf ... 48

6. Leitbild und Sanierungsziele ... 49
6.1 Übergeordnete Zielsetzungen ... 49
6.2 Sektorale Sanierungsziele ... 49
7. Städtebaulicher Rahmenplan ... 51
7.1 Konstituierende Strukturen ... 51
7.1.1 Stadt- und Baustruktur, Stadtbild ... 51
7.1.2 Nutzungsstruktur und Funktionen von übergeordneter Bedeutung ... 52
7.1.3 Öffentlicher Raum ... 53
7.2 Nutzungskonzept ... 55
7.3 Städtebaulicher Rahmenplan ... 57
7.3.1 Städtebauliche Entwicklung und Neuordnung, Gebäudesanierung ... 58
7.3.2 Öffentlicher Raum – Straßen, Wege und Freianlagen ... 59
7.3.3 Verkehr und Mobilität ... 64
7.3.5 Klimaschutz und Klimaanpassung ... 64
7.4 Räumliche und funktionale Schwerpunktbereiche ... 65
7.4.1 Standort Poststraße 20 ... 65
7.4.2 Standort Poststraße 24-26 ... 66
7.4.3 Blockinnenbereich südlicher Weberweg ... 67
7.4.4 Blockinnenbereich Grabenstraße / Am Haag ... 68
7.4.5 Standort Beelitzer Straße 28-32 mit Blockinnenbereich „Beelitzer Straße“ ... 70
7.4.6 Nordwestlicher Block Grabenstraße / Bahnhofstraße ... 71
7.4.7 Landkreis - Standort Grabenstraße 23 ... 72
8. Maßnahmen-, Durchführungs- und Finanzierungskonzept ... 73
8.1 Strategien ... 73
8.2 Handlungsfelder ... 73
8.3 Maßnahmenübersicht ... 73
9. Beteiligung und Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen ... 77
9.1 Beteiligung der Betroffenen gemäß § 137 BauGB ... 77
9.2 Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger gemäß § 139 BauGB ... 78
10. Verfahrensrechtliche Abwägung und Durchführung der Sanierungsmaßnahme ... 79
10.1 Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes ... 79
10.2 Sanierungsrechtliche Bedingungen zur Durchführung des Verfahrens ... 79
10.4 Abwägung zum Sanierungsverfahren und verfahrensrechtliche Empfehlung ... 81
Das Spektrum der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen die von der erhöhten steuerlichen Abschreibung profitieren ist demnach relativ groß. ... 84
10.5 Abgrenzung des Sanierungsgebietes ... 85

10.6 Notwendigkeit eines Sozialplans 87
10.7 Monitoring 87
Quellen 88
Anlagen 89

Anmerkung: Obwohl aus Gründen der Lesbarkeit im Text die männliche Form gewählt wurde, beziehen sich die Angaben selbstverständlich auf Angehörige aller Geschlechter.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Lage Untersuchungsgebiet mit angrenzenden bzw. umliegenden Sanierungsgebieten. 2
Abb. 2: Landkarte 1841 ... 4
Abb. 3: Stadtplan Ende des 19. Jh. ... 5
Abb. 4: Stadtplan Ende des 19. Jh. ... 5
Abb. 5: Anzeige Datenhutfabrik in der Wilhelmstraße 8 (heute Poststraße 8) ... 6
Abb. 6: Historische Stadtansichten Lindenallee, um 1917 ... 6
Abb. 7: Poststraße mit Schule und Kaiserlichem Post- und Fernmeldeamt, um 1900 ... 7
Abb. 8: Strategische Leitlinien der Stadtentwicklung ... 8
Abb.9: Räumliches Leitbild INSEK Luckenwalde ... 9
Abb.10: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Luckenwalde, 01.11.2001 ... 10
Abb.11: Stadtumbaugebiete der Stadt Luckenwalde ... 13
Abb.12: Maßnahmen in der Fortschreibung der Stadtumbaustrategie ... 14
Abb.13: Empfehlungen für den Teilraum Karrée ... 16
Abb.14: Teilraum Karrée - Lage im Stadtgebiet ... 17
Abb.15: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ... 18
Abb. 16: Beispiele für gründerzeitliche Wohn- und Mischbebauung ... 20
Abb. 17: Stadtbildprägende Einzelgebäude im Karrée ... 21
Abb. 18: Übersicht vormals industriell geprägte Standorte im Quartier Karrée ... 22
Abb. 19: Beispiele für Alt-Industrielagen im Untersuchungsgebiet Karrée ... 23
Abb. 20: Beispiele für Wohnungsbau der 1950er-60er Jahre im Quartier Karrée ... 24
Abb. 21: Beispiele für Neubebauung nach 1990 im Quartier Karrée ... 26
Abb. 22: Gebäudenutzung (Bestand) ... 27
Abb. 23: Gewerbebrache an der Puschkinstraße und untergenutztes Grundstück mit Garagen im südlichen Untersuchungsgebiet ... 28
Abb. 24: Beispiele für gewerbliche Brachen und untergenutzte Grundstücke ... 29
Abb. 25: Straßenräume im Untersuchungsgebiet Karrée ... 30
Abb. 26: Beispiele für öffentlich nutzbare Freiflächen im Untersuchungsgebiet Karrée ... 32
Abb. 27: Übersicht Gebäudebestand – Baualter ... 33
Abb. 28: Beispiele für denkmalgeschützte Bausubstanz im Untersuchungsgebiet Karrée ... 34
Abb. 29: Übersicht Gebäudebestand – Sanierungsstand und Baudenkmäler ... 36
Abb.30: Übersicht verkehrlichen Erschließung ... 37
Abb. 31: Eigentümerstruktur ... 39
Abb. 32: Einwohnerentwicklung Teilraum Karrée ... 41
Abb.33: Vergleich der Altersstruktur Karrée und Gesamtstadt ... 41
Abb.34: Entwicklung der Altersstruktur Karrée in 2018 ... 42

Abb.35: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Volltuchgelände 43
Abb.36: Vergleich der Altersstruktur Volltuchgelände und Karrée in 2018 44
Abb. 37: Übersicht Handlungsbedarf 46
Abb. 38: Übersicht Handlungsschwerpunkte 48
Abb. 39: Konstituierende Strukturen 54
Abb. 40: Nutzungskonzept 56
Abb. 41: Städtebauliches Zielkonzept 57
Abb. 42: Schillerstraße: Bestand 2019 und Neugestaltung Straßenquerschnitt (Vorschlag) ... 61
Abb. 43: Entwicklungskonzept öffentlicher Raum 63
Abb. 44: Bebauungsvariante mit Stadtvillen und großzügigen Freiflächen 67
Abb. 45: Bebauungsvariante mit Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise 68
Abb. 46: Bebauungsvariante Einfamilienhäuser (hier in der Variante als Grenzbebauung) 69
Abb. 47: Bebauungsvariante Mehrfamilienhäuser 69
Abb. 48: Übersicht Maßnahmen (Vorschlag) 76
Abb. 49: Übersicht Beteiligungsverfahren 78
Abb. 50: Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet „Quartier Karrée“ 86

1. Einführung

1.1. Anlass und Ziel

Das Untersuchungsgebiet „Karrée“ zählt neben dem „Zentrum“, der „Dahmer Straße“, der „Innenstadt“ und dem „Petrikirchplatz“ zu den zentralen Teilräumen der Stadt Luckenwalde. Das 35,2 ha große Untersuchungsgebiet „Karrée“ erstreckt sich zwischen Bahnhof und Zentrum und ist damit ein wichtiger Verbindungsraum zwischen den innerstädtischen Quartieren und verfügt über Funktionen von gesamtstädtischer Bedeutung (Hotel / Restaurant Vierseithof, Volltuchgelände, Amtsgericht, angrenzend Bahnhof und Bibliothek) (*siehe Abb. 1*).
Das überwiegend gründerzeitlich geprägte Gebiet ist bereits Bestandteil der Stadtumbaukulisse, konnte jedoch im Vergleich zu den bereits vorhandenen Sanierungsgebieten noch nicht nachhaltig aufgewertet und entwickelt werden. Die z. T. wertvolle, historische Bausubstanz, v.a. ehemalige Fabrikgebäude (Klinkerbauweise) aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts stehen leer und verfallen zusehends. Zwar ist teilräumlich bereits eine Aufwertung erfolgt (Sanierung Poststraße, Sanierung zahlreicher alter Wohngebäude, 1990er Jahre Siedlung auf dem ehem. Volltuchgelände), jedoch wirkt das Untersuchungsgebiet in Teilbereichen perforiert (z.B. Schillerstraße), durch gestalterische und funktionale Defizite im öffentlichen Straßenraum vernachlässigt oder durch größere Verkehrsachsen (Beelitzer Straße) gestört. Zudem fehlt es an öffentlichen Grün- und Aufenthaltsflächen.
Luckenwalde zählt gemäß LEP HR zu den Städten der „zweiten Reihe“ und übernimmt damit u.a. eine Versorgungsfunktion für die Bereitstellung von Wohnraum in der wachsenden Metropolregion. Damit rückt das Gebiet „Karrée“ mit seiner zentralen Lage und seinen zahlreichen Flächenpotenzialen nunmehr in den Fokus der Stadtentwicklung. Relevante Entwicklungspotenziale sollen für die Umsetzung einer Zuzugsstrategie genutzt werden, wobei hier vorfindliche Gewerbebrachen bzw. ehemalige stadtbildprägende Fabrikgebäude aktiviert und umgenutzt sowie zugleich störende Nutzungen und desolate Baustrukturen zugunsten einer attraktiven und zukunftsfähigen Quartierentwicklung beseitigt werden sollen. Dementsprechend werden im INSEK bzw. in der aktuellen Stadtumbaustrategie folgende Ziele verfolgt:

- Beseitigung von Brachflächen und brachgefallenen Gebäuden mit entsprechender Nachnutzung,
- Nutzung von Bauflächenpotenzialen zur Verdichtung,
- Aktivierung stadtbildprägender, leerstehender Gebäude (v.a. ehemalige Fabriken) und Implementierung besonderer Wohnformen sowie
- weitere Qualifizierung und Aufwertung des Wohnungsbestandes.

Dabei spielen die Querschnittsthemen Denkmalschutz, Bau- und Planungskultur, klimaorientierte Quartiersentwicklung, Barrierefreiheit und nachhaltige Mobilität eine wichtige Rolle und sind im Rahmen der Untersuchung mitzudenken.
Darüber hinaus gilt es, sich dem abzeichnenden Spekulationstrend, der notwendige Investitionen erschweren würde, zu begegnen und gleichzeitig finanzielle bzw. steuerrechtliche Anreize zu schaffen, um potenzielle Investoren für brachliegende Objekte zu gewinnen. Zudem sollen mittels Zwischenerwerb durch die Stadt ggf. Bausubstanz gesichert und Grundstücke geräumt werden sowie mittels Wohnraum- und Städtebauförderung eine zukunftsfähige Bereichs- und Quartiersentwicklung unterstützt werden. Hierbei wäre eine förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB ein probates Instrument. Die hier vorliegende vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB dient der Untersuchung der Notwendigkeit der Sanierung, der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie der anzustrebenden Ziele und der Durchführbarkeit der Sanierung.

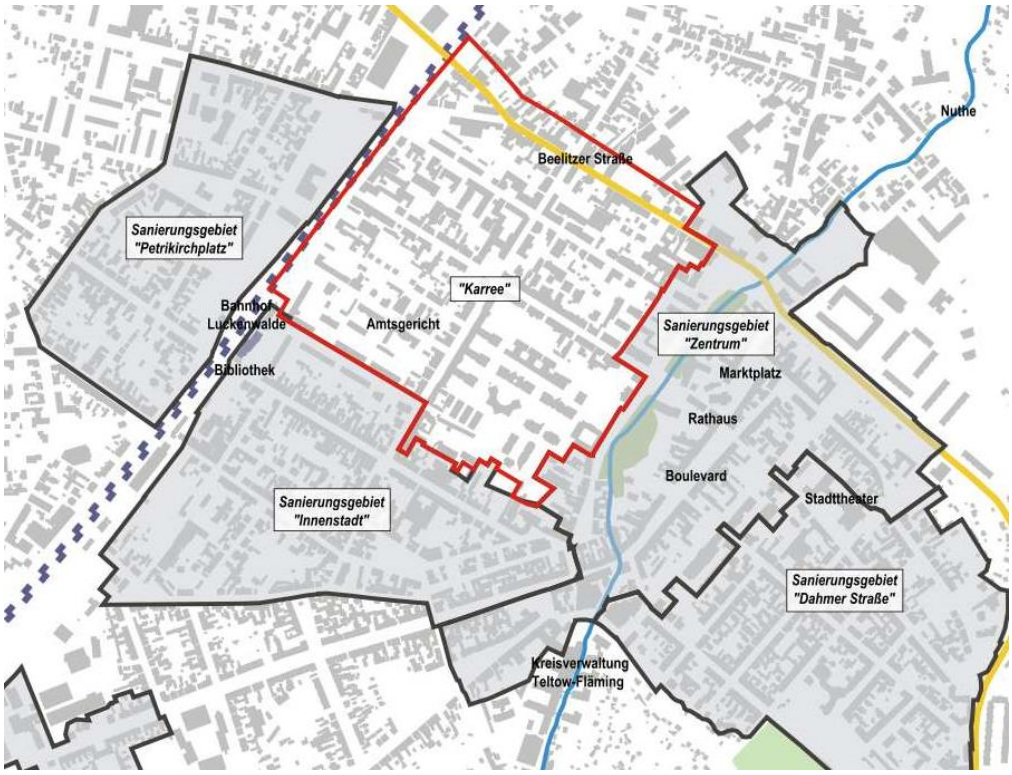


Abb. 1: Lage Untersuchungsgebiet mit angrenzenden bzw. umliegenden Sanierungsgebieten

Darstellung GRUPPE PLANWERK

1.2 Herangehensweise und Verfahrensschritte

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Luckenwalde hat die Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 141 Abs. 3 BauGB zur Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit des innerstädtischen Teilraums „Karrée“ aufgrund bestehender Handlungsbedarfe am 10.04.2018 beschlossen.

Auf Grundlage der im BauGB festgelegten Inhalte einer vorbereitenden Untersuchung (VU) werden in dem folgenden Untersuchungsbericht die „sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ (§141, Abs. 1, BauGB) ausführlich dargestellt und erläutert.

Dementsprechend erfolgen im Rahmen der VU die Herausarbeitung der wesentlichen übergeordneten rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen sowie eine vertiefende Analyse der Bestandssituation. Hierbei liegt der Fokus zum einen auf dem Zustand der z.T. denkmalgeschützten Bausubstanz sowie des öffentlichen Raums und zum anderen auf der Bewohner- und Sozialstruktur, um eventuelle negative Auswirkungen durch die beabsichtigte Sanierung auf die unmittelbar Betroffenen und ihre persönlichen, sozialen und wirtschaftlichen Lebensumstände abschätzen zu können.

Basierend auf der Bestandsanalyse trifft die Städtebauliche Rahmenplanung Aussagen zu den städtebaulich-räumlichen und baulichen Zielen und benennt anhand der herausgearbeiteten Handlungsbedarfe und Missstände konkrete Maßnahmen für die angestrebte Entwicklung. Aussagen zu Grundstücksneuordnung und Nachnutzung von Brachen, zur Sanierung von Gebäuden, zur Gestaltung der öffentlichen Räume und die bauliche Weiterentwicklung bzw. Nachverdichtung bilden hierbei wesentliche Handlungsschwerpunkte.

Die Ergebnisse der VU sowie die erarbeitete städtebauliche Rahmenplanung bilden die Beurteilungsgrundlage für die verfahrensrechtliche Empfehlung zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme (Abwägung des Sanierungsverfahrens) sowie für die förmlich festzulegende Sanierungsgebietskulisse.

Dementsprechend gliedern sich die vorliegende vorbereitende Untersuchung (VU) sowie die städtebauliche Rahmenplanung in folgende wesentliche Inhalte:

- stadtgeschichtlicher Hintergrund des Untersuchungsgebietes (Kapitel 1.3)
- planerische und rechtliche Rahmenbedingungen, Grundlagen und Konzepte (Kapitel 2)
- Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (Kapitel 3)
- Bestandsanalyse der städtebaulichen Struktur, des Gebäudebestandes, der Bewohnerstruktur sowie der Wohnentwicklung (Kapitel 4)
- Handlungsbedarf und städtebauliche Missstände (Kapitel 5)
- Leitbild und Sanierungsziele (Kapitel 6)
- Städtebaulicher Rahmenplan mit Nutzungskonzept und Entwicklungsschwerpunkten (Kapitel 7)
- Maßnahmen-, Durchführungs- und Finanzierungskonzept (Kapitel 8)
- Ergebnisse der Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen und der Träger öffentlicher Belange (Kapitel 9)
- verfahrensrechtliche Abwägung und Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme (Kapitel 10)

Die Erarbeitung der VU sowie der städtebaulichen Rahmenplanung erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Luckenwalde und war gemäß §137 und § 138 BauGB in einen Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess (betroffene Eigentümer, Mieter, politische Gremien) eingebunden. Gemäß § 139 BauGB erfolgte vom …2020 bis ….2020 die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

Die vorbereitende Untersuchung und städtebauliche Rahmenplanung „Teilraum Karrée“ wurde am … im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt vorgestellt und am … durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen.

1.3 Stadtgeschichtlicher Hintergrund

Die historische Entwicklung des Bereichs Karrée ist eng verknüpft mit Anbindung der Stadt Luckenwalde an die Berlin-Anhaltischen-Eisenbahn im Jahr 1841 und den damit einhergehenden enormen Schub für die industrielle, gesellschaftlich-kulturelle sowie für die gesamtstädtische Entwicklung. So entwickelte sich die Stadt Luckenwalde ab der Mitte des 19. Jahrhunderts zu einer Industriestadt, die u.a. durch Tuchfabrikation, später Hutfabrikation, Metallwarenfabrikation, Möbelbeschlagindustrie / Möbel- sowie Papierfabrikation geprägt war.
Wie eine historische Landkarte aus dem Jahr 1841 (*siehe Abb. 2)* zeigt, war der Bereich zwischen der neu entstandenen Bahnstrecke mit dem Bahnhofsgebäude im Westen und der historischen Altstadt östlich der Nuthe bis auf die „Große Fabrik“ Am Haag (erbaut 1782-1785) noch nahezu unbebaut.[1] Er wurde als „Luckenwaldischer Acker“ bezeichnet.
Die Nuthe am Haag stellte die damalige Bebauungsgrenze der Altstadt dar. Der Bahnhof war nur über die Friedrichstraße (heute: Käthe-Kollwitz-Straße) und die Beelitzer Straße an die Stadt angebunden. Der Bau der Schulbrücke über die Nuthe im Jahr 1850 gab den Anstoß bzw. war der Auftakt für die bauliche Entwicklung der bis dato für Landwirtschaft genutzten Flächen zwischen Bahnhof und Altstadt. Mit dem sogenannten Karrée (der Name ist auf die rechteckige / nahezu quadratische Flächenkulisse zurückzuführen) entstand ein neues Stadtquartier, das

[1] Das Herrenhaus der „Großen Fabrik“ gibt es heute noch. Dabei handelt es sich um das Gebäude des heutigen Hotels „Vierseithof“.

durch eine für Luckenwalde lange Zeit typische Mischung aus Industrie- und Wohnbauten geprägt war. Als erstes wurde die Wilhelmstraße (heute: Poststraße) als kürzeste Verbindung zwischen Bahnhof und Stadtzentrum gebaut (*siehe Abb. 3*). Danach folgten die Grabenstraße, die Schillerstraße und die Lindenallee (1881). Letztere war ursprünglich der Privatweg zum Herrenhaus der Großen Fabrik und sollte mit ihrem Alleencharakter ein repräsentatives Eingangstor zum Stadtzentrum ausbilden.[2] Noch heute sind die Linden stadtbildprägend.

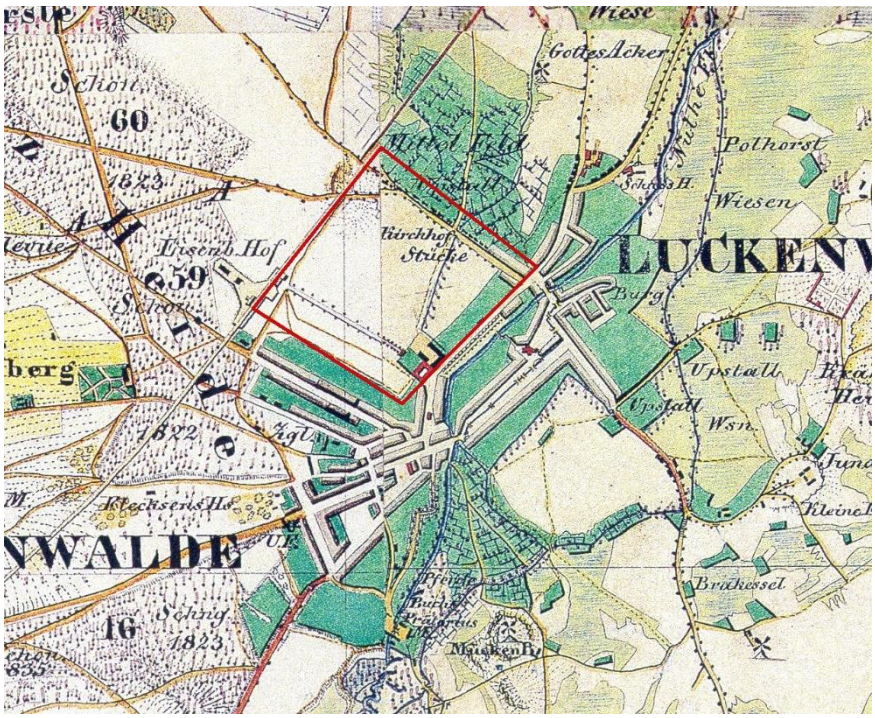


Abb. 2: Landkarte 1841

(Quartier Karrée rot gekennzeichnet), Quelle: Heimatmuseum Luckenwalde)

[2] Dietrich Maetz, Luckenwalder Geschichte(n), 29. Vortrag, Straßen und Plätze (6), Rund um die Lindenallee, vgl. S. 2

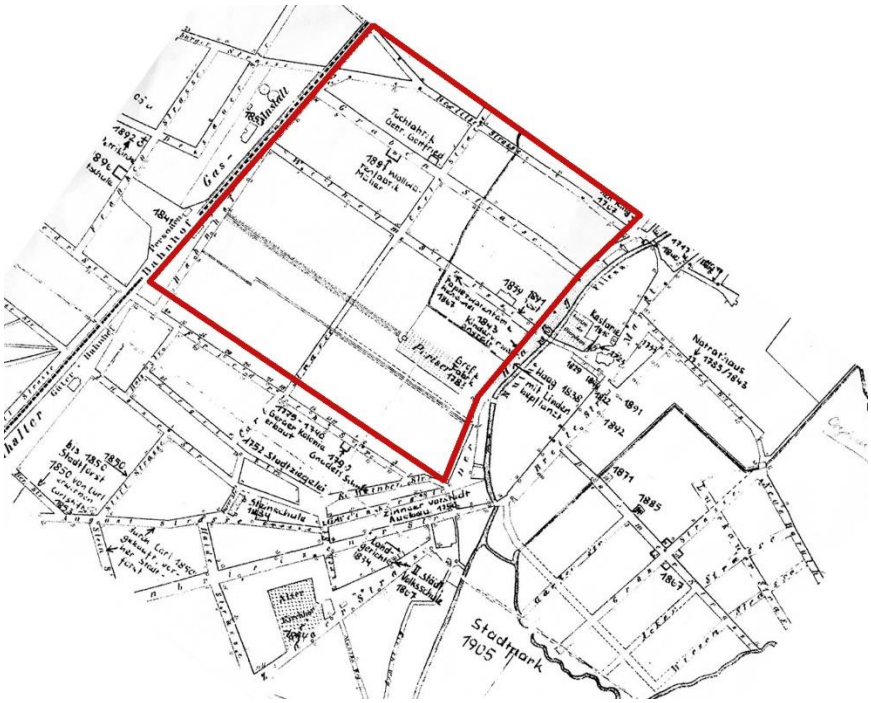


Abb. 3: Stadtplan Ende des 19. Jh.

(Quartier Karrée rot gekennzeichnet), Quelle: Heimatmuseum Luckenwalde)

Abb. 4: Stadtplan Ende des 19. Jh.

(Quartier Karrée rot gekennzeichnet), Quelle: Heimatmuseum Luckenwalde)

Die Wilhelmstraße (heute: Poststraße) entwickelte sich ab der Mitte des 19. Jahrhunderts zum ersten Industriegebiet der Stadt Luckenwalde mit zahlreichen Fabriken. Die folgenden Beispiele verdeutlichen die Vielzahl und Vielfalt der Betriebe bzw. Produktionsstätten:

- Poststraße 8: Tuchfabrik Boenicke (bis 1897), später Wollhutfabrik Boenicke & Heldenberg (bis 1926), Damenhutfabrik Milberg und Schemel (ab 1927)
- Poststraße 9/10: Gelbgießerei, später Spritzenfabrik Firma Koebe (ab 1878)

- Poststraße 11: Papierwarenfabrik Henschel (bis 1927)
- Poststraße 12: Tuchfabrik Otto Letz (ab 1883), elektrische Licht- und Kraftanlagen Firma Bemm & Fröhlich (ab 1925)
- Poststraße 13: Tuchfabrik August Rosin, später Seifenfabrik Otto Rosin (1897-1905)

Abb. 5: Anzeige Datenhutfabrik in der Wilhelmstraße 8 (heute Poststraße 8)

Quelle: Magistrat der Stadt Luckenwalde (Hg.), Bürgermeister Lappe, Deutschlands Städtebau – LUCKENWALDE, 1930

Auch in den umliegenden Straßen und Blöcken entlang der Bahnhofstraße, der Grabenstraße und der Beelitzer Straße entstanden Fabriken. Neben industriell genutzten Gebäuden gab es jedoch auch zahlreiche Wohnhäuser, z.T. auch stadtbildprägende Fabrikantenvillen (z.B. Poststraße 17a), die bis heute erhalten geblieben sind. Zudem entstanden in der Gründerzeit bis hinein in die 1920er Jahre auch öffentliche Bauten, die die Bau- und Nutzungsstruktur des Quartiers „Karrée“ bis heute nachhaltig prägen. Hierzu gehören v.a. das ehem. Kaiserliche Post- und Fernmeldeamt (Baujahr 1890-1891) in der Poststraße 19, die ursprüngliche Mädchen- und Knabenschule (Baujahr 1858) in der Poststraße 20, das Amtsgericht (Baujahr 1913) in der Lindenallee 16, die St. Joseph Pfarrkirche mit Pfarrhaus (Baujahr 1908-1914) in der Lindenallee 3-5 sowie das Gewerkschaftsjugendheim (Baujahr 1927-1928) in der Lindenallee 11 (heute Goethestraße 7).

Abb. 6: Historische Stadtansichten Lindenallee, um 1917

Quelle: Heimatmuseum Luckenwalde

Abb. 7: Poststraße mit Schule und Kaiserlichem Post- und Fernmeldeamt, um 1900

Quelle: Heimatmuseum Luckenwalde

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden zahlreiche Produktionsanlagen als Reparationszahlungen abgebaut und verbleibende Unternehmen zu DDR Zeiten verstaatlicht bzw. neue Industriezweige aufgebaut. Auch Produktionsstätten im Karrée wurden weiter- bzw. nachgenutzt (z.B. VEB Kartonagen- und Papierwarenfabrik in der Poststraße 4a, VEB Kontaktbauelemente in der Poststraße 25). Luckenwalde blieb damit auch in der DDR ein wichtiger Industriestandort, verbunden mit einem großen Bedarf an Wohnungsneubau. So entstanden Mitte bzw. Ende der 1950er Jahre im Bereich des Bahnhofs und der Lindenallee der erste industrielle Wohnungsbau in Luckenwaldes. Im Zuge der Grundstücksneuordnung wurde die Goethestraße als neue Verbindungsachse zwischen Bahnhof und Puschkinstraße hergestellt. Weitere Wohnblöcke in Zeilenbauweise entstanden in den 1960er Jahren im nördlichen Bereich der Grabenstraße.
Mit der politischen Wende brach die Produktion fast vollständig zusammen, die Betriebe wurden abgewickelt. Damit fielen auch die stadtbild- und stadtstrukturprägenden Alt-Industriestandorte im Karrée leer und liegen z.T. bis heute brach.

2. Planerische Grundlagen und Konzepte

Im folgenden Kapitel werden die wesentlichen formalen und informellen planerischen Vorgaben sowie die aktuellen Rahmenbedingungen zusammenfassend erläutert, die für die Entwicklungsperspektiven des Teilraums Karrée von Bedeutung sind.

2.1 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)

Der LEP HR bindet die Hauptstadtregion in nationale und internationale Verflechtungen ein, ermöglicht Wachstum, ordnet räumlich die Daseinsvorsorge, orientiert die Infrastrukturentwicklung auf räumliche Schwerpunkte, schützt Freiräume und natürliche Ressourcen und regt nachfolgende Akteursebenen zur Gestaltung von Handlungsräumen an.
Er stellt als überörtliche und zusammenfassende Planung für den Gesamtraum der Länder Berlin und Brandenburg die raumordnerischen Grundsätze dar und setzt damit einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion.
Für die Stadt Luckenwalde trifft der LEP HR folgende wesentlichen Festlegungen bzw. Aussagen:

- Luckenwalde wird als Mittelzentrum im weiteren Metropolenraum definiert.
- Luckenwalde wird aufgrund seiner guten Erreichbarkeit und seiner Funktion als Mittelzentrum eine „Entlastungsfunktion“ für bedarfsgerechte Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen in einer dynamisch wachsenden Hauptstadtregion zugewiesen (Städte in der „2.Reihe“).

2.2 Integriertes Stadtentwicklungskonzept, Fortschreibung 2016

Ein Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK) stellt einen gesamtstädtischen Strategieplan für eine nachhaltige und positive Stadtentwicklung dar und ist zugleich Voraussetzung für die Bewilligung von Fördermitteln des Bundes bzw. des Landes. Es trifft wesentliche Aussagen zu Handlungsschwerpunkten und Entwicklungszielen für alle stadtentwicklungsrelevanten Handlungsfelder und bildet damit eine wesentliche übergeordnete informelle Grundlage für alle angestrebten Planungen, Konzepte und Maßnahmen in der Stadt. Das INSEK von Luckenwalde wurde unter der Überschrift „Luckenwalde 2030“ im Jahr 2016 fortgeschrieben.
Grundsätzlich geht das INSEK in Hinblick auf die aktuelle Wachstumsdynamik in der Hauptstadtregion von einer positiven Stadt- und Bevölkerungsentwicklung aus, die mittels von insgesamt fünf strategischen Leitlinien und den damit verbundenen Zielen befördert und nachhaltig gesteuert werden soll (*siehe Abb. 8*).

Abb. 8: Strategische Leitlinien der Stadtentwicklung

Quelle: INSEK Luckenwalde 2030 (Stand: 07/2016)

Das INSEK schreibt dem Karrée strategische Bedeutung für die Entwicklung der Gesamtstadt zu.

Die zwei strategischen Leitlinien „Luckenwalde als urbanen Lebensmittelpunkt profilieren“ und „Stadtqualität sichern, erhalten und weiter ausbauen“ setzen den Rahmen für die Entwicklung des Bereichs Karrée. Dabei hat das Untersuchungsgebiet das Potenzial einen wichtigen Beitrag zur ersten Leitlinie „Luckenwalde als urbanen Lebensmittelpunkt profilieren“ zu leisten:

- neue Einwohner zu gewinnen,
- das Wohnraumangebot konsequent auf den Bedarf und die Nachfrage auszurichten,
- Gebäudeleerstand in der Innenstadt zu beseitigen sowie
- Nachnutzungen für Brachflächen zu initiieren.

Zur zweiten Leitlinie „Stadtqualität“ kann die Entwicklung im Untersuchungsgebiet Karrée zur

- Reduzierung der bestehenden stadtstrukturellen und städtebaulichen Defizite,
- der Reduzierung des Flächenverbrauchs durch Brachflächenreaktivierung,
- Realisierung der Stadt der kurzen Wege,
- Sicherung der historischen Bausubstanz und
- nachhaltigen Stadtentwicklung beitragen.

Entsprechend der fünf strategischen Leitlinien entwickelt das INSEK fünf **zentrale Vorhaben**. Im zentralen Vorhaben „Luckenwalde als urbanen Lebensmittelpunkt profilieren“ sind die Maßnahmen Ausbau und Anpassung des Wohnungsmarktes und Ausbau des Stadtmarketing zur Etablierung einer Marke „Leben in Luckenwalde“ relevant.

Für das zentrale Vorhaben „Stadtqualität sichern, erhalten und weiter ausbauen“ wurden die Maßnahmen [energetische] Sanierung von Gebäuden und Aufwertung von öffentlichen Straßen, Plätzen, Grün- und Freiflächen, Brachflächen festgelegt und mit entsprechenden Projekten untersetzt.

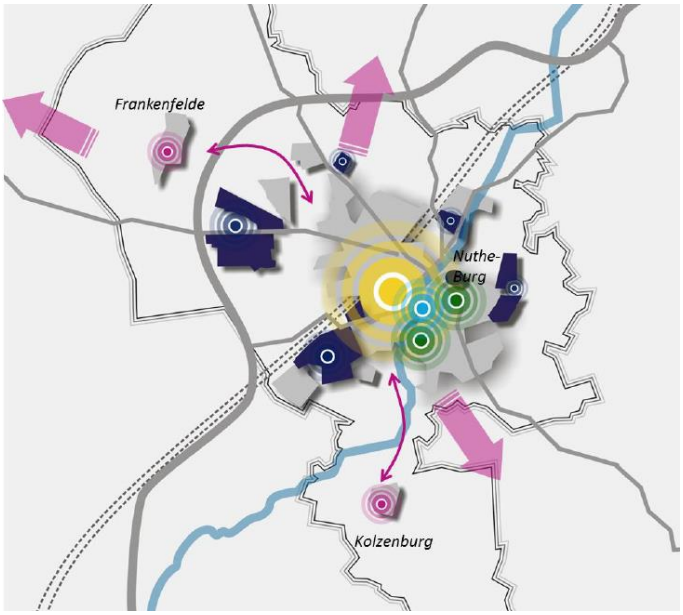


Abb.9: Räumliches Leitbild INSEK Luckenwalde

Quelle: INSEK Luckenwalde 2030 (Stand: 07/2016)

Im räumlichen Leitbild des INSEK (*siehe Abb. 9*) liegt das Untersuchungsgebiet Karrée im räumlichen Schwerpunktbereich „Stärkung, Aufwertung Stadtzentrum – Funktionsstärkung als Wohn-Wirtschafts- und Erlebnisraum, kulturelles und Bildungszentrum sowie touristisches Zentrum“. Als Ziele für diesen räumlichen Schwerpunkt werden die Altbauaktivierung in Sanierungsgebieten, die Angebotsausweitung Wohnen und Infrastruktur für Familien und Selbstnutzer sowie für

Senioren, die Aktivierung von Wohnbaupotenzialen und der Rückbau (wirtschaftlich nicht aktivierbarer) Altbauobjekte benannt.

2.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan (FNP) ist ein Planungsinstrument der kommunalen Bauleitplanung und dient der Steuerung der städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde. Der Flächennutzungsplan der Stadt Luckenwalde (Stand 01.11.2001) sieht im Untersuchungsgebiet Karrée Wohnbauflächen und um die Beelitzer Straße im Norden und im Osten der Straße Haag gemischte Bauflächen vor. Außerdem liegen Teile des Untersuchungsgebietes an der Bahnhofstraße im Entwicklungsgebiet Innenstadt.

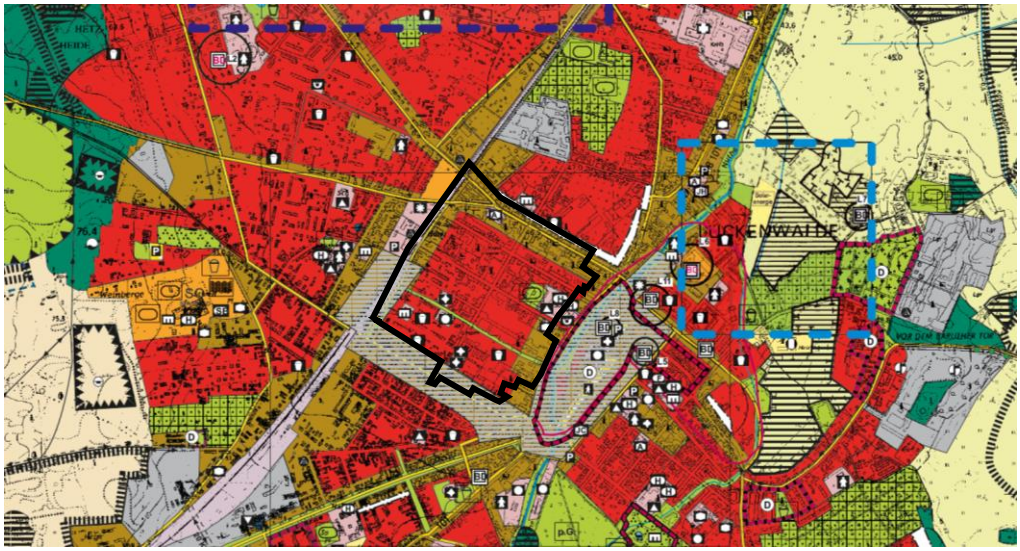


Abb.10: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Luckenwalde, 01.11.2001

Quelle: Stadt Luckenwalde

2.4 Klimaschutz- und Energiekonzept (KEK), Teilbericht Luckenwalde, 2013

Das zwischen 2012 und 2013 zusammen mit den Nachbarstädten Jüterbog und Trebbin erarbeitete Klimaschutz- und Energiekonzept (KEK) zeigt auf Grundlage einer Energie- und Emissionsbilanz sowie einer Potenzialanalyse auf, welche klimapolitischen Handlungsstrategien und Maßnahmen die Stadt Luckenwalde im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung in den kommenden Jahren verfolgen sollte.
Beim Thema Klimaschutz hat die Stadt Luckenwalde folgende wesentlichen Ziele definiert:

- klimafreundliche und bezahlbare Wärmeversorgung für alle Gebäude,
- klimafreundlicher Verkehr,
- Energieeffizienzsteigerung im kommunalen Sektor und Sicherung des kommunalen Haushaltes und
- Erhöhung der regionalen Wertschöpfung und kommunalen Unabhängigkeit.[3]

Zum Erreichen dieser Ziele möchte die Stadt …

- verstärkt alternative und regenerative Energien, z.B. auf Brachen und an öffentlichen Gebäuden, nutzen (Photovoltaik und Geothermie),

[3] Klimaschutz- und Energiekonzept, Teilbericht Luckenwalde, 2013, S. 2

- verkehrliche Emissionen, u.a. durch Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbundes, reduzieren,
- innovative Energieerzeugungstechniken zur Verbesserung der Energiebilanz fördern,
- Wärmedämmmaßnahmen an Gebäuden unterstützen,
- bei Neubauten energiesparend bauen und
- die Erweiterung des Fernwärmeversorgungsnetzes zur Senkung des Energieverbrauches und der CO2 - Emissionen unterstützen.[4]

Konkret bedeutet das u.a. die Förderung von Wärmedämmmaßnahmen im Gebäudebestand, energiesparendes Bauen, Nutzung von Photovoltaik und Geothermie, Erweiterung von Fernwärmeversorgungsnetzen.
Auf der Maßnahmenebene werden im KEK Maßnahmen in den Bereichen Stadtentwicklung/Energieversorgung, Private Haushalte/Wirtschaft und Verkehr benannt, die auch für das Untersuchungsgebiet Karrée relevant sind.

2.5 Planungen im Rahmen des Stadtumbau

Seit Beginn des Stadtumbaus in den frühen 2000er Jahren gibt es verschiedene Entwicklungs- und Handlungskonzepte für den Teilraum Karrée.

Aufgrund der Unattraktivität der Innenstadt, Leerstand und einer überdurchschnittlichen Anzahl an Brachflächen wurde in der Stadt Luckenwalde seit 2002 ein Innenstadtmanagement und seit 2003 ein Brachflächenmanagement eingesetzt.

<u>Brachflächenmanagement</u>
Im Zuge von URBAN II wurde ein Rahmenprogramm für das Brachflächenmanagement der Stadt Luckenwalde erarbeitet, um ein längerfristiges Brachflächenmanagement und -marketing zu initiieren. Ziel des Rahmenprogramms war es, Flächenpotenziale für gewerbliche Nutzungen zu analysieren und Handlungsempfehlungen sowie Entwicklungs- und Tätigkeitsfelder aufzuzeigen. Ziel des Brachflächenmanagements ist der Aufbau von Nutzungsideen und Konzepten zur Vorbereitung der Akquise von Nutzern für brachgefallene Grundstücke und Gebäude. Im Untersuchungsgebiet Karrée wurde das langfristige Ziel verfolgt, die Mischung von Wohnen und Arbeiten zu erhalten. Einige der 2004 betrachteten Flächen und Gebäude (z.B. Poststraße und Beelitzer Straße) konnte bis 2020 keiner Nutzung zugeführt werden.

<u>Stadtteilkonzept Karrée und Stadtteilatlas (2008)</u>
Das Integriertes Stadtumbaukonzept (2008) bildetet die Grundlage für den Stadtumbau II. Teil des Konzepts war u.a. ein Stadtteilkonzept Karrée sowie der Stadtteilatlas Karrée.

Das Teilraumkonzept Karrée überträgt die gesamtstädtischen Ziele und Maßnahmen des Stadtumbaus aus dem gesamtstädtischen Stadtumbaukonzept und präzisiert diese für das Quartier Karrée. Es werden die strategischen Ziele mit Maßnahmen untersetzt. Für das Karrée gelten die gesamtstädtischen Ziele „Stärkung des Zentrums“ im Bereich Käthe-Kollwitz Str./Haag und „Mut zur Lücke“ an der Grabenstr./Beelitzer Str. Als Leitbild für den Stadtteil verfolgt das Konzept „innerstädtisches Wohnen zwischen Bahnhof und Zentrum mit hohem Grünanteil und urbaner Vielfalt“.

[4] Klimaschutz- und Energiekonzept, Teilbericht Luckenwalde, 2013, S. 1 ff.

Städtebauliche Ziele:

- weitestgehend Erhalt der baulichen und funktionalen Mischung,
- Reaktivierung erhaltenswerter gewerblicher Bausubstanz durch wohngebietsverträgliche Nutzungen,
- weitestgehend Erhaltung und Sanierung der historischen Bausubstanz,
- kleinteiliger Rückbau von Gebäuden und Gebäudeteilen zur Verbesserung der Wohnqualität und Freiraumqualität,
- Rückbau von ruinösen Gewerbebauten,
- Aufwertung des öffentlichen Raumes und privater Freiflächen und
- Anlage von Parkplätzen als Zwischennutzung frei geräumter Grundstücke als Zwischenlösung.

Im Stadtteilatlas des Karrées werden die denkmalgeschützte und erhaltenswerte Bausubstanz, die Freiräume und Bauflächenpotenziale bereits als Potenzial für die zukünftige Entwicklung herausgestellt.

Fortschreibung der Stadtumbaustrategie (2018)

In der aktuellen Stadtumbaustrategie (2018) bleibt das Untersuchungsgebiet Karrée ein räumlicher Schwerpunkt der Fortführung des Stadtumbaus. Für das Untersuchungsgebiet Karrée werden verschiedene Gebietskategorien ausgewiesen:

- Das Gebiet nördlich der Beelitzer Straße, das Wohngebiet Volltuch, das Quartier zwischen Lindenallee und Goethestraße sind als Beobachtungsgebiete mit hohem Leerstand und nicht marktgängigem Wohnungsbestand deklariert.
- In die Kategorie „Erhaltungsgebiet mit erhaltenswerter Baustruktur in funktionierenden Stadtteilen“ wird das Gebiet zwischen Beelitzer Straße und Grabenstraße eingeordnet.
- Die übrigen Bereiche des Untersuchungsgebietes werden als Erhaltungsgebiet mit hoher Priorität (erhaltenswerte Baustruktur, entwicklungsfähige zentrale Standorte, beste Wohnlage) festgelegt.

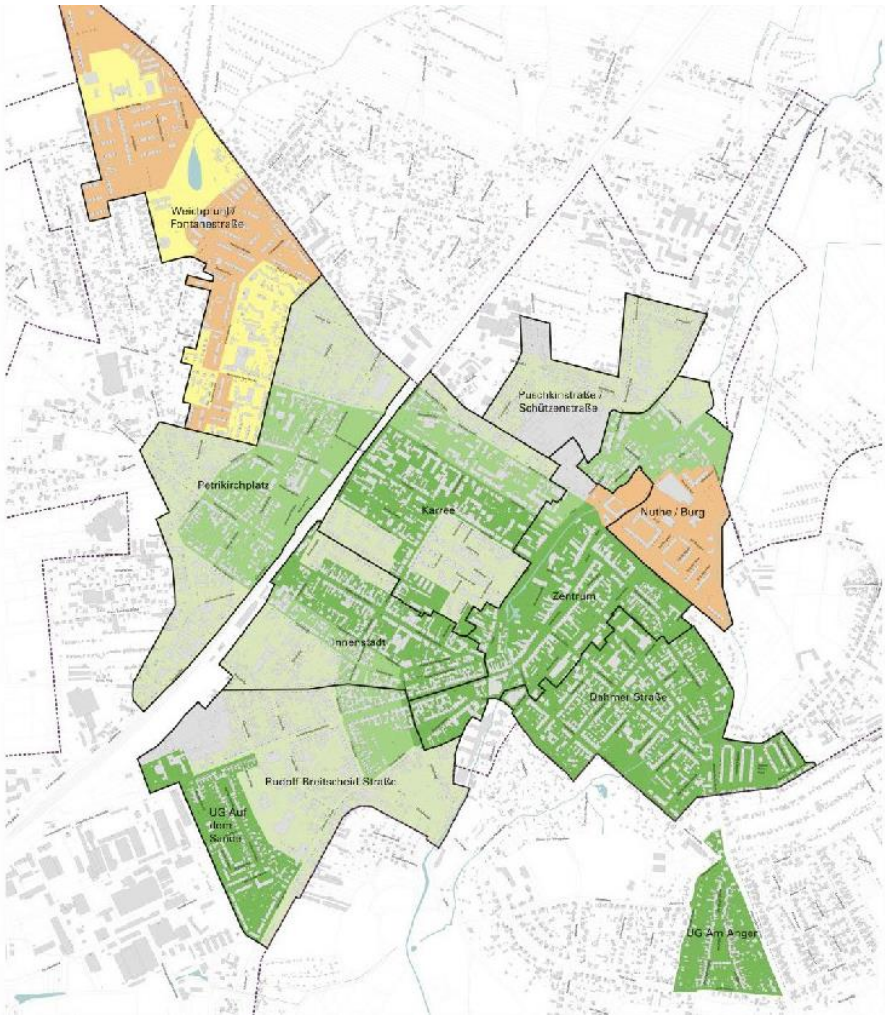


Abb.11: Stadtumbaugebiete der Stadt Luckenwalde

Quelle: Fortschreibung Stadtumbaustrategie Stadt Luckenwalde (Stand 05/2018)

Als Ziele für das Gebiet Karrée werden die Beseitigung von Brachflächen und brachgefallenen Gebäuden durch entsprechende Nachnutzungen, die Nutzung von Brachflächenpotenzialen für Verdichtung und die Qualifizierung und Aufwertung der Wohnungsbestände formuliert.
Die Stadtumbaustrategie weist dem Untersuchungsgebiet Karrée zudem eine besondere Bedeutung zur Aktivierung von Gewerbebrachen, meist bauhistorisch bedeutende Fabrikgebäude und gesamtstädtische Identifikationspunkte, zu. Einerseits sind die Gewerbebrachen Investitionshindernisse für umliegende Grundstücke und andererseits bieten sie das Potenzial zur Implementierung von besonderen Wohnformen.
Das Untersuchungsgebiete Karrée liegt zudem im Vorranggebiet Wohnen der Stadt Luckenwalde. Für dieses Gebiete können Förderungen für selbstgenutztes Wohneigentum, generationsgerechte Anpassung des Mietwohnungsbaus sowie barriere- und generationengerechte Modernisierung vom Land Brandenburg in Anspruch genommen werden.
Für das Karrée werden auch auf Maßnahmenebene Sicherungs- und Sanierungsmaßnahmen in der Stadtumbaustrategie festgelegt. Stadtbildprägenden Gebäude sollen gesichert und adäquate Nutzungen gefunden werden. Dieses Ziel wird auch durch in der Altbauaktivierungsstrategie der Stadt Luckenwalde weiter verfolgt bzw. untersetzt.

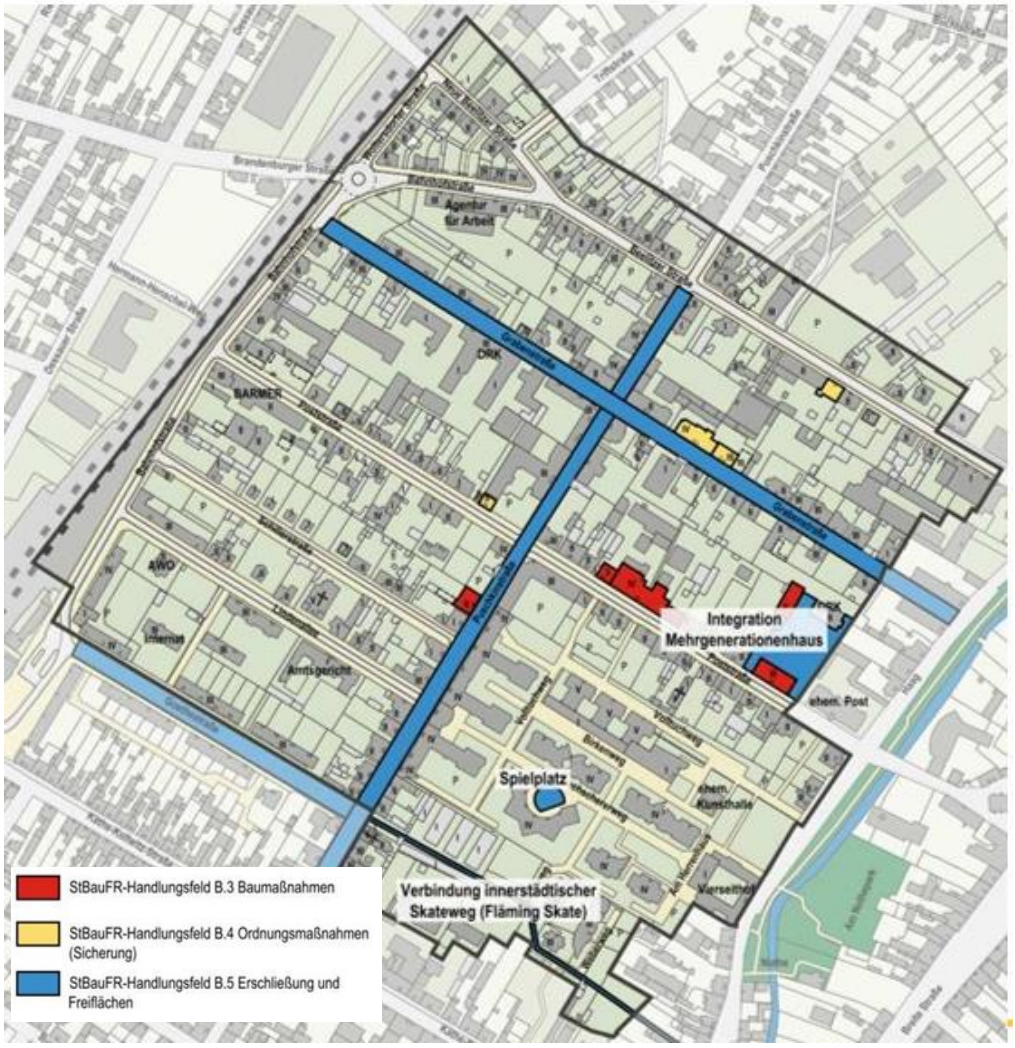


Abb.12: Maßnahmen in der Fortschreibung der Stadtumbaustrategie

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Fortschreibung Stadtumbaustrategie Stadt Luckenwalde (Stand 05/2018)

2.6 Wohnungsmarktkonzept 2016

Das Wohnungsmarktkonzept (2016) bildet die aktuelle strategische Grundlage für die künftige Wohnentwicklung in der Stadt Luckenwalde unter Berücksichtigung einer positiven Bevölkerungsentwicklung.

Die Studie geht aufgrund von familiären Bindungen, der Nähe zu Berlin, preiswerten Immobilienangeboten sowie von Lagequalitäten von Zuzug nach Luckenwalde aus. Zuzugspotenzial ergibt sich v.a. angesichts des angespannten Berliner Wohnungs- und Immobilienmarktes sowie durch Einpendler nach Luckenwalde („Fachkräfteneubesetzer“). Bis 2030 werden wachsende Haushaltszahlen, vor allem in Hinblick auf Selbstnutzerhaushalte mit mittlerem und hohem Einkommen sowie in Hinblick auf Seniorenhaushalte, prognostiziert.

Im Mietwohnungssegment werden ein Nachfragerückgang von mittlerer und höherer Wohnkaufkraft bis 2030 und die Zunahme in der Nachfrage bei niedriger Wohnkaufkraft (preiswerter Wohnraum) angenommen.

Laut Wohnungsmarktkonzept werden zukünftig Ein- bis Zweipersonenhaushalte im Alter von 45-65 Jahren sowie jüngere Seniorenhaushalte (65-79 Jahre) und ältere Seniorenhaushalte (ab 80 Jahre) die größten Nachfragegruppen in Luckenwalde stellen.

Das Wohnungsmarktkonzept der Stadt Luckenwalde (2016) beinhaltet folgende Leitlinien, die auch für das Untersuchungsgebiet Karrée von Relevanz sind:

- Beibehaltung der Bereitstellung von preisgünstigem Wohnraum,
- Angebotsausweitung Seniorenwohnen,
- Angebotsausweitung für Familien und Selbstnutzer im Neubausegment u.a. kurzfristiges Aktivierungspotenzial auf Flächen im Untersuchungsgebiet Karrée und
- Optimierung des Wohnungs- und Standortmarketings.

Laut Wohnungsmarktkonzept gehört das Gebiet Karrée zum Schwerpunktraum 1 „Altbau/Gründerzeit“, in dem ein Angebot für Familien und Mid-Ager durch mittelgroße bis große Wohneinheiten in der Altbauaktivierung und durch Neubau geschaffen werden soll. Zudem sollen barrierefreie / bzw. barrierearme Angebote im Neubau für Senioren sowie die generationengerechte Bestandsanpassung für Familien, Mid-Ager und Senioren durch Grundrissveränderungen und altersgerechte Wohnangebote umgesetzt werden. Auch die Angebotsausweitung für Selbstnutzer sowie die Sicherung von ausreichend adäquaten, preisgünstigen Wohnungen für einkommensschwache Haushalte werden als Ziele benannt.

2.7 Verkehrskonzepte

Verkehrsentwicklungsplan Luckenwalde (1996)

Im Verkehrsentwicklungsplan Luckenwalde von 1996 werden folgende Zielsetzungen verfolgt:

- vorrangig Förderung des Umweltverbundes,
- Reduzierung des Kfz-Aufkommens,
- umweltverträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs und
- Förderung einer verkehrsreduzierten Siedlungsstruktur.

Für das Untersuchungsgebiet wird eine flächenhafte Verkehrsberuhigung angestrebt, d.h. konkret die Ausweisung von Tempo 30-Zonen für die Quartiersstraßen (mit Ausnahme der Bahnhofstraße) sowie die teilräumliche Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen (Schillerstraße, Volltuchgelände). Eine flächenhafte Verkehrsberuhigung wurde bisher noch nicht umgesetzt.

Lärmaktionsplan für die Stadt Luckenwalde (2013)

Mit dem Lärmaktionsplan beabsichtigt die Stadt Luckenwalde Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu minimieren, die die Voraussetzungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) erfüllen. Dazu wurden Maßnahmen in verschiedenen Bereichen festgelegt (z.B. Reduzierung des Durchgangsverkehrs, Emissions- und Geschwindigkeitsreduzierung, Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit, Verkehrsvermeidung und Bauleitplanung).
Für das Untersuchungsgebiet Karrée ist die weitere Umsetzung der flächenhaften Verkehrsberuhigung vorgesehen. Dabei sind die Verlagerung und Bündelung des Verkehrs sowie die Veränderung des Modal-Splits zugunsten des Umweltverbundes durch die Optimierung des ÖPNV und die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs (durch den Ausbau der Infrastruktur, Barrierefreiheit, Schulwegsicherung) zentrale Handlungsfelder.

Parkraumkonzept (2019)

Das Parkraumkonzept untersucht die aktuelle Parkraumsituation im Bereich der Kernstadt mit Schwerpunkt auf der Innenstadt. In diesem Zusammenhang werden Angebot und Nachfrage an Stellplätzen analysiert und darauf aufbauend Zielstellungen für die künftige Entwicklung des ruhenden Verkehrs erarbeitet.
Im Teilraum Karrée besteht aktuell eine geringe Nachfrage an Kundenstellplätzen (hauptsächlich an der Beelitzer Straße gefragt). Die öffentlichen und privaten Stellplätze sind über das ganze

Quartier verteilt und weisen eine mittlere Auslastung auf. Insbesondere die Wohnstraßen in Bahnhofsnähe werden häufig von Pendlern genutzt, da die zur Verfügung stehenden P+R-Stellplätze nicht ausreichen. Hinzu kommt, dass durch die Entwicklung der Wohnbauflächenpotenziale und Reaktivierung leerstehender Wohnungen neue Stellplatzbedarfe für die künftigen Bewohner entstehen.
Daher sieht das Parkraumkonzept eine Erweiterung des P+R- sowie des B+R-Angebots sowie die die Ausweisung einer Bewohnerparkzone in den Wohnstraßen in Bahnhofsnähe vor (Verkehrsberuhigung, Parkverbotszone, Parken in dafür gekennzeichneten Flächen mit Parkscheibe erlaubt, Parken mit Bewohnerausweis).

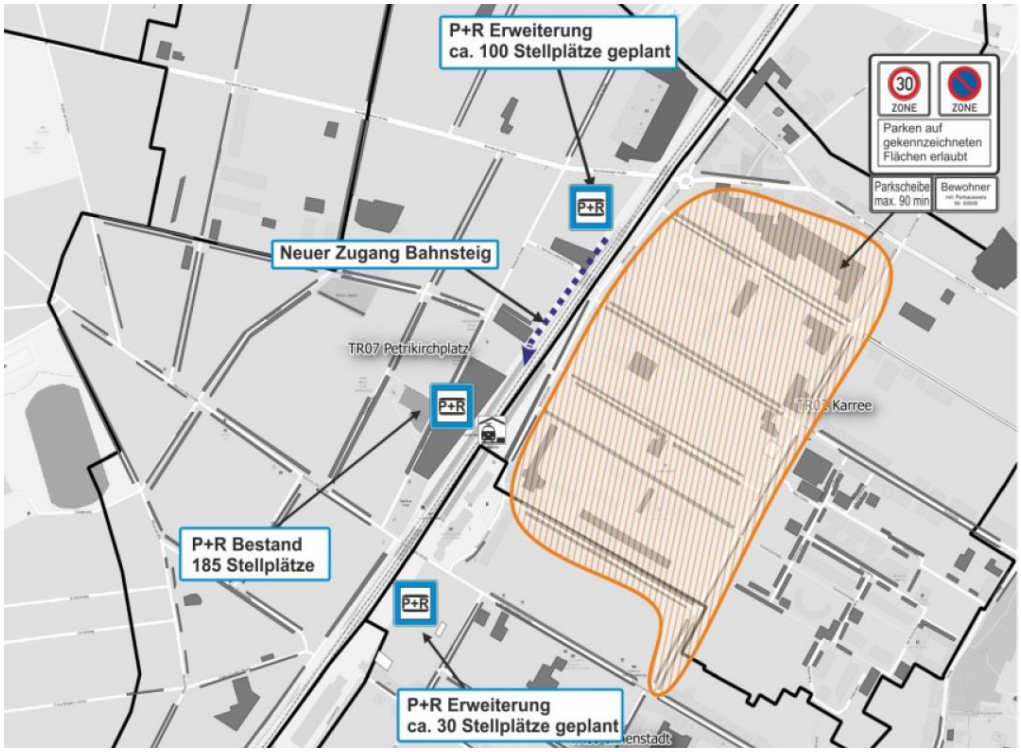


Abb.13: Empfehlungen für den Teilraum Karrée

Quelle: Parkraumkonzept Stadt Luckenwalde (Stand: 08/2019)

2.8 Angrenzende Sanierungsgebiete

An das Untersuchungsgebiet Karrée grenzen unmittelbar drei Sanierungsgebiete auf Grundlage von §§ 136 bis 164 BauGB an, die teilweise bereits seit Ende der 1990er Jahre bestehen. Die Sanierungsgebiete verfolgen das Ziel, soziale, strukturelle und städtebauliche Missstände zu beheben und Funktionsschwächen auszugleichen. Im Westen besteht das Sanierungsgebiet Petrikirchplatz und im Süden das Sanierungsgebiet Innenstadt seit 07.03.1996. Seit dem 19.01.2005 besteht das Sanierungsgebiet Zentrum Karrée (*siehe Abb. 1*).

3. Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

3.1 Lage und Anbindung Teilraum Karrée

Der innerstädtische Teilraum Karrée zeichnet sich durch seine zentrale Lage zwischen dem Bahnhof Luckenwalde im Nordwesten und dem Zentrum im Südosten mit Boulevard, Marktplatz und Rathaus aus. Die Nuthe verläuft östlich des Quartiers, entlang der Straße am Haag und dem Nuthepark.

Die Anbindung erfolgt im Nordosten durch die Beelitzer und die Neue Beelitzer Straße (Landesstraße L73), im Südwesten durch die Käthe-Kollwitz-Straße, im Südosten durch die Straße am Haag. Über die Bahnhofstraße und die Poststraße, die durch das Gebiet verlaufen, ist eine Anbindung an den ÖPNV durch die städtische Buslinie 722 gegeben. Der direkt angrenzenden Bahnhof Luckenwalde bietet eine (über)regionale Bahnanbindung mit dem RE 3 (Falkenberg – Stralsund / Lutherstadt Wittenberg – Schwedt) und dem RE 4 (Jüterbog – Stendal). Die Fahrtzeit bis ins Berliner Zentrum (Berlin Hauptbahnhof) beträgt zwischen 40 und 49 Minuten, die Anbindung erfolgt stündlich. Damit ist Luckenwalde und v.a. der Teilraum Karrée gut an die Metropole angebunden.

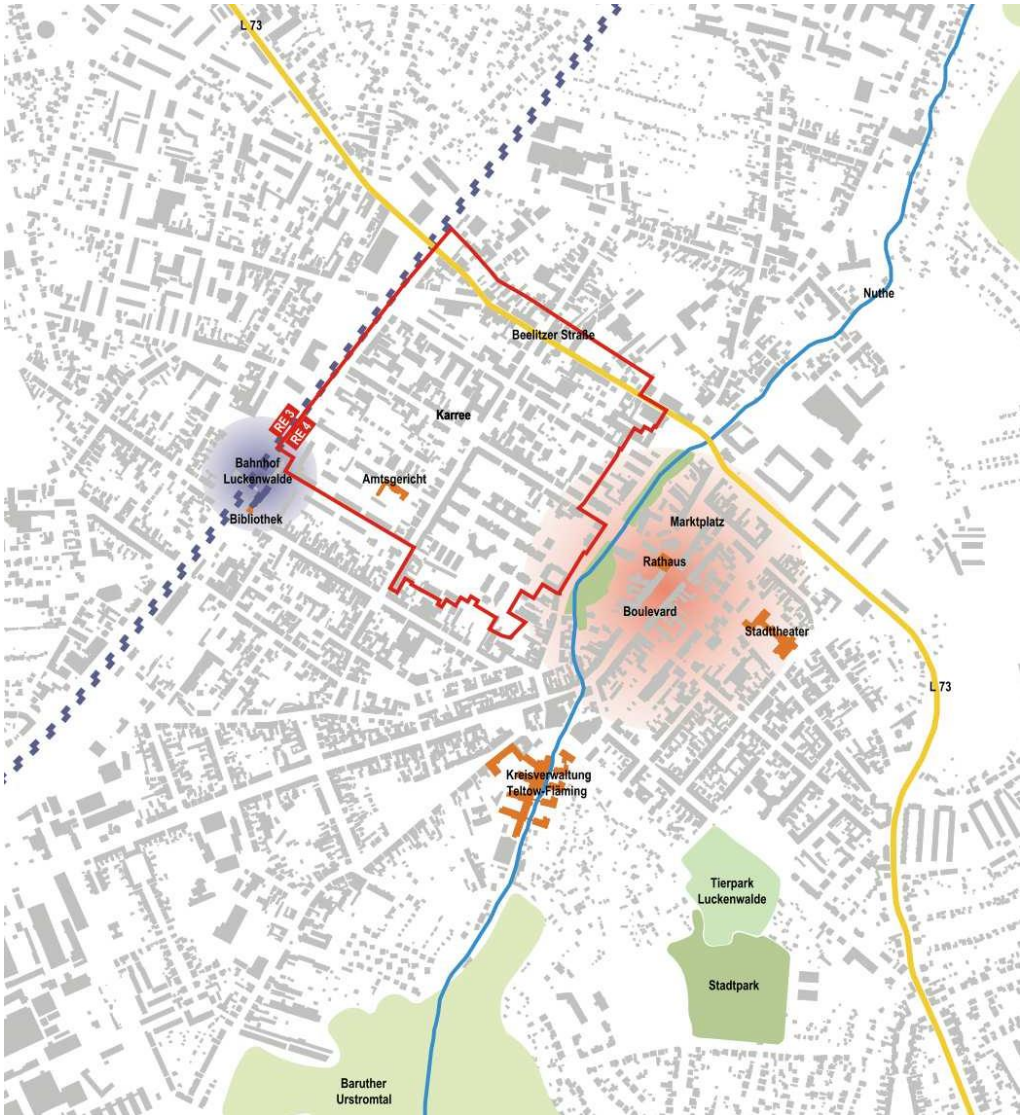


Abb.14: Teilraum Karrée - Lage im Stadtgebiet

Darstellung GRUPPE PLANWERK

3.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für die Vorbereitende Untersuchung orientiert sich an den Grenzen des Gebiets Karrée aus dem Teilraumkonzept von 2008. Damit umfasst das Untersuchungsgebiet das Areal zwischen der Bahntrasse im Westen, der Neuen Beelitzer und Beelitzer Straße im Norden und der Straße am Haag im Osten. Im Süden wird das Areal u.a. durch die Goethestraße begrenzt. Die Abgrenzung verläuft dann durch den Blockinnenbereich östlich der Käthe-Kollwitz-Straße. Das in den 1990er Jahren entwickelte Volltuchgelände ist Teil des Untersuchungsgebietes. Damit ergibt sich eine Gesamtgröße von rund 35,8 ha *(siehe Abb. 15 / Plankarte 3)*.

Abb.15: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Darstellung GRUPPE PLANWERK

4. Bestandsanalyse

4.1 Städtebauliche Struktur und Merkmale

4.1.1 Stadtgrundriss und Bebauungsstrukturen

Das Untersuchungsgebiet Karrée ist entsprechend seines stadtgeschichtlichen Entstehungshintergrundes (*siehe Kap. 1.3)* stark durch gründerzeitliche Stadt- und Bebauungsstrukturen geprägt. Die orthogonal angeordneten Straßenzüge sowie die typischerweise rechtwinkligen Parzellenstrukturen sind konstituierend für das Quartier, welches aufgrund seiner nahezu quadratischen Ausdehnung zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und Beelitzer Straße und zwischen Bahnhofstraße und der Straße am Haag auch die Bezeichnung „Karrée“ erhalten hat.

Insbesondere im nördlichen Teilbereich des Untersuchungsgebietes ist die gründerzeitliche Blockrandbebauung erhalten geblieben. Die mit der aufkommenden Industrialisierung entstandenen Fabriken sind auch heute noch größtenteils im Stadtraum präsent und wichtige Zeugnisse der Luckenwalder Industriegeschichte. Gleichzeitig liegen zahlreiche der vormals industriell genutzten Grundstücke brach und stellen aufgrund der z.T. ruinösen Baustrukturen einen erheblichen städtebaulichen Missstand dar.
Der südliche Teilbereich des Sanierungsgebietes ist vornehmlich durch Geschosswohnungsbau geprägt (Zeilenbauten der 1950er und 1960er Jahre, Wohnsiedlungsbau der 1990er Jahre). Vereinzelt wurden auf freien Grundstücken in den letzten Jahren nachfragebedingt gebietsuntypische Einfamilienhäuser errichtet.

Im Folgenden werden die vorherrschenden **Bebauungsstrukturen** näher beschrieben und anhand von Fotos illustriert:

Gründerzeitliche Wohn- und Mischbebauung
Die **gründerzeitliche Blockrandbebauung** konzentriert sich vor allem entlang der Poststraße, der Puschkinstraße, der Grabenstraße, der Bahnhofstraße sowie der Beelitzer Straße. Dabei entfaltet die z.T. denkmalgeschützte, gründerzeitliche Bausubstanz teilräumlich bzw. straßenzugbezogen eine prägende Ensemblewirkung (z.B. Poststraße 9-17 oder Grabenstraße 2-5).
Die Bebauung ist überwiegend 2- bis 3-geschossig und reicht von villenartigen Wohnhäusern bis hin zu Miets- und Geschäftshäusern mit z.T. großzügigen, rückwärtigen Gartengrundstücken. Die grundstücksbezogene Bebauungsdichte der gründerzeitlichen Bebauungsstrukturen liegt je nach Grundstücksgröße und -tiefe bei rd. 0,6 GFZ[5].

Wohn- und Geschäftshaus am Haag 18

Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 12

[5] Geschossflächenzahl (Verhältnis der überbauten Geschossfläche zur Grundstücksfläche)

Blockrandbebauung Bahnhofstraße

Villa Grabenstraße 5

Wohnhäuser Poststraße

Wohnhäuser Lindenallee 7-8

Abb. 16: Beispiele für gründerzeitliche Wohn- und Mischbebauung

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

Stadtbildprägende Einzelbauwerke

Zudem ist das Untersuchungsgebiet durch **repräsentative Einzelobjekte** unterschiedlicher Entstehungszeit geprägt, die z.T. unter Denkmalschutz stehen und z.T. von besonderer stadträumlicher Präsenz sind. Dazu zählen v.a. der Vierseithof (ehem. Herrenhaus), das Amtsgericht und die St. Joseph Kirche in der Lindenallee, die ehemalige Schule in der Poststraße 20, die ehemalige Turbinenhalle am Haag (ehem. Kunsthalle), das Internat in der Goethestraße 7[6] oder die Villa Bahnhofstraße 5 (heute Sitz der AWO).

Vierseithof – Denkmal von übergeordneter identitätsstiftender Bedeutung

St. Joseph – Kirche (Denkmal)

[6] ehem. Jugendheim des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes

Villa Bahnhofstraße 5 (Denkmal)

urspr. Turbinenhalle am Haag (ehem. Kunsthalle)

Ehem. Schulgebäude Poststraße 20

Amtsgericht (Portal), Lindenallee 16 (Denkmal)

Abb. 17: Stadtbildprägende Einzelgebäude im Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

Alt-Industrielagen und Fabriken

Wie bereits eingangs beschrieben, bestimmen neben der gründerzeitlichen Wohnbebauung insbesondere die ehemaligen Fabriken das Stadt- bzw. das Quartiersbild. Die in die Blöcke integrierten **gründerzeitlichen Fabrikareale** konzentrieren sich v.a. in den Blockbereichen zwischen Poststraße, Grabenstraße und Beelitzer Straße und sind in Baumasse, Geschossigkeit (3-4 Geschosse) und auch Architektursprache (überwiegend Klinkerfassaden) strukturprägend und von baukultureller Bedeutung. Neben den stadtraumwirksamen Fabrikgebäuden sind die z.T. großflächigen Standorte durch eine starke Flächenversieglung, durch zahlreiche Nebengebäude sowie z.T. auch durch Altlasten gekennzeichnet.

Prägend sind auch die zahlreichen **Mauern** im Zusammenhang mit den vormals industriell genutzten Grundstücken, die der baulichen und nutzungsstrukturellen Trennung dienten. Diese sind im Stadtraum noch an vielen Stellen sichtbar und erhalten geblieben (z.B. am Volltuchweg).

Die nachfolgende Abbildung (*siehe auch Plankarte 13*) zeigt eindrucksvoll, welche Bereiche bzw. Grundstücke im Quartier Karrée vormals eine industrielle Prägung bzw. Nutzung hatten und an welchen Standorten (ehemalige) Fabriken und Fabrikantenvillen bzw. -wohnhäuser bis heute erhalten geblieben sind.

ehmaliger Fabrikstandort

Fabrikantenvilla (Wohnsitz von Fabrikanten)

Quelle: Adressbuch 1925, Luckenwalde

erhaltene Fabrik- oder Gebwerbebauten

Ⓓ Denkmal

Abb. 18: Übersicht vormals industriell geprägte Standorte im Quartier Karrée

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Zwar ist es gelungen, einige vormals industriell genutzte Grundstücke bzw. Bauwerke wieder in Nutzung zu bringen (z.B. Gewerbehof Bahnhofstraße 11, ehem. Hutfabrik Puschkinstraße 17b) oder Flächen zu transformieren und nachzunutzen (Abriss Hutfabrik Poststraße 8 –Neubau Hotel, Volltuchgelände auf dem Areal einer ehemaligen Volltuchfabrik), jedoch liegen immer noch zahlreiche Alt-Industrielagen brach und verwahrlosen zusehends (z.B. Grabenstraße 5a -5b ehem. Märkische Möbelwerke, Beelitzer Straße 9 ehem. Akzente Silberschmuck oder Beelitzer Straße 32 ehem. ESB Beschläge Werk Luckenwalde) (*siehe Kapitel 4.1.4*).

ehem. Hutfabrik Carl Goldschmidt Poststraße 24-26

ehem. Hutfabrik Goldschmidt Puschkinstraße 17 b

ehem. Märkische Möbelwerke Grabenstraße 5a-5b

Dienstleistungs- und Gewerbehof Bahnhofstraße 11 (vormals Pappteller- und Papierwarenfabriken)

ehem. ESB Beschlägewerk Beelitzer Straße 32

LandMarkt, Poststraße 4a (vormals Materialtechnische Versorgung)

Abb. 19: Beispiele für Alt-Industrielagen im Untersuchungsgebiet Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

Geschosswohnungsbau der 1950er/60er Jahre

Ende der 1950er Jahre bis hinein in die 1960er Jahren entstanden im direkten Bahnhofsumfeld entlang der Lindenallee sowie der Goethestraße zur dringend notwendigen Verbesserung der Wohnraumversorgung mehrgeschossiger Wohnungsbau in **Zeilenbauweise** durch die AWG (heute Wohnungsgenossenschaft Luckenwalde eG und Luckenwalder Wohnungsgesellschaft mbH). Die ersten Wohnblöcke (Lindenallee 13-15 und Goethestraße 9-15) wurden noch in konventioneller Bauweise errichtet, später folgte industrieller Wohnungsneubau. Es entstanden insgesamt 260 Wohnungen sowie ein bauzeitlich typisches eingeschossiges Ladengeschäft am Bahnhofsplatz, in dem sich heute eine Apotheke befindet. Der Bereich ist immer noch durch den dreigeschossigen Wohnungsbau der 1950er-60er Jahre sowie durch großzügige halb-private Frei- und Hofflächen in den Innenbereichen geprägt. Die Bebauung erfolgte straßenbegleitend. Die gebietstypische Blockrandbebauung wurde somit aufgenommen.
Auch im westlichen Abschnitt der Grabenstraße befinden sich zwei weitere straßenbegleitende Wohnblöcke (Grabenstraße 9-14) in Zeilenbauweise aus den 1950er-60er Jahren. Ein weiterer Wohnblock befand sich an der Bahnhofstraße 17-17a, der jedoch im Rahmen des Stadtumbau aufgrund von Leerstand und geringer Nachfrage zurückgebaut wurde. Seitdem liegt die Fläche brach und stellt sich als einfach gestaltete Grünfläche ohne Aufenthalts- oder Nutzungsangebote dar.

Zeilenbauten Goethestraße 9-23

denkmalgeschützter Wohnblock Lindenallee 13-15

Ladengeschäft Bahnhofstraße 1

Wohnblock mit grünem Hofbereich Grabenstraße 12-14

Abb. 20: Beispiele für Wohnungsbau der 1950er-60er Jahre im Quartier Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

Bebauung nach 1990

Das **Volltuchgelände** bildet in städtebaulicher Struktur und gestalterischer Ausprägung eine eigenständige Siedlungseinheit. Das Wohnquartier ist in den 1990er Jahren auf einem ehemaligen Fabrikstandort (Volltuchfabrik) entwickelt worden. Bis auf wenige Ausnahmen (u.a. der Vierseithof und die Turbinenhalle) wurde die alte Bausubstanz abgerissen und hauptsächlich durch mehrgeschossige Wohnbebauung (insgesamt rd. 550 geförderte Wohnungen) sowie gewerbliche Bebauung ersetzt. Eine Erweiterung des Viertels (zweite Bauabschnitt) in Richtung Süden ist nicht umgesetzt worden.
Zur Puschkinstraße hin wahrt die Neubebauung die Blockkante, im Blockinnenbereich dominieren vier- bis fünfgeschossige Wohnbauten in vielfältiger Formen- und Farbensprache den Stadtraum (Stadtvillentypen, Zeilenbauten, Sonderformen). Das private, aber öffentliche zugängliche, Wohnumfeld ist durch mehrere Wegeverbindungen und Spiel- und Aufenthaltsflächen sowie durch diverse Stellplatzanlagen in den Randbereichen geprägt.

Neben dem Volltuchgelände sind nach 1990 noch weitere, allerdings kleinteilige bzw. grundstücksbezogene Neubebauungen umgesetzt worden. So z.B. die Wohngebäude Puschkinstraße 15a-15, Puschkinstraße 52 und Lindenallee 9-10 oder der Hotelneubau an der Poststraße 8. Alle vier Beispiele integrieren sich in Gestaltung und Form in die bestehende gründerzeitliche Blockrandstruktur und ergänzen bzw. stärken diese. Darüber hinaus sind im Karrée in den letzten Jahren mehrere Einfamilienhäuser gebaut worden. Diese für die Gebietsstruktur eher untypische Bebauung ist v.a. im Bereich der Schillerstraße, aber auch vereinzelt in der Grabenstraße sowie der Beelitzer Straße entstanden.

Volltuch-Bebauung an der Puschkinstraße

sozialer Wohnungsbau am Volltuchweg 1-3

Wohngebäude am Tuchschererweg

erhalten gebliebene Fabrikgebäude auf dem Gelände des Volltuchgeländes

Neue Wohnbebauung Lindenallee 9-10 *Einfamilienhausbebauung in der Schillerstraße*

Abb. 21: Beispiele für Neubebauung nach 1990 im Quartier Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

4.1.2 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine **vielfältige Nutzungsmischung** aus Wohnen, Arbeiten und Sozialem gekennzeichnet, wobei die **Wohnnutzung** ganz klar überwiegt (*siehe Kapitel 4.5 Wohnen und Wohnentwicklung*). Das Wohnungsangebot ist breit gefächert und reicht vom sozialen Wohnungsbau, über gründerzeitliche Mietwohnungen und Villen bis hin zum Einfamilienhaus.

Neben der Wohnnutzung gibt es im Quartier auch **gewerbliche Nutzungsstrukturen** unterschiedlicher Prägungen:

- Hotellerie von gesamtstädtischer Bedeutung (Vierseithof am Haag, Hotel Märkischer Hof an der Poststraße) und Gastronomie,
- großflächige Einzelhandelsstandorte (Discounter-Märkte an der Beelitzer Straße) und kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungslagen (v.a. Pusckinstraße Ecke Poststraße) und
- nicht störende Gewerbe, Dienstleistungen und Büros in vormals industriell geprägten Standorten (Gewerbehof Bahnhofstraße 11, Bahnhofstraße 18-19, Puschkinstraße 17b, Poststraße 4a) oder in gründerzeitlicher Wohn- und Mischbebauung.

Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet auch zahlreiche **soziale Einrichtungen**, **Verwaltungsstandorte** sowie weitere Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Dazu zählen v.a.:

- das Amtsgericht Luckenwalde (Lindenallee 16), die Agentur für Arbeit (Bahnhofstraße 18), die Rettungswache des Landkreises am Standort Grabenstraße 23,
- verschiedenen Einrichtungen des DRK (u.a. Haus der Begegnung, Erziehungs- und Familienberatung) und der AWO (u.a. Beratungsstelle für Familienberatung),
- eine temporäre Kita sowie ein Ringer-Internat / Jugendclub (Goethestraße 7),
- verschiedene kirchliche Einrichtungen sowie
- ein Übergangswohnheim für Geflüchtete am Standort Grabenstraße 23.

Die gebäudebezogene Nutzungsstruktur wird in der nachfolgenden Abbildung sowie in Plankarte 7 dargestellt.

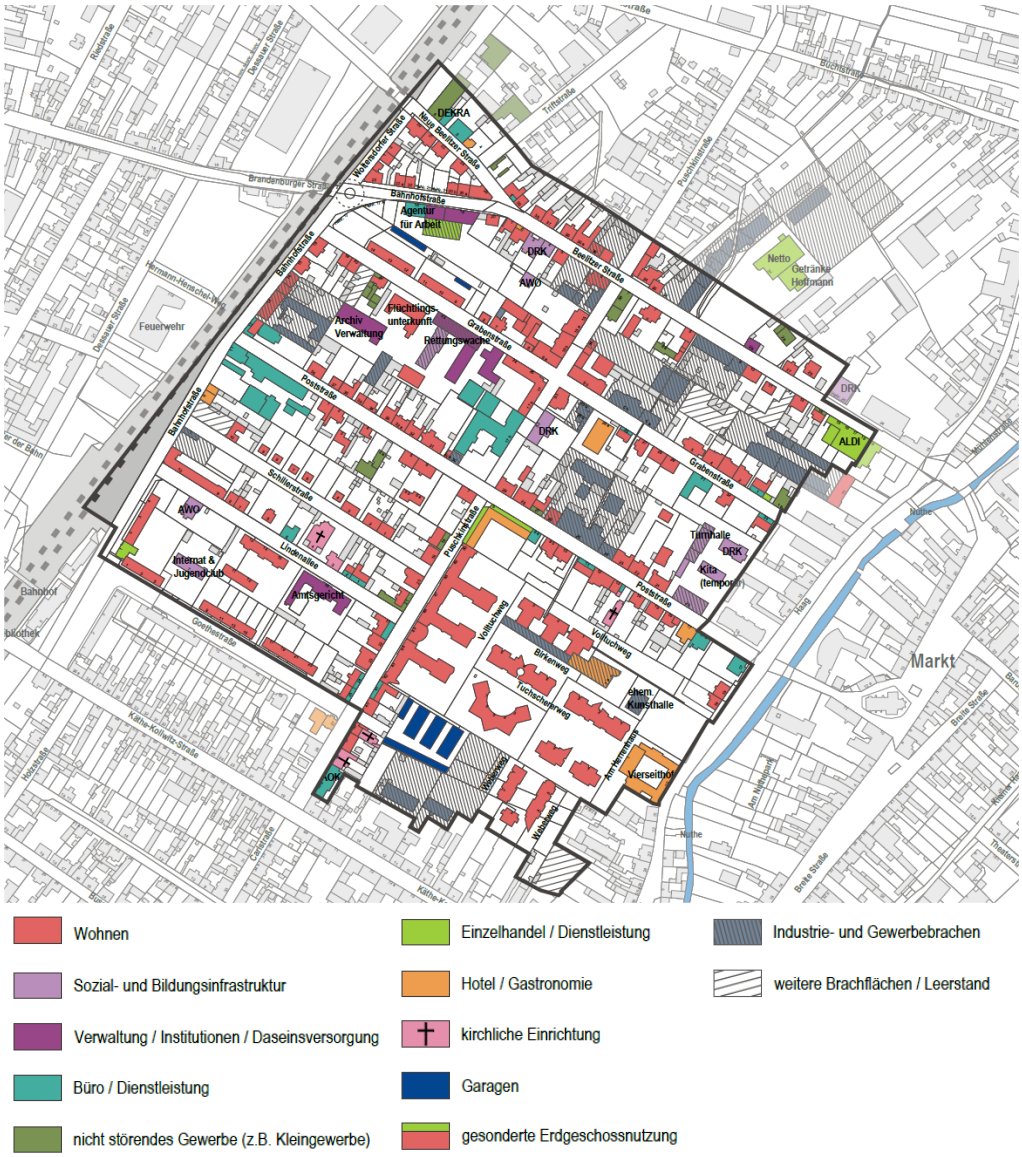


Abb. 22: Gebäudenutzung (Bestand)

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Erfassung 06/ 2019

4.1.4 Brachflächen und Leerstand

Trotz der oben beschriebenen vielfältigen Nutzungsmischung gibt es im Untersuchungsgebiet noch immer zahlreiche brachliegende Grundstücke und leerstehende Gebäude, vornehmlich ehemalige Fabriken mit ihren Nebenanlagen. Die Brachen bzw. der Leerstand konzentriert sich insbesondere nördlich der Poststraße. Eine Ausnahme hierzu bildet eine gewerbliche Brachfläche südlich des Volltuchgeländes im Bereich der Garagabauten am Weberweg.
Zu den großflächigen Gewerbebrachen im Karrée mit großer stadträumlicher Präsenz zählen insbesondere die folgenden (*siehe Plankarte 8*):

- Poststraße 24-26, **ehemals Hutfabrik Carl Goldschmidt** (Privatbesitz), rd. 7.000 m² Grundstücksgröße, Neuordnung des Grundstücks sowie Nachnutzung / Sanierung des prägenden Gebäudebestandes bereits in Planung / Umsetzung,
- Grabenstraße 5a und b, **ehemals Märkische Möbelwerke** (Privatbesitz), rd. 2.000 m² Grundstücksgröße, stark geschädigte aber prägende, gründerzeitliche Bausubstanz,

- Puschkinstraße 54, **ehemals Meliorationsgesellschaft Pionier** (Privatbesitz), rd. 3.300 m² Grundstücksgröße, seit 1993 ohne Nutzung, stark versiegeltes Grundstück ohne erhaltenswerte Bausubstanz,
- Beelitzer Straße 9, **ehemals Akzente Silberschmuck,** (Privatbesitz), rd. 2.600 m² Grundstücksgröße, seit 1998 ohne Nutzung; geschädigte und z.T. stadtbildprägende gründerzeitliche Bausubstanz,
- Beelitzer Straße 11, **ehemals Brauerei** (Privatbesitz), rd. 4.200 m² Grundstücksgröße, geschädigte Bausubstanz ohne besondere Wertigkeit, z.T. gewerbliche Zwischennutzung),
- Beelitzer Straße 32, **ehemals ESB Beschlägewerke Luckenwalde,** (Privatbesitz), rd. 4.000 m² Grundstücksgröße, jahrelanger Leerstand; ruinöse, gründerzeitliche Bausubstanz (erheblicher städtebaulicher Missstand an einer Stadtachse) und
- **Blockinnenbereich südlicher Weberweg** (Privatbesitz / kommunal), rd. 12.000 m² einschl. Garagen, brachliegendes Grundstück mit Resten von gewerblicher Bebauung.

Darüber hinaus gibt es **weitere (gewerbliche) Brachen und Leerstände**, die jedoch in Bezug auf ihre Lage und Bebauungsstruktur von eher untergeordneter Bedeutung sind, jedoch auch ein z.T. erhebliches Nachnutzungspotenzial bieten:

- Beelitzer Straße 6 (rd. 2.000 m² Grundstücksgröße; gewerbliche, gründerzeitliche Blockrandbebauung),
- Bahnhofstraße 13 (rd. 2.500 m² Grundstücksgröße; gewerbliche, gründerzeitliche Blockrandbebauung, Sicherungsmaßnahmen bereits in Umsetzung),
- Bahnhofstraße 8 und 7 (brachliegende Grundstücke mit z.T. ruinöser Baustruktur ohne besondere Wertigkeit) und
- Bahnhofstraße 19 (großflächiger Gewerbe- und Ladenleerstand (ehem. Penny-Markt), Immobilie ist nicht mehr marktgängig für großflächigen Einzelhandel), in Verbindung mit einer großflächigen, untergenutzten Stellplatzanlage im Blockinnenbereich.

Abb. 23: Gewerbebrache an der Puschkinstraße und untergenutztes Grundstück mit Garagen im südlichen Untersuchungsgebiet

Untergenutzter und stark versiegelter Blockinnenbereich Bahnhofstraße / Grabenstraße

größtenteils brachliegendes Gelände der ehem. Brauerei zwischen Grabenstraße und Beelitzer Straße

Abb. 24: Beispiele für gewerbliche Brachen und untergenutzte Grundstücke

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

4.1.5 Öffentlicher Raum und Freiraumstrukturen

Das Angebot an öffentlichen Räumen im Untersuchungsgebiet Karrée beschränkt sich auf den öffentlichen Straßenraum, d.h. es gibt keine öffentlichen Grün- und Freiflächen. Vielmehr ist das Quartier durch private Gärten / Freiflächen in den Blockinnenbereichen (unterschiedlicher Qualität und Prägung)[7] sowie durch private und z.T. auch öffentlich nutzbare Grün- und Freiflächen im Bereich des Volltuchgeländes geprägt.

Öffentlicher Straßenraum

Auf Grund des kaum vorhandenen öffentlichen Freiraums kommt den öffentlichen Straßen eine besondere Bedeutung zu. Der Straßenraum ist überwiegend gründerzeitlich charakterisiert und weist eine klassische Straßenraumgliederung (Gehweg – Fahrbahn –Gehweg) auf. Einzige Ausnahme bildet die Schillerstraße, die als untergeordnete Nebenstraße und aufgrund der angrenzenden / rückwärtigen Bebauung nur über einen einseitigen Gehweg sowie einen unbefestigten Nebenstreifen verfügt.

Die **Poststraße**, als Hauptquartiersachse, sowie die **Bahnhofstraße** einschließlich des Kreisverkehrs sind in den letzten Jahren bereits saniert bzw. aufgewertet worden. Insbesondere die Poststraße wurde qualitativ hochwertig mit Natursteinpflaster in den Nebenanlagen (einschl. Erhalt / Wiederverwendung des Kopfsteinpflasters im Bereich der Parkbuchten) und Baumneupflanzungen gestaltet. Auch die **Beelitzer Straße** wurde in ihrer Funktion als Landesstraße bzw. überörtliche Haupterschließungsachse bereits saniert, wobei die geringe Straßenraumbreite (sehr schmaler Geh- und Radweg) und der erhebliche Durchgangsverkehr kaum Aufenthaltsqualität ermöglichen.

Die übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind weitestgehend unsaniert und weisen z.T. bauliche und funktionale Mängel auf (v.a. Oberflächenschäden, fehlende Barrierefreiheit).

Die bauzeitlich entstandenen Oberflächenstrukturen sind oftmals erhalten geblieben (v.a. in der Lindenallee, der Woltersdorfer Straße, der Grabenstraße und z.T. Puschkinstraße).

Insbesondere die **Lindenallee** verfügt aufgrund ihres prägenden Baumbestandes (Linden), der qualitätvollen und hochwertigen Oberflächengestaltung (Mosaikpflaster / Platten im Gehwegbereich, Basalt-Pflaster in der Fahrbahn) sowie der stadtbildprägenden Bebauungsstrukturen (v.a.

[7] Oftmals sind die blockinternen privaten Grundstücksflächen nicht oder nur kaum einsehbar. Es lässt sich jedoch feststellen, dass Wohngebäude größtenteils über freiräumlich gestaltete Flächen verfügen (zumeist Gärten), zahlreiche Grundstücksflächen (v.a. vormals gewerblich geprägte Flächen) sind z.T. stark versiegelt und überbaut.

Landgericht, St. Joseph Kirche) über einen hohen Wiedererkennungswert und eine hohe Aufenthaltsqualität. Auch die **Puschkinstraße** konnte sich im südlichen Abschnitt ihren historischen Charakter in Teilen bewahren (Altbaumbestand - Linden, Mosaikpflaster im Gehwegbereich). Der nördliche Teilbereich hat hingegen wenig Aufenthalts- und Gestaltqualität – ähnlich wie die **Grabenstraße**, die keine straßenbegleitenden Baumpflanzungen aufweist. Auch hier ist das Mosaikpflaster im Gehwegbereich größtenteils noch vorhandenen ebenso wie Teile des Kopfsteinpflasters im östlichen Abschnitt zwischen Puschkinstraße und der Straße am Haag.
Die Straßenbeleuchtung wurde in den meisten Straßen bereits erneuert (Ausnahme Lindenallee), wobei zumeist einfache Verkehrsleuchten ohne besondere Gestaltqualität verwendet wurden.

Umfassend sanierte Poststraße

Lindenallee mit prägendem Baumbestand

Puschkinstraße und Grabenstraße mit Aufwertungs- und Neugestaltungsbedarf

Sanierte Bahnhofstraße mit grünem Bahndamm

Schillerstraße mit unbefestigten Nebenanlagen

Abb. 25: Straßenräume im Untersuchungsgebiet Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

Öffentlich nutzbare private Freiflächen

Durch die Öffentlichkeit nutzbare Frei- und Grünflächen sind vor allem im **Volltuchgelände** zu finden. Hier gibt es neben zahlreichen (zu meist begrünten) Stellplatzflächen auch zwei Spielplätze. Besonders hervorzuheben sind die Grünwegeverbindung zwischen Puschkinstraße und Vierseithof / Innenstadt (Tuchschererweg) als gut frequentierte und wichtige Quartiersachse für den Fuß- und Radverkehr sowie die Freifläche am Vierseithof bzw. vor der ehemaligen Kunsthalle. Diese schließt sich im Gegenüber zum hochwertig gestalteten Nuthepark an und öffnet den Blick auf das denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäude des Vierseithofes. Die Frei-, Grün- und Wegeflächen im Volltuchgelände sind z.T. in die Jahre gekommen und bedürfen einer Erneuerung und Qualifizierung. Es fehlt an attraktiven Aufenthalts- und Nutzungsangeboten, der Pflegezustand ist teilräumlich defizitär, Wegeverbindungen sind teilweise gestört.
Neben den Freiflächen im Volltuchgelände gibt es auch im nördlichen Bereich der Bahnhofstraße noch Frei- und Grünflächen im Eigentum der Luckenwalder Wohnungsbaugesellschaft mbH (LWG). Diese sind im Rahmen von Rückbaumaßnahmen entstanden. Die **Rückbaufläche** am Kreisverkehr stellt sich als einfach strukturierte Grünfläche ohne besondere Gestalt- und Nutzungsqualität dar. Im Gegensatz dazu ist die Freifläche zwischen der Neuen Beelitzer Straße 23 und die Bahnhofstraße 21 im Sinne einer attraktiven Grünwegeverbindung gestaltet worden.

Tuchschererweg- wichtige Grünwegeachse zwischen Bahnhof und Innenstadt

Stadtraumwirksame Freifläche am Vierseithof

Stellplätze im Volltuchgelände (Volltuchweg)

ehem. Spielplatzbereich im Volltuchgelände

Freifläche an der Bahnhofstraße (Rückbaufläche)

neugestaltete Wegeverbindung zwischen Neuer Beelitzer Straße und Bahnhofstraße

Abb. 26: Beispiele für öffentlich nutzbare Freiflächen im Untersuchungsgebiet Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

4.2 Gebäudebestand

4.2.1 Gebäudealter

Wie bereits im Kapitel 4.1.1 Bebauungsstrukturen beschrieben, gibt es im Untersuchungsgebiet Gebäudebestand aus unterschiedlichen Entstehungszeiten (*siehe Abb. 27 / Plankarte 9*). Hierzu zählen:

- vorgründerzeitliche (Wohn)Bebauung v.a. im Bereich der Beelitzer Straße und der Bahnhofstraße,
- gründerzeitliche Villen, Wohn- und Geschäftshäuser sowie Fabriken,
- vereinzelt Bebauung aus den 1920er und 1930er Jahren,
- Zeilenbauten der 1950 - 1960er Jahre im Bahnhofsumfeld sowie in der Grabenstraße,
- Wohnsiedlungsbau der 1990er Jahre (Volltuchgelände) sowie weitere Wohngebäude (Einfamilien- und Mehrfamilienhausbebauung) und gewerbliche Bauten (v.a. Discounter-Märkte) von nach 1990,
- Wohngebäude (v.a. Einfamilienhäuser) von nach 2010 sowie
- Sonderbauten unterschiedlichen Baualters (z.B. Amtsgericht Lindenallee, Internat / Jugendclub Goethestraße).

Abb. 27: Übersicht Gebäudebestand – Baualter

Darstellung GRUPPE PLANWERK

4.2.2 Denkmalobjekte

Es befinden sich auch mehrere repräsentative, denkmalgeschützte Gebäude im Untersuchungsgebiet, wie der Vierseithof, das Amtsgericht oder die Katholische Kirche St. Joseph mit Pfarrhaus und Schulgebäude in der Lindenallee.
Darüber hinaus sind folgende Gebäude im Untersuchungsgebiet in die Denkmalliste des Landes Brandenburg eingetragen:[8]

- Bahnhofstraße 5, Villa (ehemalige königlich-preußische Forstverwaltung)
- Bahnhofstraße 11, Papptellerfabrik Henschel mit Fabrikgebäude, Wohn- und Bürogebäude, Fabrik- und Lagergebäude, Kesselhaus
- Beelitzer Str. 3, Wohnhaus
- Beelitzer Str. 35 a, Wohnhaus
- Goethestr. 7, ehem. Jugendheim des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes
- Grabenstraße 1, Wohnhaus Lehmann
- Grabenstraße 4, Wohnhaus Lehmann
- Grabenstraße 6/7, Wohnhaus mit Werkstattgebäuden
- Grabenstraße 19, Mietwohnhaus

[8] Denkmaldatenbank des Land Brandenburgs, Denkmal in Brandenburg, Stand 14.07.2020

- Grabenstraße 34, Wohnhaus
- Haag 19-20, Textilmanufaktur („Vierseithof“)
- Lindenallee 13-15, AWG-Wohnblock
- Neue Beelitzer Str. 1, Mietwohnhaus und Geschäftshaus
- Poststraße 5, Wohnhaus
- Poststr. 12, Wohnhaus
- Poststraße 21, Druckerei (Hofgebäude)
- Poststraße 24, 25,26, Hutfabrik Car Goldschmidt (Fabrikgebäude und zwei Wohnhäuser)
- Poststraße 30/ Puschkinstraße 17b, Hutfabrik Goldschmidt mit Wohnhaus
- Poststraße 31 /30a, Wohnhaus Goldschmidt mit Pförtnerhaus
- Puschkinstraße 18, Wohn- und Geschäftshaus Cohn
- Puschkinstraße 19, Wohnhaus
- Puschkinstraße 21, Wohnhaus
- Puschkinstraße 22, Wohnhaus Heldenberg mit Toranlage
- Puschkinstraße 28, Wohnhaus
- Puschkinstraße 36, Wohn- und Kirchengebäude
- Puschkinstraße 38, Synagoge, heute Neuapostolische Kirche

Beelitzer Straße 3, Wohnhaus

Goethestraße 7, ehem. Jugendheim

Lindenallee 13-15, AWG Wohnblock

Poststraße 12, Wohnhaus

Abb. 28: Beispiele für denkmalgeschützte Bausubstanz im Untersuchungsgebiet Karrée

Fotos: GRUPPE PLANWERK, 2019

4.2.3 Sanierungsstand

Im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen wurde der Sanierungs- bzw. Gebäudezustand erhoben bzw. anhand des äußeren Gestaltbildes eingeschätzt. Unterschieden wurde dabei nach saniert, teilsaniert, mittelfristigen Sanierungsbedarf, unsaniert und ruinös mit erheblichen Bauschäden sowie nach Neubau (*siehe Abb. 9 / Plankarte 10*). Etwa 15 % der Gebäude sind als Neubauten einzustufen.

Es kann festgehalten werden, dass die Bausubstanz im Untersuchungsgebiet größtenteils saniert (rd. 50 %) bzw. teilsaniert (rd. 11 %) ist. Viele der gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäuser wurden in den letzten Jahren mittels privater Investitionen z.T. aufwändig (denkmalgerecht) saniert und in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild bewahrt bzw. wieder hergestellt. Vereinzelt fand im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen eine bauliche Überformung statt. Dies ist jedoch eher der Ausnahmefall. Verbleibender Sanierungs- und Anpassungsbedarf bzgl. der Wohnbebauung (Gründerzeit / 1950er-60er Jahre) besteht nur noch punktuell.

Der Anteil an sanierungsbedürftiger bis ruinöser Bausubstanz liegt damit nur bei rund rd. 23 % (17 % unsaniert, 6 % ruinös). Allerdings fallen darunter überwiegend ehemalige Fabrikgebäude und weitere gewerbliche Bausubstanz, die auf Grund ihrer z.T. präsenten Lage sowie ihres großen Bauvolumens das Stadtbild erheblich beeinträchtigen und somit einen stadtbaulichen Missstand darstellen.

Zudem befindet sich auf der Liegenschaft des Landkreises Teltow-Fläming (Grabenstraße 23) ein Teil der teil- bis unsanierter Bausubstanz im Quartier. So weisen sowohl die Baulichkeiten des Rettungsdienstes, des Archivs und des Übergangswohnheims für Geflüchtete Anpassungs- und Erneuerungsbedarf auf.

Tab. 1: Gebäudebezogener Sanierungsstand

Zustand	Anzahl Gebäude (Hauptgebäude)	Anteil in %
	insgesamt 198 Gebäude	100 %
saniert	100	50,5 %
teilsaniert	21	10,36 %
mittelfristiger Sanierungsbedarf	3	1,5 %
unsaniert	33	16,7 %
ruinös	11	5,6 %

Erhebung 06/2019, GRUPPE PLANWERK

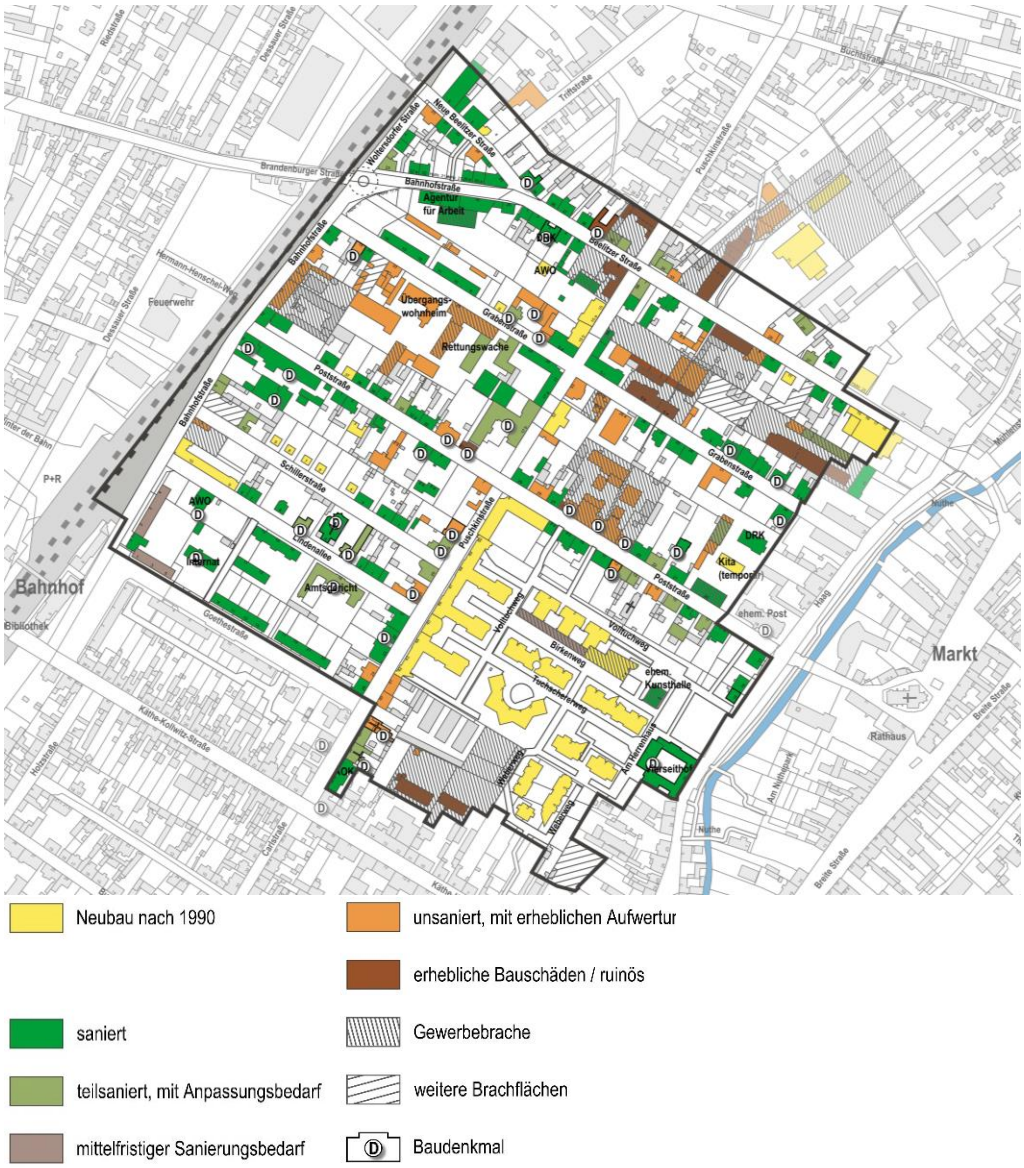


Abb. 29: Übersicht Gebäudebestand – Sanierungsstand und Baudenkmäler

Darstellung GRUPPE PLANWERK

4.3 Verkehr, Erschließung und technische Infrastruktur

<u>Verkehr und Erschließung</u>

Das Untersuchungsgebiet Karrée ist verkehrlich sowohl in Hinblick auf die Straßenanbindung als auch in Hinblick auf den ÖPNV / ÖPV sehr gut erschlossen (*siehe Abb. 30 / Plankarte 4*). Die Landesstraße L73 (Beelitzer und Neue Beelitzer Straße) stellt die Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz sicher. Über die Käthe-Kollwitz-Straße und den Haag wird das Gebiet an die angrenzenden Stadtquartiere angebunden. Die innere Erschließung wird vorrangig über die Puschkin- und Bahnhofstraße in Nord-Süd-Richtung und die Poststraße in Ost-West-Richtung gewährleistet. Die Graben-, Schiller-, Goethe- und Woltersdorfer Straße sowie die Lindenallee übernehmen die Funktion von Wohnstraßen (Nebenstraßennetz). Im gesamten Untersuchungsgebiet gilt Tempo 50. Der östliche Abschnitt der Grabenstraße bis zur Puschkinstraße ist als Einbahnstraße ausgewiesen.

Der angrenzende Bahnhof Luckenwalde ist ein Drehkreuz für unterschiedliche ÖPNV-Angebote. Hier verkehren die Regionalbahnlinien RE 3 (Stralsund/Schwedt - Berlin Hbf. - Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster), der RE 4 (Ludwigsfelder/Jüterbog– Rathenow (-Stendal) sowie der

ÖPNV (Busverkehr). Im Quartier verkehrt die Stadtbuslinie 772, die über die Bahnhofstraße und die Poststraße geführt wird. Insgesamt gibt es drei Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet.

Aus dem Parkraumkonzept[9] der Stadt Luckenwalde geht hervor, dass im gesamten Gebiet straßenbegleitende Stellplätze vorhanden sind. Darüber hinaus gibt es noch mehrere private und z.T. großflächige Stellplatzanlagen (Kundenstellplätze). Während die innerquartierlichen Stellplatzangebote etwa zur Hälfte ausgelastet sind und damit ausreichend Stellplätze zur Verfügung stehen, führt das steigende Pendleraufkommen in Bahnhofsnähe zu einem erhöhten Parkdruck in den angrenzenden Wohnstraßen. Vor diesem Hintergrund ist die Herstellung weiterer P+R- sowie B+R-Stellplätze in Bahnhofsnähe vorgesehen ebenso wie die Ausweisung einer Bewohnerparkzone im Bereich westlich der Puschkinstraße (*siehe Kapitel 2.7*).

Abb.30: Übersicht verkehrlichen Erschließung

Darstellung GRUPPE PLANWERK

[9] Parkraumkonzept Stadt Luckenwalde, Entwurfsstand 23.08.2019. Die Daten zum Stellplatzangebot wurden 2018 erhoben.

Technische Infrastruktur

Die **Trinkwasserver- und Schmutzwasserentsorgung** befindet sich im Betrieb der Nuthe Wasser und Abwasser GmbH (NUWAB). *(Hinweis: Handlungsbedarf wird noch ergänzt)*

Das **Strom- und Gasversorgungsnetz** befinden sich im Betrieb der Städtischen Betriebswerke Luckenwalde. *(Hinweis: Handlungsbedarf wird noch ergänzt)*

Das Tuchtuchviertel ist an das städtische Fernwärmenetz angeschlossen.
Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen **Telekommunikationsanlagen** werden durch verschiedene Anbieter betrieben (Deutsche Telekom, RFT Kabel Brandenburg, E-dis, Vodafone Kabel Deutschland).
Das Volltuchgelände verfügt bereits über eine **Breitbandversorgung** (Triple-Play-Breitbandanschlüsse). Vorgesehen ist eine flächendeckende Verbesserung der Breitbandversorgung mit höheren Bandbreiten im gesamten Stadtgebiet[10] als wichtiger Schritt bzw. zentrale Voraussetzung für eine zukunftsfähige Stadt- und Wirtschaftsentwicklung (Stichwort: Digitalisierung).

Die **Straßenbeleuchtung** wurde in großen Teilen des Untersuchungsgebietes bereits erneuert und z.T. auch auf LED im Sinne der Nachhaltigkeit und Energieeffizienz umgerüstet. Lediglich in der Lindenallee ist noch die RSL-Leuchte (DDR Ansatzleuchte) vorhanden und noch nicht ersetzt worden.

4.4 Eigentümerstruktur

Das Quartier ist durch eine vielfältige Eigentümerstruktur geprägt (*siehe Abb. 31, Plankarte 5*). Der Großteil der Grundstücke befindet sich im Besitz einzelner Privateigentümer. Die städtischen Liegenschaften beschränken sich auf die Straßenflächen und auf einzelne wenige Grundstücke, wie die Poststraße 20, die Goethestraße 7 oder das Garagengrundstück am Weberweg. Punktuell befinden sich Grundstücke im Eigentum der ortsansässigen Wohnungsunternehmen, wie der Wohnungsbaugenossenschaft Luckenwalde eG (WBG) und der Luckenwalder Wohnungsgesellschaft mbH (LWG). Darüber hinaus sind auch gemeinnützige Eigentümer, wie der DRK Kreisverband Fläming-Spreewald e.V., der Arbeiterwohlfahrt Regionalverband Brandenburg e.V. und kirchliche Gemeinden im Untersuchungsgebiet vertreten. Weiterhin gehört das Amtsgericht in der Lindenallee 16 zu den Liegenschaften des Landes Brandenburg und das Grundstück in der Grabenstraße 23 befindet im Besitz des Landkreises Teltow-Fläming. Das Volltuchgelände ist im Eigentum unterschiedlicher privater Wohnungsunternehmen, unter anderem die Haberent Grundstücks GmbH & Co. „WOHNEN IN“ oHG und die Haberent Grundstücks GmbH & Co. Käthe-Kollwitz Wohn oHG. Eine rechtlich gesicherte, öffentliche Durchwegung des Volltuchgeländes ist nicht gegeben, auch wenn die Wege- und Freiflächen praktisch öffentlich zugänglich sind und durch die Allgemeinheit genutzt werden. Die Regelung zur Erschließung in Verbindung mit der Zuordnung der Flächen gestaltet sich aufgrund der vielschichtigen Eigentumsverhältnisse in diesem Bereich sehr schwierig bzw. ist konfliktbeladen.

[10] Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Luckenwalde 2030, Stand 07/2016, S. 103

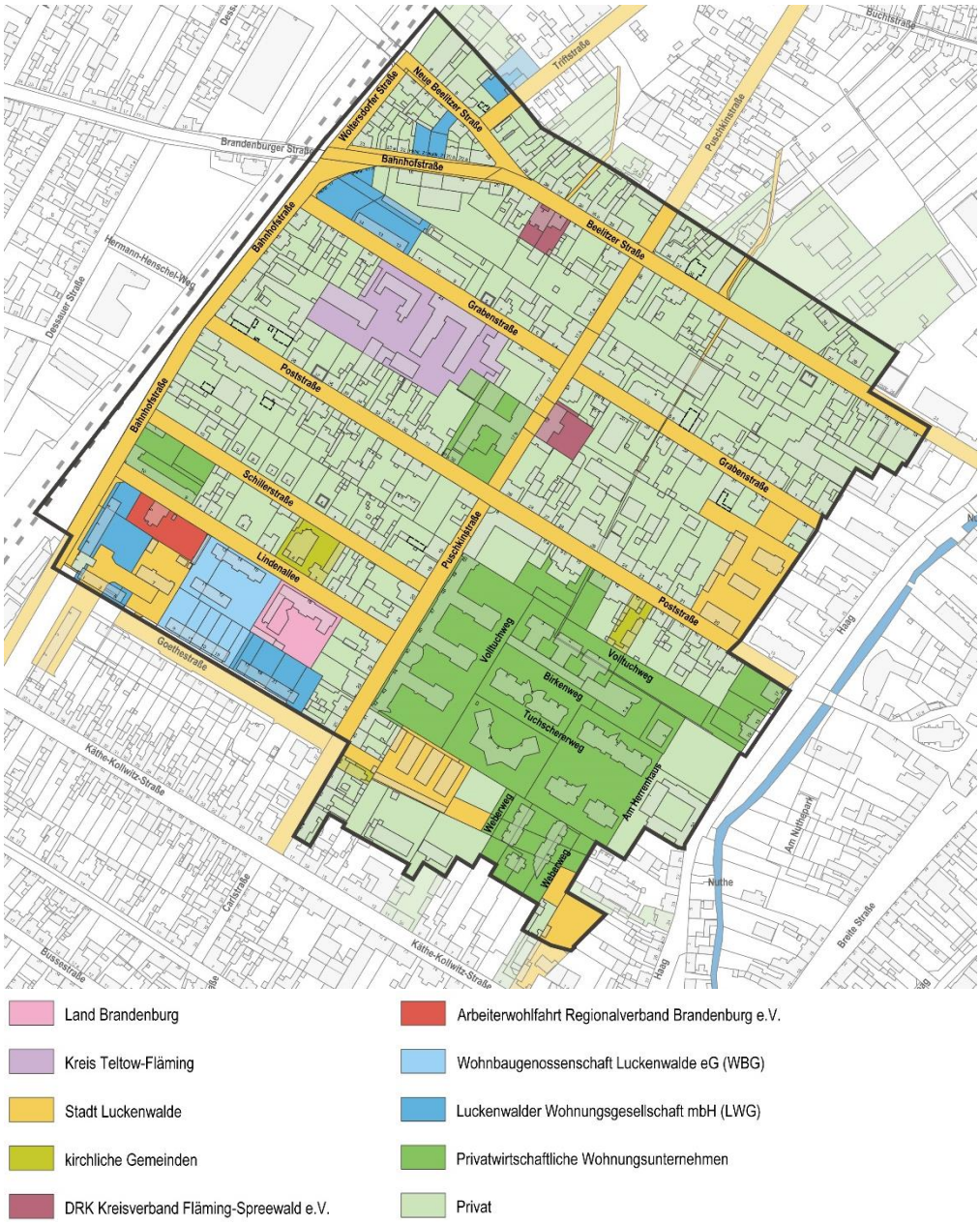


Abb. 31: Eigentümerstruktur

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde

4.5 Wohnen und Wohnentwicklung

Das Wohnungsangebot im Untersuchungsgebiet ist sehr vielfältig und reicht vom gründerzeitlichen Wohnhaus (z.B. Villa und Mehrfamilienhaus) über industriellen Wohnungsbau der 1950er/ 1960er Jahre, dem sozialen Wohnungsbau der 1990er Jahre (v.a. Volltuchgelände) bis hin zu Einfamilienhäusern und Sonderwohnformen.

Dabei lässt sich feststellen, dass im Untersuchungsraum Karrée vorrangig zur Miete (rd. 70 %) gewohnt wird (v.a. Geschosswohnungsbau am Bahnhof, Grabenstraße und Volltuchgelände). Der Anteil von selbst genutztem Eigentum liegt bei rd. 23 %. Punktuell gibt es jedoch auch Mischformen, wie die Vermietung von Wohneinheiten im selbst genutzten Eigentum (rd. 4 %). Hinzu kommen verschiedene Sonderwohnformen (rd. 2 %). Hierzu zählen die Flüchtlingsunterkunft in der Grabenstraße 23, Wohnstätten für Menschen mit Behinderung in der Puschkinstraße 52 und in der Beelitzer Straße 4 sowie das Sportinternat in der Goethestraße 7.

Im Jahr 2018 gab es 1.276 Wohnungen im Untersuchungsgebiet Karrée. Damit ist der Wohnungsbestand seit 2005 um 28 Wohnungen (2,24 %) leicht gestiegen. Im Betrachtungszeitraum (2005-2018) wurden sowohl Wohnungen neu gebaut als auch abgerissen.
Der Wohnungsleerstand lag 2008 bei rd. 8,5 % (197 Wohnungen). Obwohl der relative Wohnungsleerstand seit 2005 relativ konstant ist, hat sich der Wohnungsleerstand im Untersuchungszeitraum absolut um 89 Wohnungen verringert. 2018 standen bei gestiegenem Wohnungsbestand noch 108 Wohnungen (8,5%) leer.[11]
Im Volltuchgelände gibt es insgesamt 546 Wohnungen unterschiedlicher Größe. Das entspricht einem Anteil von 42 % am Gesamtwohnungsbestand im Untersuchungsgebiet. 46 % der Einwohner des Karrées wohnen also in 42 % der Wohnungen. 2018 ist der Wohnungsleerstand im Volltuchgelände reiner operativer Leerstand, d.h. auf Umzugstätigkeit zurückzuführen. Lt. Aussagen der Wohnungseigentümer im Volltuchgelände besteht eine konstante Nachfrage nach zentral gelegenen und preiswerten Wohnungen.

4.6 Einwohnerentwicklung und Bewohnerstruktur

Einwohnerentwicklung

Die Einwohnerentwicklung im Untersuchungsgebiet Karrée ist in den letzten Jahren positiv verlaufen. Lebten 2011 noch 2.037 Einwohner im Untersuchungsgebiet waren es 2018 bereits 2.330 Einwohner. Das entspricht einem Wachstum um 14,4 % bzw. einem Plus von 293 Einwohnern im Vergleich zu 2011 *(siehe Abb. 32).*
Der Hochpunkt des Einwohnerzuwachses (+ 179 EW) im Quartier lag im Jahr 2016 in Verbindung mit der deutschlandweiten Flüchtlingswelle. Dies ist einerseits auf das am Standort Grabenstraße 23 befindliche Übergangswohnheim sowie auf die Unterbringung von Flüchtlingen in Wohnungen im Volltuchgelände zurückzuführen.
Seit 2017 stagniert die Bevölkerungsentwicklung bzw. ist leicht rückläufig (Rückgang um 67 Einwohner). Dieser Rückgang ist hauptsächlich auf Abwanderung zurück zu führen.
Der Einwohnerzuwachs korrespondiert mit der Erhöhung der Wohnungsanzahl und der Verringerung des Leerstands (siehe Kap.4.4).

Zum Vergleich – die Einwohnerzahl in der Gesamtstadt ist im selben Betrachtungszeitraum (2011 -2018) um 2,5 % gestiegen. Die positive Bevölkerungsentwicklung in der Gesamtstadt geht auf natürliches Wachstum (Anstieg der Geburtenzahlen) und Migration (Zuwanderung u.a. aus dem Umland sowie Berlin) zurück.

Im Untersuchungsgebiet Karrée betrug die durchschnittliche Haushaltsgröße im Jahr 2018 1,99 Personen/Haushalt.[12] Im Volltuchgelände lag die durchschnittliche Haushaltsgröße geringfügig niedriger, bei 1,98 Personen.

[11] Dies ist auch auf noch unsanierten Wohnraum zurückzuführen.
[12] Die durchschnittliche Haushaltsgröße wurde über die Einwohnerzahl und die Anzahl der Wohnungen (abzüglich der leer stehenden Wohnungen) im Jahr 2018 berechnet.

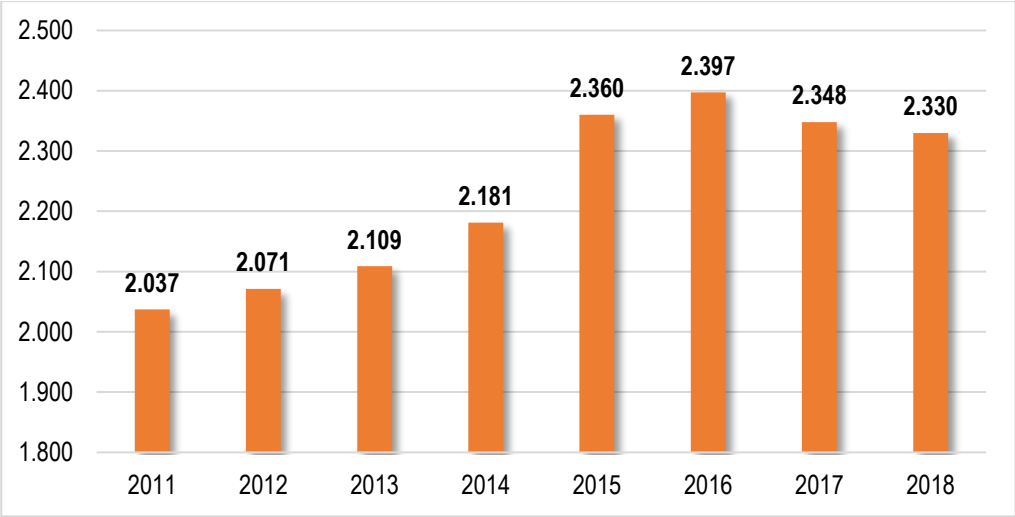


Abb. 32: Einwohnerentwicklung Teilraum Karrée

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde (Monitoring-Daten)

Altersstruktur

Die Einwohner im Teilraum Karrée sind im Durchschnitt deutlich jünger als in der Gesamtstadt. Das durchschnittliche Alter im Untersuchungsgebiet ist seit 2011 kontinuierlich, um insgesamt 2 Jahre, auf 41,9 Jahre (2018) gesunken. In der Gesamtstadt ist das durchschnittliche Alter hingegen auf 47,2 Jahre (2018) gestiegen - ein deutliches Zeichen für den demografischen Wandel in der Gesamtstadt Luckenwalde. Damit liegt das durchschnittliche Alter im Karrée sechs Jahre unter dem durchschnittlichen Alter der Gesamtstadt.

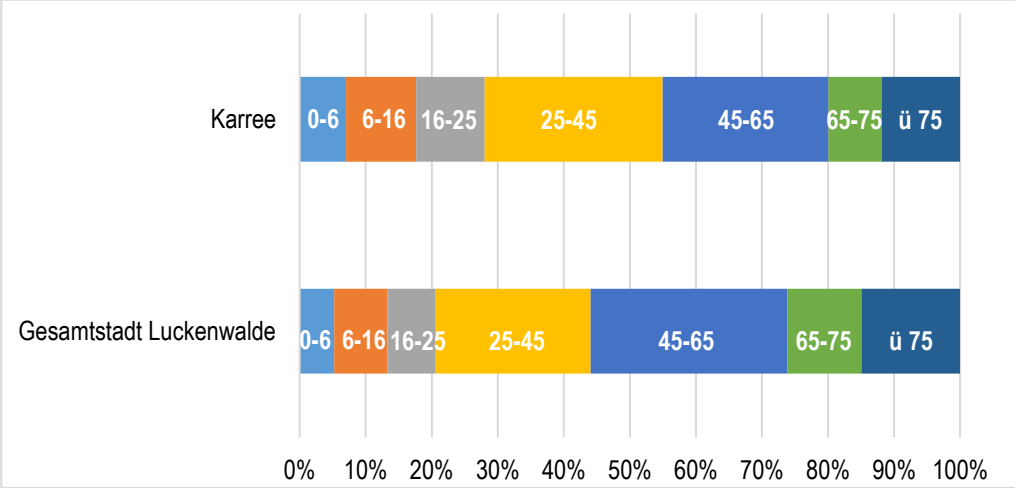


Abb.33: Vergleich der Altersstruktur Karrée und Gesamtstadt

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde (Monitoring-Daten)

Die Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen hat im Untersuchungsgebiet Karrée mit mehr als einem Fünftel (27 %) den größten Anteil, gefolgt von der Altersgruppe der 45- bis 65-Jährigen (25 %). Dies ist in der Gesamtstadt umgekehrt. Hier nehmen die 45- bis 65-Jährigen den größten Anteil (30 %) in der Altersstruktur ein, gefolgt von der Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen (24 %) ein. Auch die Altersgruppen der 0- bis 6-Jährigen nehmen im Untersuchungsgebiet Karrée einen größeren Anteil (7 %) ein als in der Gesamtstadt (5 %). Senioren, d.h. der Anteil der Altersgruppe 65-75 Jahre und der Altersgruppe 75+ sind 2018, sind in der Gesamtstadt stärker vertreten (12% bzw. 15 %) als im Untersuchungsgebiet (8 % bzw. 12%).

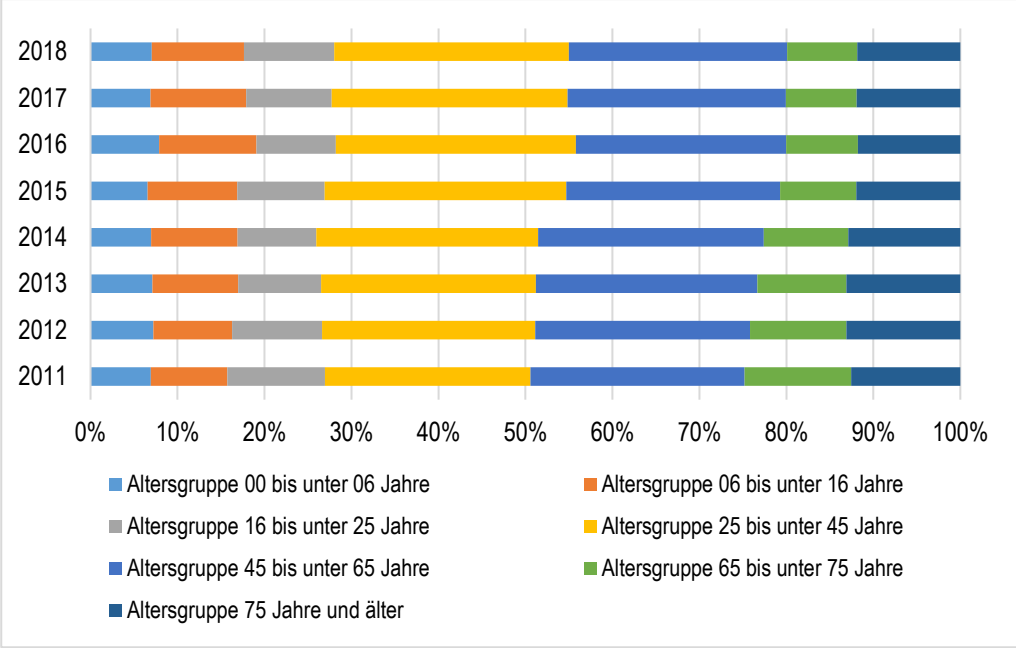


Abb.34: Entwicklung der Altersstruktur Karrée in 2018

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde

Seit einigen Jahren findet ein Prozess der Verjüngung im Untersuchungsgebiet Karrée statt, der in der Dynamik der Altersgruppen von 2011 bis 2018 abzulesen ist. Die Einwohnerzahl in der Altersgruppe 6-16 Jahre ist im Untersuchungsgebiet Karrée am stärksten, um 38 % bzw. um 68 Einwohner, angestiegen. Dieser Anstieg ist auch stärker als in der Gesamtstadt, wo diese Altersgruppe 21 % dazugewonnen hat. Bemerkenswert ist noch, dass die Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen im Karrée von 2011 bis 2018 um 31 % bzw. 147 Einwohner angestiegen ist. Die gleiche Altersgruppe hat in der Gesamtstadt Luckenwalde hingegen nur um 5 % zugenommen. In der Gesamtstadt hat stattdessen die Altersgruppe 75+ am stärksten (39 %) dazu gewonnen. Diese Altersgruppe ist im Untersuchungsgebiet nur um 8 % gewachsen.
Sowohl im Karrée als auch in der Gesamtstadt ist die Altersgruppe 65-75 Jahre am stärksten zurückgegangen (-24 % bzw. -22 %). Anders als in der Gesamtstadt, in der auch die Altersgruppe der 16- bis 25-Jährigen zurückgegangen ist, ist die Altersgruppe der 65- bis 75-Jährigen die einzige Altersgruppe im Karrée, die einen Rückgang zu verzeichnen hat. Alle anderen Altersgruppen haben im Untersuchungsgebiet Karrée von 2011-2018 an Einwohnern gewonnen.

Der Anstieg der Einwohnerzahl in den Altersgruppen 6-16 Jahre und 25-45 Jahre ist vor allem auf Wanderungsgewinne durch Zuzug von Flüchtlingen (Familien) zurückzuführen, die aufgrund des preiswerten Wohnraumangebotes überwiegend im Volltuchgelände wohnhaft sind. Vor diesem Hintergrund wird die Bewohnerentwicklung im Volltuchgelände vertiefend betrachtet.

Bewohnerentwicklung Volltuchgelände

Das Volltuchgelände ist städtebaulich und auch sozialräumlich ein eigenständiges Viertel im Teilraum Karrée mit 1.082 Einwohnern (2018). Das sind rd. 46 % der Einwohner des Untersuchungsgebiets. Der Anteil der hier wohnenden Einwohner ausländischer Herkunft liegt bei 37 % (2018).

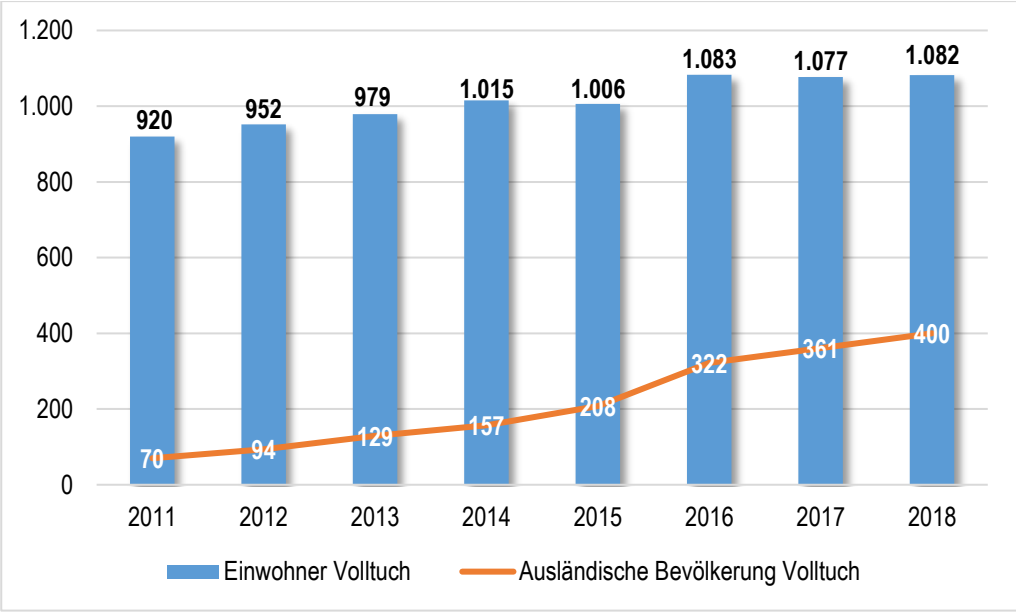


Abb.35: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Volltuchgelände

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde

Die Einwohnerzahl im Volltuchgelände hat sich zwischen 2011 und 2018 um 162 Einwohner (+18 %) erhöht. Im gleichen Zeitraum ist auch die Anzahl der Ausländer im Volltuchgelände um 330 Einwohner (+471 %) gestiegen. Im Verhältnis zur Gesamtbewohnerentwicklung sind die ausländischen Einwohner überproportional angestiegen. Die größte Zuwanderung von Ausländern fand in den Jahren 2015 (+51 Einwohner) und 2016 (+114 Einwohner) statt. In den Jahren 2017 und 2018 nahm die Anzahl der Ausländer moderat, jeweils um 39 Einwohner zu. Im Volltuchgelände fand v.a. 2014/15 sowie 2016/17 teilweise ein Austausch der Bewohnerschaft statt, da die Einwohnerzahl in der Siedlung leicht gesunken ist, obwohl in diesen Jahren viele Ausländer zugewandert sind.

Das Volltuchgelände ist mit einem Altersdurschnitt von 37,5 Jahren deutlich jünger als das Untersuchungsgebiet Karrée und die Gesamtstadt Luckenwalde.
Der Anteil der Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung in der Siedlung ist vergleichbar mit dem Anteil der Altersgruppen im Gesamtuntersuchungsgebiet Karrée. Den größten Anteil nimmt die Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen und der 45- bis 65-Jährigen ein. Die größten Unterschiede liegen in den Altersgruppen der 0-6 Jährigen und der 75+-Jährigen. Die Altersgruppe der 75+ stellt 2018 im Volltuchgelände 8 % der Bewohner, ein 4 % geringerer Anteil als im gesamten Untersuchungsgebiet Karrée. Im Volltuchgelände wohnen somit nochmal weniger Senioren 75+ als im gesamten Untersuchungsgebiet Karrée. Im Gegensatz dazu leben im Viertel mehr Kinder zwischen 0-6 Jahren und 6-16 Jahren (9 % bzw. 14 %) als im gesamten Untersuchungsgebiet Karre (7 % bzw. 11 %).

Die Entwicklung der Altersgruppen verlief im Volltuchgelände ähnlich wie im gesamten Untersuchungsgebiet Karrée. Die größte Zunahme an Einwohnern ist in der Altersgruppe der 25- bis 45-Jährigen (52 %) und der 6- bis 15-Jährigen (51 %) zu verzeichnen. Der einzige Rückgang fand in der Altersgruppe der 65- bis 75-Jährigen (-19 %) und der Altersgruppe 75+ (-20 %) statt.

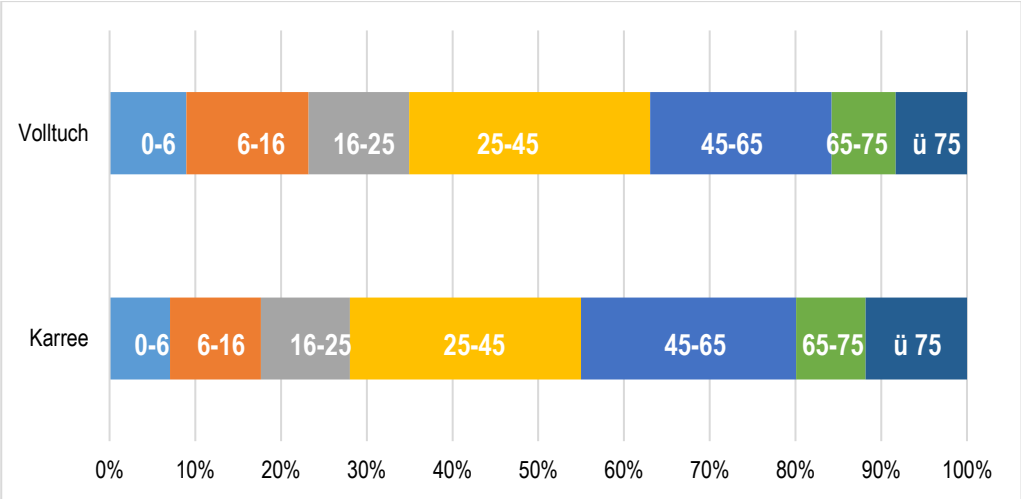


Abb.36: Vergleich der Altersstruktur Volltuchgelände und Karrée in 2018

Darstellung GRUPPE PLANWERK, Quelle: Stadt Luckenwalde

Die Entwicklung der Altersgruppe im Volltuchgelände ist vergleichbar mit der Entwicklung der Altersgruppen im Untersuchungsgebiet Karrée. Den größten Zuwachs verzeichneten die Altersgruppen der 25- bis 45-Jährigen und der 6- bis 16-Jährigen mit 52 % bzw. 51 %. Die Altersgruppe der 75+ und der 65- bis 75-Jährigen nahm im Wohngebiet ab (20 % bzw. 19 %), im Gegensatz zur Gesamtstadt und zum Untersuchungsgebiet, in denen die Altersgruppe der 75+ jeweils stark zugenommen hat. Der Rückgang der Altersgruppe 75+ Jahre ist der einzige Unterschied zur Entwicklung der Altersgruppen im Untersuchungsgebiet Karrée, in dem die Altersgruppe der 75+ um 8 % gewachsen ist. Seit 2011 ist dementsprechend von einem Sterbeüberschuss bzw. einem Wegzug von Senioren auszugehen.

Die Dynamik in der Entwicklung der Altersstruktur im Volltuchgelände basiert v.a. auf die Dynamik der Entwicklung innerhalb der ausländischen Bevölkerung. Innerhalb der Gruppe der Ausländer ist die Altersgruppe der 25-45 jährigen in absoluten Zahlen zwischen 2011 und 2018 am stärksten (+ 97 Einwohner) gewachsen. Der Zuwachs in den Altersgruppen der 0-6 jährigen, der 6-15 Jährigen, 15-25 Jährigen sowie der 45-65 Jährigen ist ungefähr um die gleiche Anzahl an Einwohnern gestiegen, wobei der relative Anstieg der Altersgruppe 0-6 Jährigen durch Geburten und den Zuzug von Kindern, am größten ist.

<u>Fazit zur Bevölkerungsentwicklung</u>

Insgesamt ist festzustellen, dass sich die Bevölkerung im Untersuchungsgebiet positiv entwickelt hat (leichter Zuwachs, junge Altersstruktur im Vergleich zur Gesamtstadt). Dabei hat die Bevölkerungsentwicklung durch die Unterbringung von Flüchtlingen sowohl in ihrer Gesamtzahl als auch in Bezug auf die Altersstruktur an Dynamik gewonnen. Hieraus ergeben sich jedoch auch sozialräumliche Herausforderungen und Problemlagen im interkulturellen Zusammenleben, insbesondere im Bereich des Volltuchgeländes, die es gilt im Auge zu behalten.

5. Handlungsbedarfe und städtebauliche Missstände

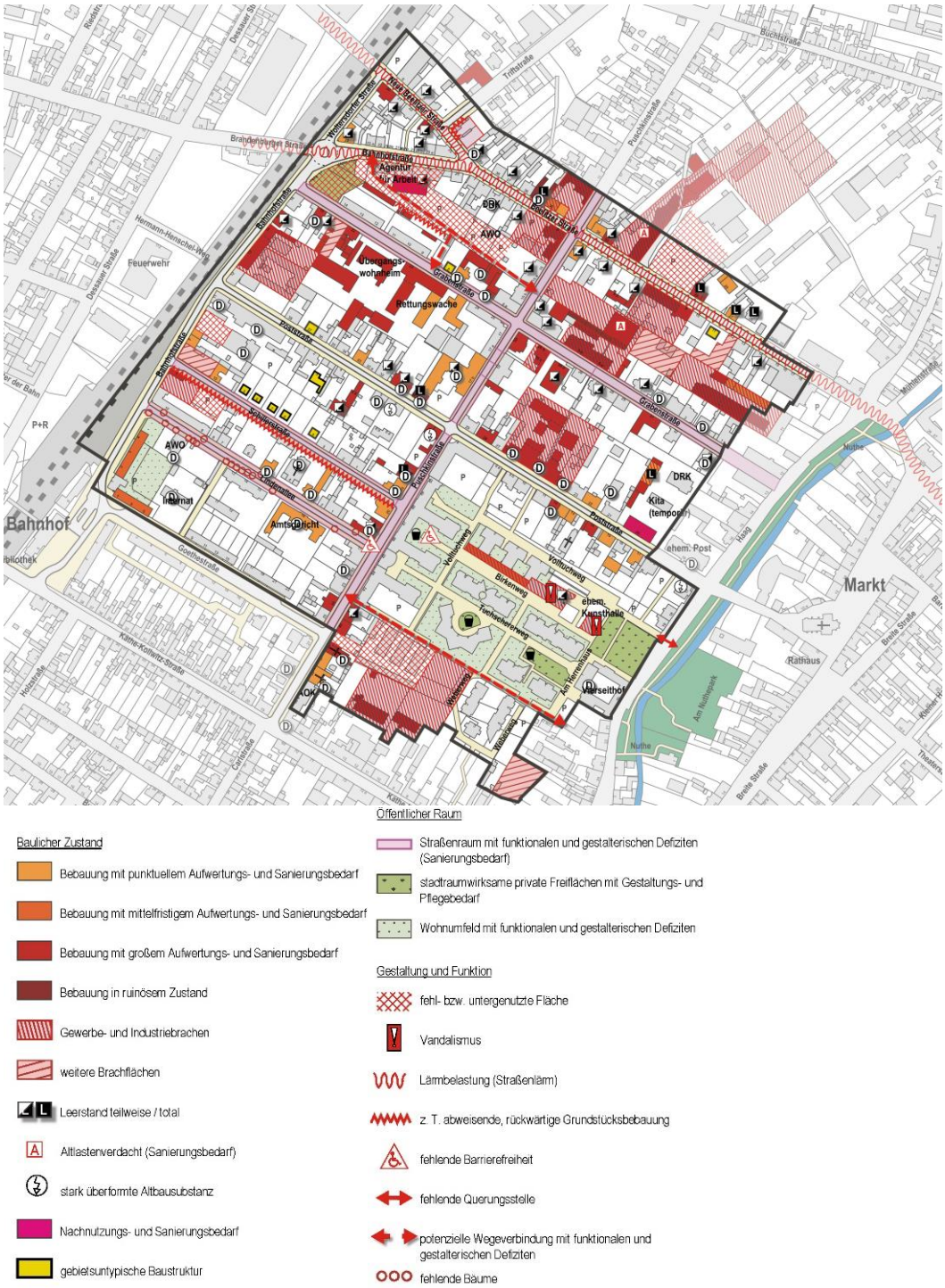
5.1 Handlungsbedarfe

Die vertiefende Analyse hat deutlich gezeigt, dass das Untersuchungsgebiet Karrée bis heute durch seine gründerzeitliche, städtebauliche Grundstruktur sowie durch gründerzeitliche Bausubstanz geprägt ist. Zahlreiche Altbauten konnten bereits saniert, Industriebrachen neugeordnet (Volltuchgelände) und öffentliche Räume, wie die Poststraße als Hauptquartiersachse, aufgewertet und neugestaltet werden. Viele der einstigen Fabrikstandorte sind als wichtige Zeugnisse der Luckenwalder Industriegeschichte erhalten geblieben und immer noch stadträumlich prägend. Der Umgang mit diesen teils großflächigen Industrie- und Gewerbebrachen stellt einerseits eine große Herausforderung und z.T. auch ein Investitionshemmnis für benachbarte Grundstücke dar, andererseits bieten die Standorte Raum für neue Entwicklungen in zentraler Innenstadtlage.
In Teilen wurden die ehemalige Fabrikareale bereits beräumt (Poststraße 8) und/oder neuen Nutzungen zugeführt (Volltuchgelände), für andere Areale gibt es Nachnutzungs- und Aktivierungsplanungen (v.a. Poststraße 24-26). Dennoch ist ein Großteil der ehemaligen Gewerbe- und Industrieareale und -grundstücke bisher ungenutzt bzw. untergenutzt, die Bausubstanz ist z.T. ruinös (z.B. Beelitzer Straße 32) und wirkt stigmatisierend auf den umliegenden Stadtraum.
Auch im öffentlichen Raum bzw. im Wohnumfeld gibt es noch vielfältige funktionale und gestalterische Mängel, insbesondere angesichts der aktuellen Anforderungen an Barrierefreiheit, nachhaltige Mobilität oder Klimaanpassung.

Der Handlungsbedarf wird im Folgenden, basierend auf der vorangegangenen Analyse sowie den Ergebnissen der Beteiligung, zusammenfassend erläutert und dargestellt (*siehe Abb. 37.bzw. Plankarte 14*):

<u>Stadtstruktur und Stadtbild</u>

- mehrere Gewerbe- und Industriebrachen mit z.T. beschädigter bzw. ruinöser Bausubstanz, Altlasten, stark versiegelten Flächen und (störenden) Nebengebäude, insbesondere nördlich der Poststraße, hierdurch z.T. erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbildes sowie Investitionshemmnisse für die Nachbargrundstücke (z.B. Fabrik-Ruine Beelitzer Straße 32 an einer städtischen Haupterschließungsachse)
- untergenutzte bzw. fehlgenutzte Blockinnenbereiche mit Entwicklungspotenzial (z.B. südlich des Volltuchgeländes)
- über das Quartier verteilt kleinteilige Baulücken und Brachen
- Baulückenschließung durch gebietsuntypische Baustrukturen (Einfamilienhausbebauung in der Schillerstraße)
- Stadtraum prägende, aber zum Teil unsanierte / beschädigte / störende Mauern und Einfriedungen von Grundstücken



Baulicher Zustand

- Bebauung mit punktuellem Aufwertungs- und Sanierungsbedarf
- Bebauung mit mittelfristigem Aufwertungs- und Sanierungsbedarf
- Bebauung mit großem Aufwertungs- und Sanierungsbedarf
- Bebauung in ruinösem Zustand
- Gewerbe- und Industriebrachen
- weitere Brachflächen
- Leerstand teilweise / total
- Altlastenverdacht (Sanierungsbedarf)
- stark überformte Altbausubstanz
- Nachnutzungs- und Sanierungsbedarf
- gebietsuntypische Baustruktur

Öffentlicher Raum

- Straßenraum mit funktionalen und gestalterischen Defiziten (Sanierungsbedarf)
- stadtraumwirksame private Freiflächen mit Gestaltungs- und Pflegebedarf
- Wohnumfeld mit funktionalen und gestalterischen Defiziten

Gestaltung und Funktion

- fehl- bzw. untergenutzte Fläche
- Vandalismus
- Lärmbelastung (Straßenlärm)
- z. T. abweisende, rückwärtige Grundstücksbebauung
- fehlende Barrierefreiheit
- fehlende Querungsstelle
- potenzielle Wegeverbindung mit funktionalen und gestalterischen Defiziten
- fehlende Bäume

Abb. 37: Übersicht Handlungsbedarf

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Bausubstanz

- teilräumlich hoher Sanierungsbedarf durch jahrelangen Leerstand v.a. von ehemaligen und z.T. denkmalgeschützten Fabrikanlagen / Produktionsgebäuden (v.a. zwischen Post-, Graben- und Beelitzer Straße)
- Leerstand und zunehmende Verwahrlosung von weiterer prägender alt-industrieller Bausubstanz (ehem. Kunsthalle, ehem. Bowlinghalle).
- Sanierungs-, Anpassungs- und / oder Nachnutzungsbedarf von Infrastrukturstandorten (v.a. ehem. Schule mit Turnhalle Poststraße 20, Grabenstraße 23) und von weiteren stadtbildprägenden Bauten (u.a. ehem. Kunsthalle, Wohn- und Geschäftshaus Puschkinstraße 18 und 21)
- punktuell Überformung der gründerzeitlichen Bausubstanz, z.B. durch veränderte Fensteröffnungen, Verwendung bauzeitlich untypischer Materialien usw.

Verkehr, Erschließung und Stadttechnik

- hohe Lärmbelastung durch hohes Verkehrsaufkommen auf der Beelitzer Straße und der nördlichen Bahnhofstraße
- fehlende Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen (v.a. Anordnungen zur Temporeduzierung)
- Regelungsbedarf des ruhenden Verkehrs, insbesondere westlich der Puschkinstraße (hoher Parkraumdruck in den Nebenstraßen in Bahnhofsnähe durch Pendlerparken)
- Regelungsbedarf in Hinblick auf die Anbindung an die öffentliche Erschließung im Bereich des Volltuchgeländes, komplizierte Eigentumsverhältnisse erschweren eine rechtssichere Regelung
- Erneuerungs- und Anpassungsbedarf bei der stadttechnischen Infrastruktur auch in Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung (v.a. Energieeffizienz der Straßenbeleuchtung, Abwicklung der Straßenentwässerung v.a. in Hinblick auf Starkregenereignisse)

Öffentlicher Raum, Wohnumfeld

- Funktionale und gestalterische Defizite im öffentlichen Straßenraum (v.a. Puschkinstraße, Grabenstraße, Schillerstraße und Lindenallee)
    - schadhafte Oberflächen, fehlende Barrierefreiheit, Straßenraumgliederung
    - fehlende Querungsstellen
    - fehlende Straßenbäume (z.B. Lindenallee, Grabenstraße)
- Mangel an öffentlichen Grün- und Freiflächen im gesamten Quartier, fehlende Nutzungs- und Aufenthaltsangebote im öffentlichen Raum
- im Bereich des Volltuchgeländes (Wohnumfeld):
    - stadtraumwirksame Freiflächen und wichtige Wegeverbindungen mit mangelnder Gestaltqualität und funktionalen Defiziten, z.T. fehlende Sauberkeit und Ordnung
    - z.T. fehlende oder gestörte Wegeverbindungen
    - Spielplätze mit Erneuerungs- und Anpassungsbedarf

5.2 Handlungsschwerpunkte

Auf Grundlage der vorangegangenen Analyse sowie des festgestellten Handlungsbedarfs lassen sich drei wesentliche Handlungsschwerpunkte im Untersuchungsgebiet „Karrée“ feststellen, die es gilt im Rahmen der Sanierung zu anzugehen:

Abb. 38: Übersicht Handlungsschwerpunkte

Darstellung GRUPPE PLANWERK

5.3 Zusammenfassung der Städtebaulichen Missstände

Die Darstellung und Erläuterung der Handlungsbedarfe und -schwerpunkte hat deutlich gemacht, dass im Untersuchungsgebiet Karrée städtebauliche Missstände gemäß § 136 Abs. 2 BauGB gegeben sind. Dabei handelt es sich sowohl um **Subtanzschwächen** (§ 136 Abs. 2 S. 2 Nr. 1):

- Industriebrachen, ruinöse Baustruktur, Altlasten und teilräumlich Vandalismus
- teilräumlicher Sanierungs-und Instandsetzungsbedarf der gründerzeitlichen Baustruktur sowie der sozialen Infrastruktur,
- teilräumlich erheblicher Neuordnungsbedarf (ungeordnete Grundstücke, Grundstückserschließung),
- z.T. unzureichende energetische Ausstattung und Beschaffenheit der Gebäudesubstanz und des Quartiers in Bezug auf übergeordnete Ziele des Klimaschutz-und Energiekonzeptes

als auch um **Funktionsschwächen** (§ 136 Abs. 2 S. 2 Nr. 2):

- städtebauliche Störungen und Brüche durch Lücken, Brachen und Fehlnutzungen sowie Nutzungsunverträglichkeiten,
- Zustandsmängel im öffentlichen Straßenraum (u.a. Oberflächenschäden, fehlende Barrierefreiheit, veraltete Beleuchtung usw.),
- Gestaltungs- und Funktionsdefizite von z.T. stadträumlich wichtigen Spiel-, Aufenthalts- und Freiflächen (z.B. entlang der Hauptwegeachse zwischen Bahnhof und Vierseithof, Freiflächen um die Kunsthalle oder um die ehem. Bowlingbahn),sowie im Wohnumfeld (z.B. Volltuchgelände)
- gestörte Wegeverbindungen (z.B. Volltuchgelände)
- Anpassungsbedarf im Wohnungsangebot,
- Tendenz zu sozialräumlichen Problemlagen (Schwerpunkt Volltuchgelände).

5.4 Weiterer Handlungsbedarf

Wie bereits beschrieben, ist das **Volltuchgelände** in den 1990er Jahren auf dem Gelände einer ehemaligen Volltuchfabrik durch einen Entwicklungsträger umgesetzt worden. Durch den Konkurs des ursprünglichen Eigentümers wurden verschiedene Untergesellschaften gegründet bzw. es kam zu Teilverkäufen. Daher stellen sich die Eigentumsverhältnisse nunmehr sehr kompliziert dar. Insbesondere die planungsrechtliche Regelung bzw. Sicherung einer geordneten Erschließung im Volltuch-Viertel ist im Rahmen des Bebauungsplans in den 1990er Jahren

nicht (ausreichend) berücksichtigt worden, was immer wieder zu Unklarheiten und Unstimmigkeiten zwischen den verschiedenen Eigentümergesellschaften führt und eine geordnete Grundstücksentwicklung erschwert. Die Auserarbeitung und Abstimmung einer baurechtlichen Regelung kann jedoch nicht mit Hilfe des besonderen Städtebaurechts erreicht werden, sondern ist durch die Grundstückseigentümer selbst herbeizuführen. Die Stadt kann hierbei als Vermittler agieren.

6. Leitbild und Sanierungsziele

Angesichts der dynamischen Entwicklung in der Metropolregion ist eine zukunftsorientierte und auf urbane Nutzungsmischung und nachhaltige Mobilität ausgerichtete Weiterentwicklung des innerstädtischen Quartiers Karrée übergreifendes Leitbild der Sanierung. Die Berücksichtigung der gründerzeitlichen Prägung trotz notwendiger Neuordnungsmaßnahmen ist dabei ebenso wichtig, wie die Stärkung der Wohnnutzung sowie die Anpassung der Infrastruktur.

6.1 Übergeordnete Zielsetzungen

Nachhaltige Weiterentwicklung des zwischen Bahnhof und Zentrum gelegenen Gründerzeitquartiers „Karrée“ mit seiner **vielfältigen Nutzungsstruktur** und seiner großen Bedeutung für die **Innenstadtentwicklung:**

- Sicherung und Qualifizierung des Quartiers als **attraktive, zentrale Wohnlage am Bahnhof** für alle Generationen mit attraktiver Anbindung in den Metropolraum
- Erhalt und Weiterentwicklung der **urbanen Vielfalt** durch eine **verträgliches Miteinander** von Wohnen, Gewerbe, Dienstleistung, Kultur und Soziales sowie durch die Stärkung **zentraler Einrichtungen** von übergeordneter Bedeutung
- Sicherung des gründerzeitlichen Erscheinungsbildes und Aktivierung der **Industriebrachen** und zukunftsfähige Nachnutzung der erhaltenswerter Bausubstanz als wichtige **Zeugnisse der Luckenwalder Industriegeschichte**

6.2 Sektorale Sanierungsziele

Unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen Bedeutung und der herausgearbeiteten Handlungsbedarfe wurden in Kontinuität zu den bisherigen die folgenden **Leitziele** zur städtebaulichen Sanierung des Quartiers „Karrée“ abgestimmt:

Sanierungsziele Quartiersstruktur

- Weitestgehende Erhaltung der **baulichen und funktionalen Mischung**
- Weitestgehende Erhaltung und Sanierung der **historischen, prägenden sowie der erhaltenswerten gewerblichen Bausubstanz**, Wahrung ihres bauzeitlichen Erscheinungsbildes
- **Aktivierung von Brachflächen** und Beseitigung von brachgefallenen Gebäuden für eine wohngebietsverträgliche Nachnutzung (z.B. für Neubaubebauung) unter Berücksichtigung der baustrukturellen Eigenarten des Quartiers

- Erhalt und Weiterentwicklung der **gründerzeitlichen Blockrandbebauung**
- **Kleinteiliger Rückbau** von nicht mehr benötigten Gebäude und Gebäudeteilen sowie **Flächenentsiegelung** zur Verbesserung der Wohn-und Nutzungsqualität
- Klimaangepasste Quartiersentwicklung

Sanierungsziele Wohnen +

- Weitere Qualifizierung und Aufwertung der Wohnungsbestände im Sinne einer generationsgerechten Bestandsanpassung und Schaffung zielgruppenorientierter Angebote (**Seniorenwohnen**, für **Familien**, **Mid-Ager und Selbstnutzer**, für **Metropolraum-Pendler**) durch Altbauaktivierung und Neubebauung durch Aktivierung von Flächenpotenzialen
- Einbindung in eine gesamtstädtischen Marketing-Strategie (Stichworte: besondere Wohnlagen / Wohnungsangebote in Bahnhofnähe mit „Industriecharme“, Platz für mehr als nur Wohnen usw.)
- Sicherung des **preisgünstigen**, zentralen Wohnraums
- Aufwertung und Qualifizierung des Wohnumfeldes, insbesondere im Bereich des Geschosswohnungsbaus
- behutsame **Integration** nicht störender, kleinteiliger **gewerblicher Strukturen** zur Stärkung der historisch gewachsenen Nutzungsmischung aus Wohnen und Arbeiten

Sanierungsziele Öffentlicher Raum

- Aufwertung der (gründerzeitlichen) **Straßenräume** unter Berücksichtigung ihrer jeweiligen bauzeitlichen Prägung und ihrer unterschiedlichen Funktionen und Charakteristika sowie Herausarbeiten verbindender Gestaltelemente und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Aufwertung der öffentlich nutzbaren und **prägenden Freiräume** im Sinne einer besseren Funktions-und Gestaltqualität und Ergänzung von Grüninfrastruktur (v.a. Neupflanzung von Straßenbäumen, Ergänzung **öffentlicher Freianlagen** / Plätze, Spielplatz, Mauerbegrünung)
- Weitere **Vernetzung** mit den umliegenden Quartieren zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der stadträumlichen Integration
- Baurechtliche Regelung für die Freiflächennutzung / Wegenutzung im Volltuchgelände

Sanierungsziele Mobilität

- Quartier am Bahnhof –Vorreiterrolle für die Förderung nachhaltiger Mobilität
- Stärkung des Umweltverbundes -besonderer Berücksichtigung der Belange **des Fuß- und Radverkehrs** und **aktueller Mobilitätstrends**
  - Herstellung der Barrierefreiheit
  - flächendeckende Verkehrsberuhigung
  - mehr Aufenthaltsqualität, auch in den öffentlichen Straßenräumen
  - Komfortable Wegeverbindungen für Radfahrer, Rollerfahrer usw.
  - mehr (Rad)Abstellmöglichkeiten
- teilräumlich Straßenraum neu denken und ggf. Aufhebung der klassischen Straßenraumgliederung zugunsten von nachhaltigen Mobilitätsformen und Aufenthaltsqualität

7. Städtebaulicher Rahmenplan

Die wesentliche Funktion des Rahmenplanes ist es, für Gebiete mit städtebaulichen Veränderungstendenzen und erheblichem Handlungsbedarf Entwicklungsrichtlinien bzw. Entwicklungsziele zu definieren, die als Entscheidungsgrundlage der Stadtverwaltung und für alle im Gebiet anstehenden Planungs- und Baumaßnahmen dienen. Mit der angestrebten Sanierungsmaßnahme gilt es, Sanierungsziele und Entwicklungsgrundsätze herauszuarbeiten und künftige Entwicklungen, die den Sanierungszielen entgegenstehen, zu verhindern.
Außerdem zeigt die Rahmenplanung auf Grundlage der festgestellten Konflikte, Mängel und Defizite auf, welche Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig in Verbindung mit Städtebaufördermitteln und privaten Investitionen zur Aufwertung des Quartiers Karrée umzusetzen sind.

7.1 Konstituierende Strukturen

Ziel der Rahmenplanung ist es auch, basierend auf der vorangegangen Vorbereitenden Untersuchung, deutlich herauszuarbeiten, welches die konstituierenden städtebaulichen Strukturen sind, die das Gebiet nachhaltig prägen und dementsprechend von (hoher) Erhaltungs- und Entwicklungspriorität sind.
Die konstituierenden Strukturen und Elemente im Untersuchungsgebiet werden im Folgenden kurz erläutert und in der Plankarte 15 dargestellt bzw. hervorgehoben.

7.1.1 Stadt- und Baustruktur, Stadtbild

Stadtstrukturell konstituierend sind die **Straßen- und Parzellenstrukturen** im Untersuchungsgebiet, die für ihre Entstehungszeit (Gründerzeit) typisch zumeist rechtwinkelig bzw. geradlinig zueinander verlaufen. Der orthogonale Stadtgrundriss sowie die räumliche Ausprägung des Quartiers, welches sich in seiner Kubatur nahezu quadratisch zwischen Bahnhofstraße, Käthe-Kollwitz-Straße, am Haag und Beelitzer Straße erstreckt, ist auch namensgebend für das Quartier „Karrée“.

Zu den konstituierenden und stadtprägenden **Bebauungsstrukturen** zählen insbesondere:

- überwiegend gründerzeitlich geprägte **Blockrandbebauung** entlang der Poststraße, der Puschkinstraße, der Grabenstraße, der Bahnhofstraße sowie der Beelitzer Straße,

- vorwiegend gründerzeitliche, **denkmalgeschützte Einzelgebäude**, die sowohl stadt- und baugeschichtlich als auch architektonisch-gestalterisch von Bedeutung sind (z.B. Vierseithof, Kirche Lindenallee 4, Amtsgericht Lindenallee 16, Villa Bahnhofstraße 5, ehem. Kunsthalle am Haag),
- gründerzeitliche, z.T. denkmalgeschützte und straßenbegleitende **Alt-Fabrikbauten** (z.B. ehem. Fabrik Poststraße 24-26, ehem. Fabrik Puschkinstraße 17b, Gewerbehof Bahnhofstraße 13) und
- das **Volltuchgelände** als Wohnquartier der 1990er Jahre mit eigenständiger städtebaulicher Struktur und gestalterischer Prägung.

Von sonstiger städtebaulicher Bedeutung sind zudem Wohngebäude in Zeilenbauweise der 1950er/1960er Jahre (Goethestraße, Lindenallee, Grabenstraße) sowie Bauten nach 1990, die den Blockrand aufnehmen und stärken (z.B. Hotel Poststraße 8, Wohngebäude Lindenallee 9-10 oder Puschkinstraße 15).

Stadtbildprägend sind auch zahlreiche gründerzeitliche, straßen- und grundstücksbegleitende Mauern mit z.T. stadträumlicher Präsenz (z.B. am Volltuchweg, Bahnhofstraße 12, Amtsgericht Lindenallee), die je nach Zustand und Funktion als quartierstypische Elemente / Einfriedungen zu erhalten und aufzuwerten sind.

7.1.2 Nutzungsstruktur und Funktionen von übergeordneter Bedeutung

Das innerstädtische Quartier „Karrée“ zeichnet sich stadt- bzw. entstehungsgeschichtlich bedingt v.a. durch seine spezifische **Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten und Sozialem** aus, die konstituierend für das Quartier ist.
Mit der politischen Wende hat die hier einst wichtige Funktion als Arbeitsplatzstandort mit produzierendem Gewerbe nahezu vollständig an Bedeutung verloren, gleichzeitig konnten einige vormals industriell genutzte Standorte wieder für eine nicht störende gewerbliche Nutzung aktiviert werden (v.a. Gewerbe- und Dienstleistungshof Bahnhofstraße 13, Hotel Poststraße 8, ehem. Fabrikgebäude Puschkinstraße 17b).

Die Transformation des ursprünglich industriell geprägten Stadtquartiers am Bahnhof zeigt sich jedoch vor allem anhand der Wohnentwicklung in den letzten 70 Jahren. Das vorfindliche Wohnungsangebot ist vielfältig und reicht von gründerzeitlicher Villen bis hin zu Geschosswohnungsbau der 1950er/60er und 1990er Jahre.

Im Quartier Karrée gibt es, wie bereit beschrieben, zahlreiche Einrichtungen und Nutzungen von übergeordneter bzw. gesamtstädtischer Bedeutung, die ihren Sitz z. T. in denkmalgeschützter und prägender Bausubstanz haben. Hierzu zählen v.a.:

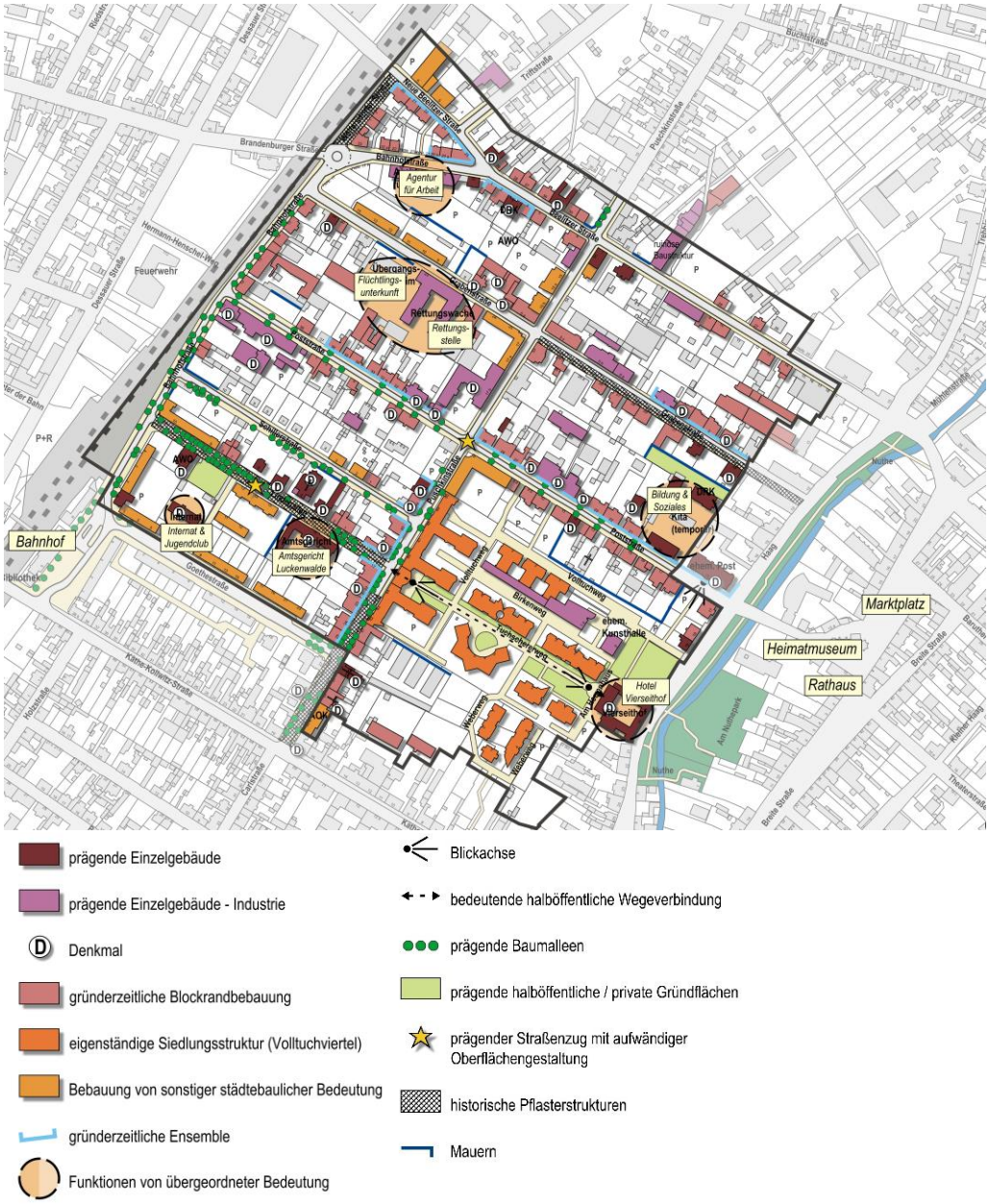
- im Bereich der **öffentlichen Dienstleistungen und Infrastruktur** das Amtsgericht Luckenwalde in der Lindenallee, die Rettungsstelle des Landkreises am Standort Grabenstraße 23 und die Agentur für Arbeit in der Bahnhofstraße,
- im Bereich **Soziales und Bildung** v.a. das Internat der Friedrich-Ludwig-Jahn Oberschule (mit Jugendclub) an der Goethestraße, der Junior Jugendclub der DRK am Standort Poststraße 20, das Familienzentrum+ der DRK (Villa Paletti, Beelitzer Straße 3), die Kinder- und Jugendhilfe der AWO in der Bahnhofstraße 5, die AWO Sozialstation in der Bahnhofstraße 18-19 sowie verschiedene Kirchengemeinden und
- im Bereich **Gewerbe** das Hotel Vierseithof (ehem. Herrenhaus große Fabrik) oder das Hotel Märkischer Hof mit Einzelhandelsbesatz in den Erdgeschosszonen.

Der Erhalt und die Weiterentwicklung der vorfindlichen Nutzungsmischung sowie der Einrichtungen von übergeordneter Bedeutung als konstituierende Strukturen des Quartiers „Karrée“ sind dementsprechend in den Sanierungszielen verankert.

7.1.3 Öffentlicher Raum

Wie bereits beschrieben, gibt es im Quartier Karrée nahezu keine öffentlichen Grün- und Freiräume. Umso eine größere Rolle spielen die öffentlichen Straßenräume und die durch die Öffentlichkeit nutzbaren privaten Frei- und Wegeflächen.
Konstituierend sind dabei insbesondere die folgenden Räume und Strukturen:

- die Poststraße und die Puschkinstraße als wichtige überwiegend gründerzeitlich prägende Quartiersachsen mit einer klaren Gliederung (Gehweg-Fahrbahn-Gehweg, straßenbegleitende Baumpflanzungen),
- die Lindenallee mit ihrem prägenden Baumbestand (Linden) und ihrer hochwertigen, bauzeitlichen Oberflächengestaltung (Mosaik / Kleinsteinpflaster) als attraktive Wegeachse zwischen Bahnhof und Zentrum, die auf den Flächen des Volltuchgeländes fortgeführt wird (Tuchschererweg),
- die Grabenstraße als Quartiersstraße mit Entwicklungs- und Aufwertungspotenzial und z.T. bauzeitlichen Oberflächenstrukturen (v.a. Kopfsteinpflaster, Mosaik),
- die stadtraumwirksamen und öffentlich nutzbaren Frei- und Wegeflächen im Bereich des Volltuchgeländes, hier insbesondere die zentrale Grünwegeachse zwischen Puschkinstraße und Vierseithof als wichtiger Visurraum / Blickachse zum denkmalgeschützten Vierseithof sowie
- die private Freifläche vor der ehemaligen Kunsthalle bzw. vor dem Vierseithof, die entscheidend dazu beiträgt, dass der denkmalgeschützte und stadtbildprägende Vierseithof seine volle stadträumliche Wirkung entfalten kann.



prägende Einzelgebäude

prägende Einzelgebäude - Industrie

Denkmal

gründerzeitliche Blockrandbebauung

eigenständige Siedlungsstruktur (Volltuchviertel)

Bebauung von sonstiger städtebaulicher Bedeutung

gründerzeitliche Ensemble

Funktionen von übergeordneter Bedeutung

Blickachse

bedeutende halböffentliche Wegeverbindung

prägende Baumalleen

prägende halböffentliche / private Gründflächen

prägender Straßenzug mit aufwändiger Oberflächengestaltung

historische Pflasterstrukturen

Mauern

Abb. 39: Konstituierende Strukturen

Darstellung GRUPPE PLANWERK

7.2 Nutzungskonzept

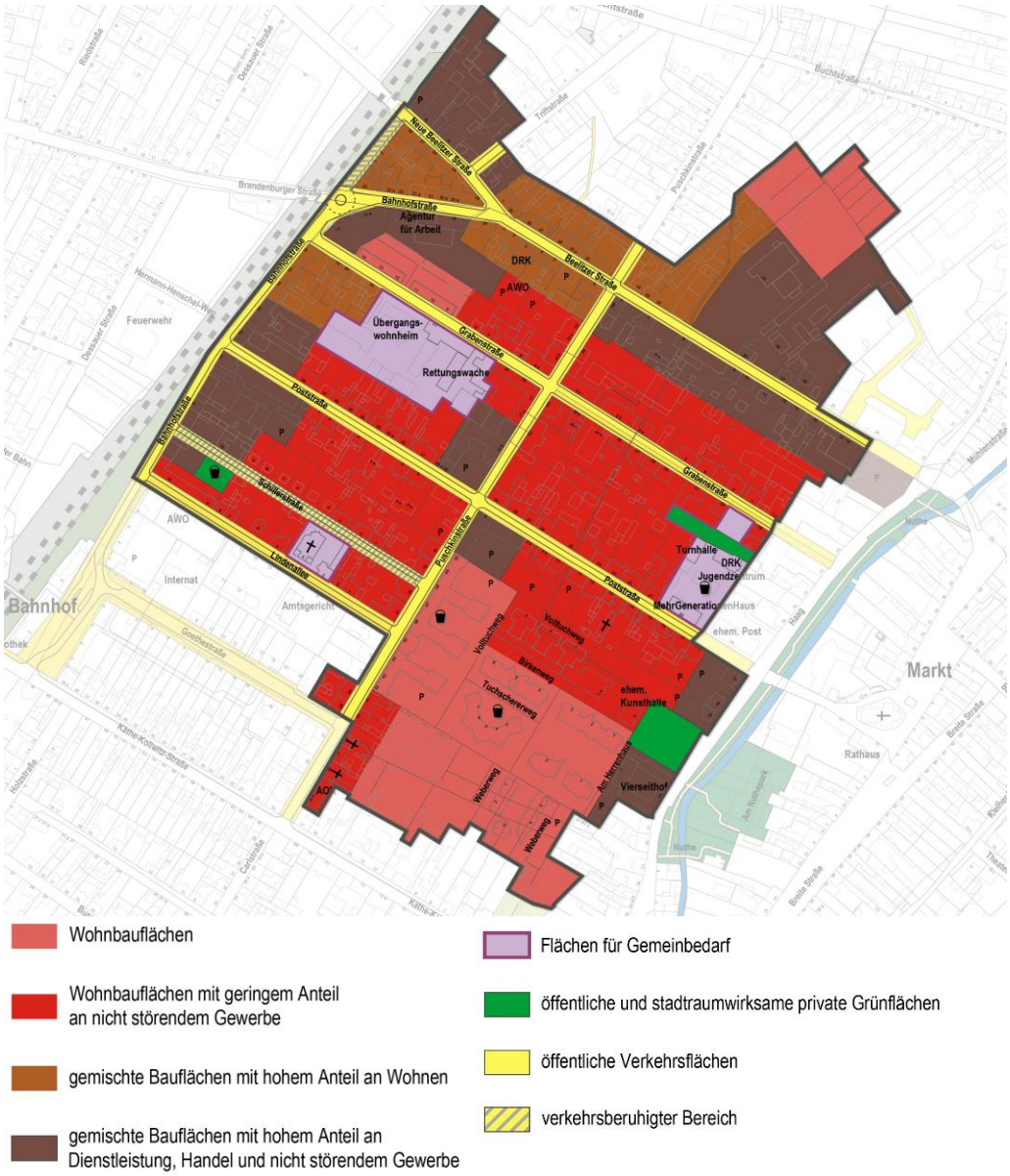
Der Flächennutzungsplan (FNP) weist im Quartier Karrée Wohnbauflächen sowie gemischte Bauflächen entlang der Beelitzer Straße und der Bahnhofstraße sowie entlang der Straße Haag aus. Zur weiteren Ausdifferenzierung der Nutzungsstruktur unter Berücksichtigung der vorfindlichen Bebauungs- und Nutzungsstrukturen werden im Rahmen des erarbeiteten Nutzungskonzeptes textliche Hinweise auf die Art der Nutzung in den Blockbereichen formuliert und räumlich dargestellt (*siehe Plankarte 16*).[13] Das Konzept zielt darauf ab, die vorhandene Nutzungsvielfalt zu sichern bzw. zu stärken und mögliche nutzungsstrukturelle Entwicklungseignungen aufzuzeigen. Das Nutzungskonzept weist dabei folgende Bauflächenkategorien aus:

- **Wohnbauflächen**: Hierzu zählen das Volltuchgelände einschließlich der südlich angrenzenden Flächen / Brachen, die Wohnbebauung der 1950er/60er Jahre an der Grabenstraße sowie die Flächen im Blockinnenbereich der Beelitzer Straße (B-Plan-Nr. 40/2015).
- **Wohnbauflächen mit überwiegend gründerzeitlichem Nutzungsgemenge** (Läden, Praxen, Dienstleistungen etc. im EG) mit einem geringen Anteil an nicht störendem Gewerbe: Darunter fallen die gründerzeitlichen Blockrandstrukturen v.a. in der Poststraße, Puschkinstraße und Grabenstraße mit einer typischen Mischung von z.T. gewerblichen Nutzungen in der EG-Zone (z.B. Büros, Praxen, soziale Einrichtungen oder Gastronomie) und Wohnen in den Obergeschossen. Diese Kategorie schließt auch vormals industriell genutzte, jetzt brachliegende Standorte, wie die Poststraße 24-26 oder die Grabenstraße 5a/b oder Grabenstraße 7, mit ein.
- **Gemischte Bauflächen mit nicht störenden gewerblichen Nutzungen und einem hohen Wohnanteil:** Dies sind vor allem gründerzeitlich geprägte Strukturen bzw. Grundstücke entlang der Beelitzer Straße sowie der Bahnhofstraße.
- **Gemischte Bauflächen mit einem hohen Anteil an Dienstleistung, Handel und nicht störendem Gewerbe**: Hierbei handelt sich um z.T. gewerblich vorgeprägte Blockbereiche bzw. Grundstücke v.a. entlang der Bahnhofstraße, der Beelitzer Straße und der Straße am Haag (z.B. der Gewerbehof Bahnhofstraße 11, die beiden Hotels oder die großflächigen Einzelhandelsstandorte an der Beelitzer Straße 31 und 15-19)

Zudem werden noch weitere Flächen bzw. Nutzungsstrukturen im Rahmen des Nutzungskonzeptes ausgewiesen und bzw. dargestellt:

- **Flächen für den Gemeinbedarf** (Soziales / Bildung: Standort Poststraße 20; Kirche: Lindenallee 3-4, Verwaltung / Daseinsvorsorge: Standort Grabenstraße 23 mit Rettungswache und Flüchtlingsunterkunft)
- **Grün- und Freiflächen, Spielplätze und öffentliche Verkehrsflächen**: Auf Grund des geringen Anteils an öffentlich nutzbaren Räumen bzw. Grün- und Freiflächen werden die wenigen stadtbildprägenden bzw. funktional bedeutenden Freiflächen (private Grünfläche am Vierseithof, öffentliche Grünfläche am Standort Poststraße 20) sowie Spielplätze (Bestand: Tuchschererweg; Planung: Schillerstraße) gesondert dargestellt. Auch spezifische Nutzungsprofile der öffentlichen Verkehrsflächen werden aufgezeigt (verkehrsberuhigte Bereiche).

[13] Das Nutzungskonzept bezieht sich bereits auf die empfohlene Gebietskulisse für das Sanierungsgebiet.



Wohnbauflächen

Wohnbauflächen mit geringem Anteil an nicht störendem Gewerbe

gemischte Bauflächen mit hohem Anteil an Wohnen

gemischte Bauflächen mit hohem Anteil an Dienstleistung, Handel und nicht störendem Gewerbe

Flächen für Gemeinbedarf

öffentliche und stadtraumwirksame private Grünflächen

öffentliche Verkehrsflächen

verkehrsberuhigter Bereich

Abb. 40: Nutzungskonzept

Darstellung GRUPPE PLANWERK

7.3 Städtebaulicher Rahmenplan

Die herausgearbeiteten Handlungsbedarfe sowie die daraus abgeleiteten Sanierungsziele bilden die wesentlichen Grundlagen für den städtebaulichen Rahmenplan, der im Sinne eines Städtebaulichen Zielkonzeptes (*siehe Plankarte 17*)[14] Aussagen zur Entwicklung der Gebäudesubstanz, zur Aufwertung der öffentlichen Räume und zur Neuordnung von Brachen und Alt-Industrielagen trifft.

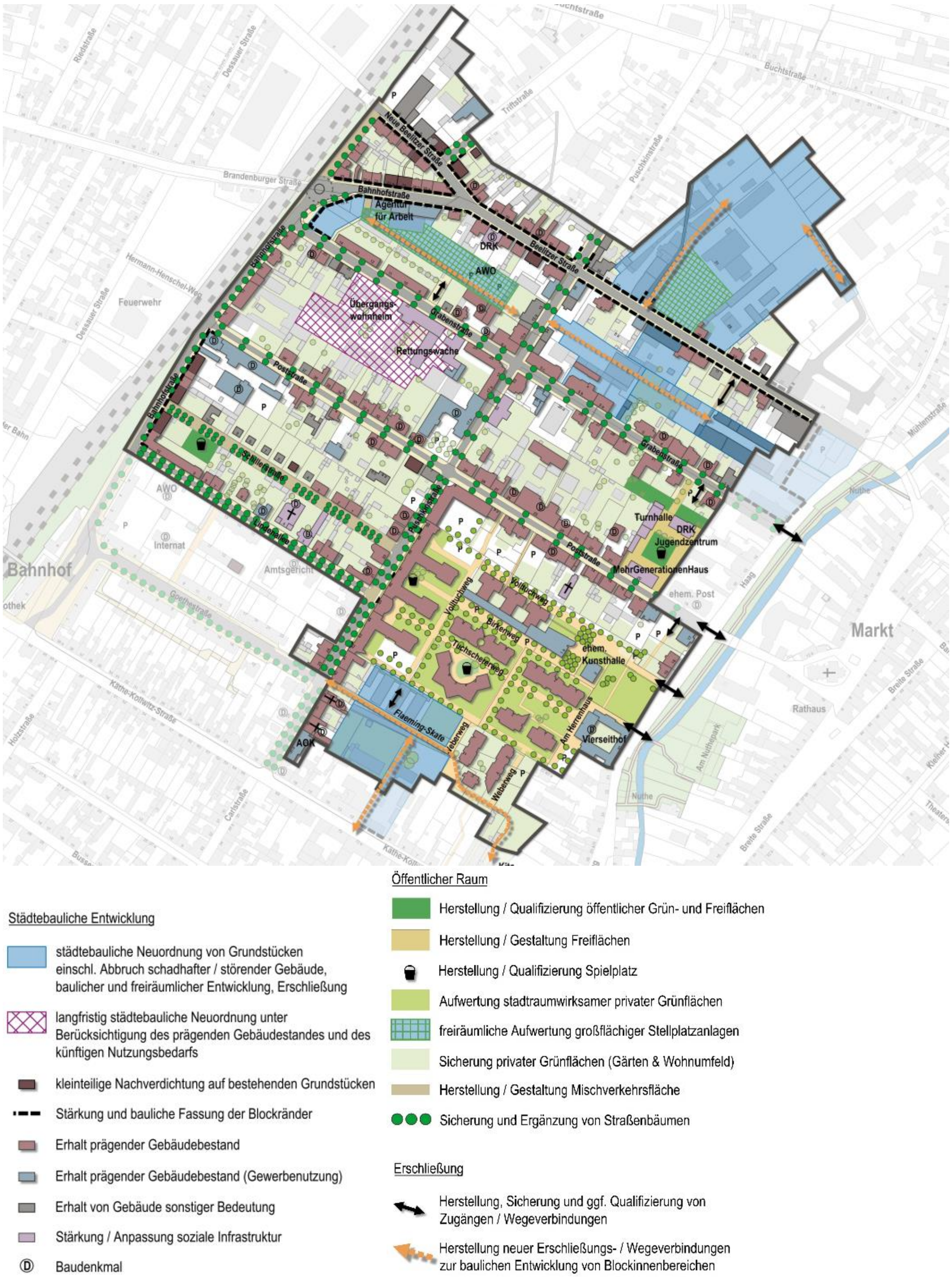


Abb. 41: Städtebauliches Zielkonzept

Darstellung GRUPPE PLANWERK

[14] Das städtebauliche Zielkonzept bezieht sich bereits auf die empfohlene Gebietskulisse für das Sanierungsgebiet.

7.3.1 Städtebauliche Entwicklung und Neuordnung, Gebäudesanierung

Entwicklung von Alt-Industrielagen und Brachen

Die im Quartier befindlichen **Gewerbebrachen** und leerstehenden **ehemaligen Fabriken**, die sich z.T. in einem schlechten bis ruinösen baulichen Zustand befinden, stehen ganz klar im Fokus der Sanierung. Dabei wird das Ziel verfolgt, die brachliegenden Flächen neuzuordnen und zu aktivieren, städtebauliche Missstände zu beseitigen und stadtbildprägende Industriebauten, wenn baulich und wirtschaftlich tragbar, wieder in Nutzung zu bringen. Dabei soll die Nutzungs- und Stadtstruktur im Quartier nachhaltig gestärkt werden. Vorstellbar sind sowohl Wohnnutzungen für unterschiedliche Zielgruppen als auch nicht störende gewerbliche, kulturelle oder soziale Nutzungen.
Aufgrund ihrer Größe und konstruktiven Eigenschaften in Verbindung mit flexiblen Grundrissgestaltungsmöglichkeiten bieten einige Fabrikgebäude, wie die Poststraße 25, die Möglichkeit, besondere Wohnformen zu implementieren.

Zur Aktivierung der Gewerbebrachen beabsichtigt die Stadt, neben der Ausweisung des Quartiers Karrée als Sanierungsgebiet, in den kommenden Jahren die folgenden Maßnahmen umzusetzen:

- Ausweitung der Funktion des Altbaukümmerers auf die Gewerbebrachen, Klärung der Eigentumsverhältnisse, Unterstützung der Eigentümer bei der Vermarktung ihrer Immobilien bzw. beim Herbeiführen eines Eigentümerwechsels,
- Prüfung und Anordnung städtebaulicher Gebote,
- enge Zusammenarbeit mit der unteren Bauaufsicht beim ordnungsbehördlichen Einschreiten (Ersatzvornahme) im Falle von Gefahr im Verzug, Einleitung Zwangsvollstreckung der verauslagten Kosten inkl. Zwangsversteigerung,
- ggf. Zwischenerwerb und Sicherung der Bausubstanz bzw. Beräumung der Grundstücke durch die Kommune und
- Unterstützung der Entwicklung stadtverträglicher Nutzungen mittels Wohnraum- und Städtebauförderung. [15]

Konkrete Entwicklungsabsichten und -vorstellungen für die verschiedenen Gewerbebrachen sowie für weitere für die Quartiersentwicklung bedeutende Standorte werden im Kapitel 7.4 „Räumliche und funktionale Schwerpunktbereiche“ beschrieben.

In den letzten Jahren sind nachfragebedingt vor allem Einfamilienhäuser im Untersuchungsgebiet entstanden (u.a. Schillerstraße, Grabenstraße 8 oder Beelitzer Straße 13). Angesichts des anhaltenden Wachstumsdrucks in der Metropolregion und der hervorragenden zentralen Lage des Quartiers Karrée sowie der damit verbundenen Wertigkeit der Grundstücksflächen ist bei der Entwicklung der Neuordnungsbereiche gut abzuwägen, mit welchen städtebaulichen Kennwerten zu operieren ist und welche Art von Wohnungsangeboten hier zu entwickeln sind. In diesem Zusammenhang sind differenzierte Blockkonzepte zu erarbeiten, die auch darauf abzielen sollten, freiräumlichen Qualitäten zu schaffen und somit einen Mehrwert für das Gesamtquartier zu generieren.

[15] Stadt Luckenwalde, Fortschreibung der Stadtumbaustrategie für die Stadt Luckenwalde, Mai 2018, siehe S. 40

Gebäudesanierung

Neben der Entwicklung der Alt-Industrielagen und Brachen gilt es im Rahmen der Sanierung, insbesondere den bisher unsanierten bzw. nur teilsanierten **gründerzeitlichen Gebäudebestand** im Quartier (denkmalgerecht) aufzuwerten und z.T. wieder in Nutzung zu bringen. Dazu gehören v.a. die folgenden Objekte:

- Beelitzer Straße 6
- Beelitzer Straße 35 a (Denkmalobjekt)
- Beelitzer Straße 29
- Grabenstraße 6 und 7 (Denkmalobjekt)
- Grabenstraße 19 (Denkmalobjekt)
- Grabenstraße 26 b
- Grabenstraße 31
- Poststraße 4a (Gewerbe)
- Poststraße 13 (Gewerbebrache)
- Poststraße 14
- Poststraße 30 und ehem. Fabrik Puschkinstraße 17 B (Denkmalobjekte)
- Poststraße 31 (Denkmalobjekt)
- Puschkinstraße 18 (Denkmalobjekt)
- Puschkinstraße 21 (Denkmalobjekt)
- Puschkinstraße 24
- Puschkinstraße 38 (Denkmalobjekt)
- Puschkinstraße 40
- Puschkinstraße 41

Zu den Objekten mit Sicherungs- und Aufwertungsbedarf zählt auch der Alt-Industriebau (ursprünglich Turbinenhalle) am Haag 2, der zeitweise als Kunsthalle genutzt wurde. Das prägende Klinkergebäude mit den hohen Bogenfenstern steht seit einiger Zeit leer und verwahrlost zunehmend, Vandalismus-Spuren sind deutlich sichtbar (u.a. eingeschlagene Fenster). Selbiges gilt für das benachbarte Gebäude mit der ehemaligen Bowlingbahn. Beide Gebäude sind aufgrund ihrer stadträumlichen Präsenz zu sichern, aktiv zu vermarkten und wieder in Nutzung zu bringen.[16]

7.3.2 Öffentlicher Raum – Straßen, Wege und Freianlagen

Öffentliche Räume, wie Plätze, Parks und Freiflächen, sind im Quartier Karrée nahezu nicht vorhanden. Umso wichtiger sind die öffentlichen Straßenräume, die neben ihrer Erschließungsfunktion auch für die Aufenthaltsqualität im Quartier von großer Bedeutung sind.
Die Aufwertung und Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume zur Verbesserung ihrer gestalterischen und funktionalen Qualitäten wird als zentrales Sanierungsziel benannt ebenso wie die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Dabei bedarf es je nach Funktion und Lage der Straße eines differenzierten Entwicklungs- und Gestaltungsansatzes (*siehe Abb. 42, Plankarte 18*):

Attraktive zentrale Quartiersachsen

Die **Poststraße** ist sowohl entstehungsgeschichtlich als auch aufgrund ihrer zentralen Lage im Quartier sowie ihrer Funktion als ÖPNV-Trasse von überquartierlicher Bedeutung. Die Poststraße wurde bereits umfassend saniert und qualitativ hochwertig gestaltet. Es gibt nur noch punktuell Anpassungsbedarf, insbesondere in Hinblick auf Aufenthalts- und Verweilangebote

[16] Der Eigentümer weist darauf hin, dass sich eine Vermarkung und Nachnutzung der Immobilien aufgrund der ungeklärten Erschließungssituation als schwierig gestaltet.

(z.B. Ergänzung von Sitzbänken). Zudem ist zu prüfen, ob ggf. E-Ladesäulen integriert werden können.

Die **Bahnhofstraße** wurde bereits erneuert. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität ist neben der Ergänzung von Baumpflanzungen (z.T. leere Baumscheiben) zu prüfen, ob bahndammseitig Aufenthaltsangebote geschaffen und der z.T. begrünte Bahndamm (Böschung) unter Berücksichtigung bahnbetrieblicher Anforderungen in Teilbereichen freiräumlich attraktiver gestaltet werden kann.

Auch die **Puschkinstraße** ist aufgrund ihrer zentralen Lage im Quartier und ihrer räumlichen Ausprägung eine Quartiersachse mit wichtiger Verbindungsfunktion. Insbesondere im südlichen Abschnitt zwischen Käthe-Kollwitz-Straße und Poststraße ist die Puschkinstraße stark frequentiert. Die Straße weist einen hohen Sanierungs- und Instandsetzungsbedarf auf und soll einschließlich der technischen Infrastruktur (v.a. bauzeitlicher Regenwasserkanal) mit Hilfe von Fördermitteln (Stadtumbau) in den kommenden Jahre umfassend saniert werden. Ziel ist es, den Straßenraum nachhaltig unter besonderer Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs aufzuwerten (v.a. Barrierefreiheit, bessere Querungsbedingungen, energieeffiziente Beleuchtung, Radbügel) und die Aufenthaltsqualität zu verbessern. Hierbei sollte möglichst der prägende Alt-Baumbestand (Linden) im südlichen Abschnitt erhalten sowie im nördlichen Abschnitt, wenn möglich, ergänzt werden.

Gründerzeitlich geprägte Quartiersstraßen mit Aufenthaltsqualität

Die **Grabenstraße** ist ein überwiegend durch gründerzeitlichen Blockrand geprägter Straßenraum mit innerquartierlicher Erschließungsbedeutung. Sie befindet sich in einem z.T. desolaten Zustand und ist im Sinne einer attraktiven Quartiersentwicklung aufzuwerten. Dabei sollte die grundsätzliche Straßenraumgliederung – ähnlich wie in der Poststraße - erhalten bleiben und fahrbahnbegleitend Baumpflanzungen und Parkbuchten (für Kfz und Fahrradbügel) ergänzt werden. Stadtmobiliar ist punktuell bzw. bedarfsbezogen zu ergänzen (v.a. Fahrradbügel, Sitz- und Verweilmöglichkeiten). Zu prüfen ist, inwiefern das bauzeitliche Kopfsteinpflaster im östlichen Straßenabschnitt sowie das Mosaik im Gehwegbereich erhalten bzw. wiederverwendet werden kann, um die gründerzeitliche Prägung des Straßenraums in der Oberflächengestaltung zu unterstreichen. Gleichzeitig ist der Komfort für den Fuß- und Radverkehr (v.a. Barrierefreiheit) sicherzustellen. Eine Lösung, wie in der Poststraße, mit einer klaren Gehlinie (Platten) und Mosaik im Unter- und Oberstreifen wäre wünschenswert.

Die **Woltersdorfer Straße** verläuft parallel zum Bahndamm in Verlängerung der Bahnhofstraße und ist von untergeordneter verkehrlicher Bedeutung. Straßenbegleitend befindet sich hier kleinteilige und überwiegend gründerzeitliche Wohnbebauung. Die Straße ist durch bauzeitliches Kopfsteinpflaster in der Fahrbahn und z.T. Mosaik-Pflaster im Gehwegbereich gekennzeichnet. Sie ist noch unsaniert. Der unbefestigte Streifen entlang des Bahndamms ist z.T. zugewachsen, wobei ein Trampelpfad darauf schließen lässt, dass der Bereich durchaus als Wegefläche genutzt wird. Die Woltersdorfer Straße war zeitweise als Einbahnstraße ausgewiesen, ist jetzt jedoch wieder beidseitig befahrbar. Die Straße könnte im Zuge verkehrsberuhigender Maßnahmen (Ausweisung verkehrsberuhigter Bereich) im Sinne einer Mischverkehrsfläche attraktiver gestaltet werden. Dabei ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang das historische Pflaster sowohl im Fahrbahnbereich (Kopfsteinpflaster) als auch im Gehwegbereich (Mosaik im Oberstreifen) erhalten bzw. wieder verwendet werden kann mit dem Ziel, das bauzeitliche Erscheinungsbild zu bewahren. Gleichzeitig sollte die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Straßenraums verbessert werden. Hierzu werden die Neupflanzung von Bäumen sowie die Aufwertung der Wegefläche entlang des Bahndamms in Verbindung mit der Ergänzung von Stadtmobiliar (z.B. Sitzbänke o.ä.) empfohlen.

Ruhige Quartiersstraßen mit grünem Charakter

Die **Lindenallee** ist Teil einer übergeordneten Grünwegeverbindung zwischen Bahnhof, Vierseithof, Nuthepark und dem Stadtzentrum (Breite Straße / Boulevard). Die Lindenallee ist aufgrund der z.T. denkmalgeschützten Bausubstanz (v.a. Amtsgericht, Kirche und Pfarrei St. Joseph, Villa Bahnhofstraße 5), der Stadtbild bestimmenden Bäume (Linden) sowie der hochwertigen, bauzeitlichen Oberflächengestaltung (u.a. Basalt-Pflaster, Mosaikpflaster) einer der prägendsten Straßenräume im Quartier mit hoher Aufenthaltsqualität und eigener stadträumlicher Identität. Die Oberflächen sind teilweise schadhaft (u.a. Aufwerfungen durch Wurzeln) und in Teilbereichen zu erneuern. Grundsätzlich sollte bei einer ggf. notwendigen Sanierung / Erneuerung des Straßenraums, das bauzeitliche Erscheinungsbild erhalten bzw. wiederhergestellt (z.B. Wiederverwendung des bestehenden Natursteinpflasters, Erhalt der Straßenraumgliederung) und der stadtbildprägende Baumbestand gesichert bzw. punktuell ergänzt werden. Die Kreuzungsbereiche sind barrierefrei zu gestalten. Auch die Straßenbeleuchtung ist nicht nur unter dem Gesichtspunkt Energieeffizienz, sondern auch in Hinblick auf Gestaltqualität zu erneuern (derzeit DDR Aufsatz-Leuchte RSL). Auf den Einsatz einer einfachen Verkehrsleuchte sollte zugunsten einer hochwertigen Aufsatzleuchte verzichtet werden.

Die **Schillerstraße** ist sowohl gestalterisch als auch funktional von untergeordneter Bedeutung. Der Straßenraum ist durch einen einseitigen, schmalen Gehweg, eine asphaltierte Fahrbahn und einen weitgehend unbefestigten Park- und Zufahrtsstreifen zu den rückwärtigen Grundstücksteilen der Grundstücke an der Lindenallee 1-10 gekennzeichnet. Die Bebauung entlang der Nordseite besteht vorwiegend aus Einfamilienhäusern und entlang der Südseite aus diversen Einfriedungen und Garagenbauten. Die Gestalt- und Aufenthaltsqualität ist dementsprechend gering. Aufgrund der untergeordneten verkehrlichen Bedeutung der Straße wird die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich und eine gänzliche Neugestaltung des Straßenraums vorgeschlagen. Empfohlen werden die Herstellung einer Mischverkehrsfläche mit einer einheitlichen Oberflächengestaltung im Bereich der Fahrbahn und des Gehwegs sowie die Anlage einer Promenade im Bereich des derzeit unbefestigten Nebenstreifens unter Berücksichtigung der Zufahrten. Die „kleine“ Promenade könnte teilräumlich gegliedert sein und böte Platz für eine zweireihige Baumallee mit dazwischen angeordneten Aufenthalts- und Aktivitätsangeboten. Die Oberflächengestaltung sollte robust und barrierefrei sein, auf eine vollflächige Versieglung ist möglichst zu verzichten. Die Möglichkeiten der Regenwasserversickerung vor Ort sind zu prüfen. In Verbindung mit der vorgeschlagenen Neuanlage eines Spielplatzes auf einer derzeitigen Brachfläche (informellen Stellplatzanlage angrenzend an das Grundstück Bahnhofstraße 7), böte sich zudem die Chance, neue freiräumliche Qualitäten und öffentliche Nutzungs- und Aufenthaltsangebote zu schaffen.

Mischverkehrsfläche
mit einheitlicher Oberflächengestaltung

Kleine Promenade
Baumallee, wassergebundene Decke, ggf. befestigte Gehlinie, Aufenthalts- und Aktivitätsangebote

Abb. 42: Schillerstraße: Bestand 2019 und Neugestaltung Straßenquerschnitt (Vorschlag)

Foto und Darstellung GRUPPE PLANWERK

Qualitätvolles Wegenetz

Aufgrund der zentralen Lage des Quartiers zwischen Bahnhof und Innenstadt spielt das Thema der übergeordneten Wegeverbindungen einhergehend mit der Vernetzung umliegender Stadträume und Funktionen eine zentrale Rolle, insbesondere Hinblick auf die angestrebte Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

Ein wichtiges Projekt (Maßnahme im Förderprogramm Stadtumbau) ist daher auch die Schaffung einer attraktiven Anbindung des **Flaeming-Skates**[17] an den Bahnhof Luckenwalde, womit sich einerseits die Stärkung des Tourismus in der Region als auch die Aufwertung der Wegeinfrastruktur in der Innenstadt verbindet. Vorgesehen ist die Führung der Route über die Goethestraße und die Herstellung einer neuen Wegetrasse (Breite 3,5 m) südlich des Volltuchgeländes durch den Blockinnenbereich zwischen Puschkinstraße und der Käthe-Kollwitz-Straße / Straße am Haag in Verlängerung der Goethestraße. Daran anknüpfend soll eine teilräumliche Neuordnung dieses Bereiches erfolgen (*siehe Kap. 7.4*).

Wie bereits beschrieben, stellen die Lindenallee sowie in ihrer Weiterführung der Tuchschererweg durch das Volltuchgelände eine zentrale Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt dar. Dabei verläuft der Weg genau in Sichtachse zum denkmalgeschützten Vierseithof und führt weiter entlang der Freifläche vor der ehemaligen Kunsthalle zum Nuthepark in Richtung Stadtzentrum. Sowohl der Tuchschererweg mit seinen begleitenden Grünflächen als auch die Freifläche nördlich des Vierseithofes sind Bestandteil des Volltuchgeländes und befinden sich in Privatbesitz. Die Wege- und Grünflächen sind jedoch öffentlich nutzbar und für die stadträumliche Vernetzung in diesem Bereich von großer Bedeutung. Zudem befinden sich hier verschiedene Standorte des Luckenwalder Info-Leitsystems, welches über die Industriegeschichte der Stadt informiert.
Die Sicherung und Aufwertung dieses Wegenetzes im Sinne einer attraktiven **Grünwegeverbindung** stellt ein wichtiges Entwicklungsziel für das Volltuchgelände aber auch für das Karrée insgesamt dar. Im Rahmen des Stadtumbaus ist bereits die Neugestaltung des Spielplatzes am Tuchschererweg vorgesehen. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen ist anzustreben bzw. zu prüfen. Hierzu zählen insbesondere:

- Ergänzung von Grüninfrastruktur, v.a. Baumpflanzungen,
- Integration / Erneuerung von Stadtmobiliar und Erneuerung der Beleuchtung (Lindenallee),
- barrierefreie Neugestaltung des Querungsbereiches Lindenallee / Puschkinstraße (z.B. in Form einer Aufpflasterung) und
- Erhalt und gestalterische sowie funktionale Anpassung der stadtraumprägenden Freifläche am Vierseithof im Sinne von mehr Aufenthalts- und Nutzungsqualität.

Neben den übergeordneten Wegeverbindungen spielt selbstverständlich auch das **quartiersbezogene Wegenetz** eine besondere Rolle, einerseits für schnelle und kurze Verknüpfungen für den Fuß- und Radverkehr und andererseits für die Erschließung und Nutzung der Blockinnenbereiche. In der Plankarte 18 werden sowohl vorhandene als auch zu ergänzende Wege und Erschließungstrassen dargestellt. Letztere sind im Rahmen der zu erstellenden Blockkonzepte für neu zu ordnende Blockinnenbereiche (*siehe räumliche Schwerpunktbereiche Kap. 7.4*) in Lage, Beschaffenheit und Erschließungsqualität / Erschließungsbedeutung näher auszudifferenzieren.

[17] 230 km umfassendes Wegesystem für Radfahrende sowie für verschiedene Rollsportarten im Landkreis Teltow-Fläming (touristisches Highlight der Region)

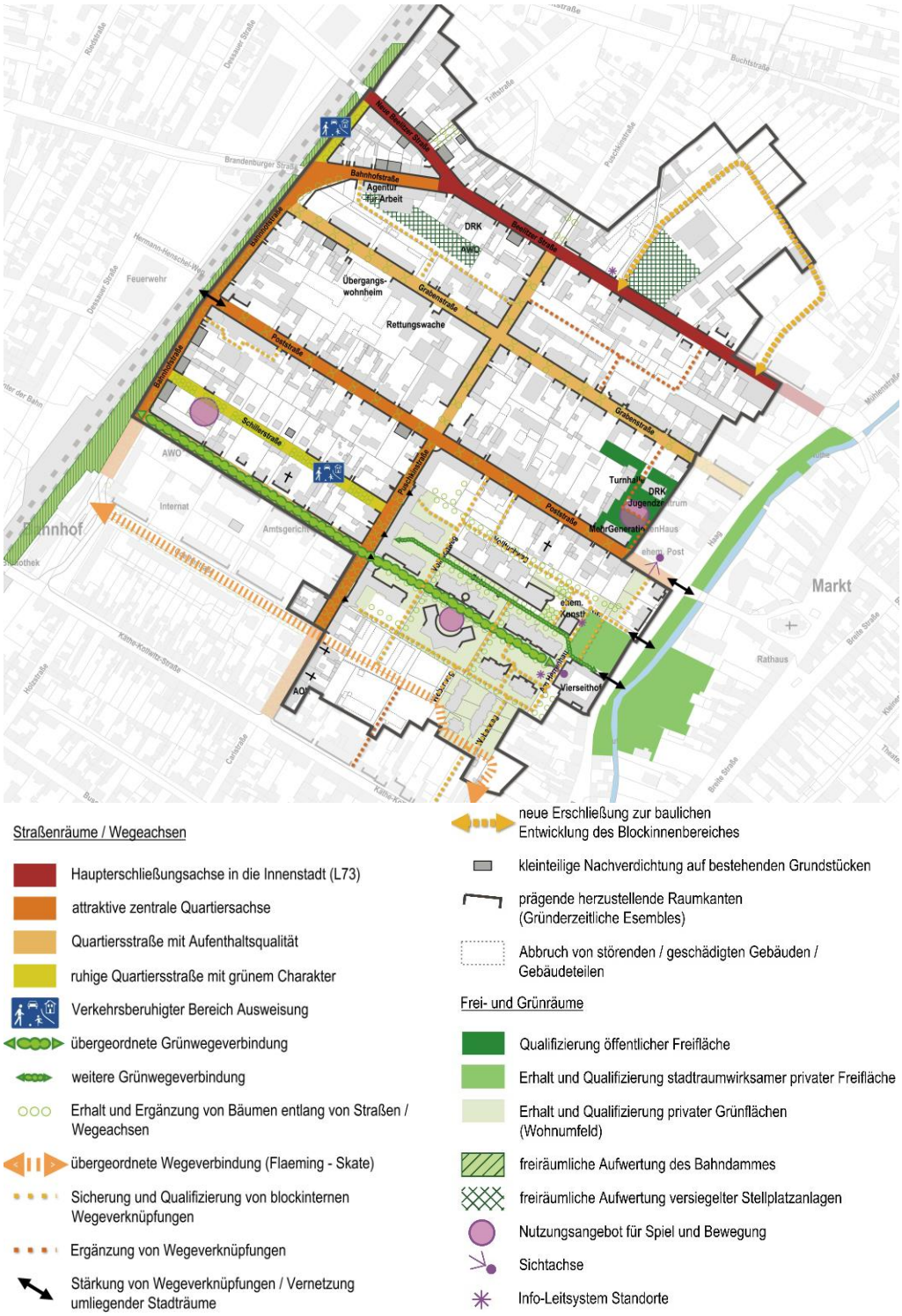


Abb. 43: Entwicklungskonzept öffentlicher Raum

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Neue freiräumliche Nutzungsangebote

Um den Mangel an öffentlichen Grün- und Freiflächen im Quartier ein Stückweit auszugleichen, ist eine Qualifizierung vorhandener, in kommunaler Hand befindlicher Freiflächen vorgesehen (Hof- und Freiflächengestaltung Standort Poststraße 20 und Grabenstraße 33, *siehe Kap. 7.4.1*). Außerdem ist die Integration von Aufenthalts- und Bewegungsangeboten in Verbindung mit der Neugestaltung der Schillerstraße sowie die Herstellung eines neuen Spielplatzes auf einer zurzeit informell genutzten Stellplatzanlage an der Schillerstraße anzustreben. Das entsprechende

Grundstück wäre durch die Stadt zu diesem Zwecke zu erwerben. Die Schaffung weiterer öffentlicher Grün- und Freiflächen im Zusammenhang mit der Neuordnung von Blockinnenbereichen (z.B. Blockinnenbereich nördlich der Beelitzer Straße - B-Planverfahren Nr. 40/2015), ist im Rahmen vertiefender Blockkonzepte bzw. der B-Planverfahren zu prüfen bzw. zu klären.
Zudem wird vorgeschlagen, stark versiegelte jedoch in Nutzung befindliche Flächen in den Blockinnenbereichen freiräumlich aufzuwerten. Das betrifft insbesondere die großflächigen Stellplatzanlagen im Block Grabenstraße / Bahnhofstraße / Beelitzer Straße sowie die Stellplatzanlage des Discounter-Marktes an der Beelitzer Straße 31.

7.3.3 Verkehr und Mobilität

Die Ansprüche an Mobilität in Städten haben sich in den letzten Jahren verändert und werden sich auch in Zukunft weiter verändern bzw. entwickeln (Stichwort: Mobilitätswende).
Wie in den Sanierungszielen formuliert, soll das Quartier Karrée nachhaltig verkehrlich entwickelt werden. Die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen, wie die bereits seit Jahren angestrebte flächenhafte Ausweisung von Tempo 30 / einer Tempo 30-Zone sowie die Ausweisung und damit verbundene Umgestaltung bestimmter Straßenräume zu verkehrsberuhigten Bereichen (Schillerstraße, Woltersdorfer Straße), sind dabei zentrale Maßnahmen. Weitere Maßnahmen wurden bereits im Kapitel 7.3.2 zur Gestaltung der öffentlichen Straßenräume formuliert:

- Ausbau von komfortablen und sicheren innerstädtischen Radrouten (v.a. Ausbau Trasse Flaeming-Skate),
- bedarfsbezogene Bereitstellung qualitativ hochwertiger und sicherer Abstellanlagen für Räder (Anlehnbügel, insbesondere überdachte Abstellanlagen an öffentlichen Einrichtungen),
- Voraussetzung schaffen für die Förderung / Unterstützung von E-Mobilität (Bereitstellung von Lade-Infrastruktur),
- Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr, v. a. Herstellung der Barrierefreiheit, Verbesserung der Querungssituation, Schaffung neuer Wegeverbindungen, Ergänzung von Verweilangeboten im Straßenraum, insbesondere für Ältere usw.

7.3.5 Klimaschutz und Klimaanpassung

Die Stadt Luckenwalde steht wie viele andere Städte und Kommunen auch vor der Herausforderung, den Auswirkungen des globalen Klimawandels (Extremwetter-Ereignisse, wie hohe Hitzebelastung oder Starkregen) zu begegnen. Präventive Maßnahmen bzw. Strategien sind zu ergreifen, die einerseits zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes der klimarelevanten Treibhausgase (Klimaschutz) und die andererseits zur Abmilderung der eingetretenen Folgen des Klimawandels (Klimaanpassung) beitragen. Vor allem innerstädtische Bereiche – so auch das Quartier Karrée – sind durch versiegelte Flächen und z.T. dichtere Bebauung besonders von Extremwettereignissen und deren Folgen betroffen, was sowohl für den Menschen eine Belastung (v. a. Hitze) darstellt sowie für die bauliche Substanz Schädigungen bedeuten können (z.B. Wasserschäden o. ä.).
Folgende klimabezogene Handlungsbedarfe und Lösungsansätze wurden diskutiert:

- Ergänzung von Grüninfrastruktur (z.B. klimaresiliente Baumpflanzungen, Ergänzung und Qualifizierung von Freiflächen),
- Flächenentsiegelung, insbesondere von altindustriellen / gewerblichen Standorten oder Stellplatzanlagen,
- Erarbeitung von Lösungen für ein nachhaltiges Regenwassermanagement, u. a. zur Begegnung von Starkregenereignissen oder Wasserbevorratung in Dürreperioden,
- weitere energetische Ertüchtigung von Gebäuden und
- Einsatz erneuerbarer Energien (z.B. Einsatz von PV-Anlagen auf Dächern) unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange.

7.4 Räumliche und funktionale Schwerpunktbereiche

Die Bestandsanalyse hat deutlich gemacht, dass sich der Handlungsbedarf im Untersuchungsgebiet teilräumlich sehr unterschiedlich darstellt. Während Straßenzüge, wie die Poststraße, die Lindenstraße oder Abschnitte der Puschkinstraße bauliche und strukturell als stabil zu bezeichnen sind, gibt es Grundstücksflächen bzw. Bereiche, insbesondere im Blockinneren, die großflächigen bzw. vielfältigen Handlungsbedarf aufweisen. Gleichzeitig verfügen diese Bereiche über ein erhebliches Entwicklungspotenzial, welches es gilt im Sinne einer zukunftsorientierten gesamtquartierlichen Entwicklung zu nutzen.
Insgesamt werden **sieben räumliche Schwerpunktbereiche** identifiziert, die in den kommenden Jahren im Rahmen der Sanierungsmaßnahme, auch mit Unterstützung von laufenden Förderprogrammen (v.a. Stadtumbau), prioritär entwickelt bzw. qualifiziert werden sollen:

- Standort Poststraße 20 – Stärkung und Entwicklung sozialer Infrastruktur
- Standort Poststraße 24-26 – Aktivierung einer Industriebrache
- Blockinnenbereich südlicher Weberweg – Städtebauliche Neuordnung und Wohnentwicklung
- Blockinnenbereich Grabenstraße / Am Haag – Städtebauliche Neuordnung und Flächenaktivierung
- Nordwestlicher Block Grabenstraße / Bahnhof – Aufwertung und Stärkung der sozialer Infrastruktur
- Standort Beelitzer Straße 28-32 in Verbindung mit Blockinnenbereich – Städtebauliche Neuordnung und Aktivierung einer Industriebrache
- Landkreis-Standort Grabenstraße 23 – Aufwertung, Neuordnung und Nutzungsintensivierung

Diese werden im Folgenden in Hinblick auf die hier zu verfolgenden Zielsetzungen einschließlich umzusetzender Maßnahmen beschrieben:

7.4.1 Standort Poststraße 20

Stärkung und bedarfsgerechte Weiterentwicklung sozialer Infrastruktur

Das Grundstück in der Poststraße 20 befindet sich im städtischen Besitz und ist ein ehemaliger Schulstandort, der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden ist und aus einem Vorderhaus (ehem. Postschule), einem rückwärtigen Schulgebäude und einer kleinen Turnhalle besteht. Die historischen Gebäude sind stadtbildprägend und von hoher Wertigkeit.
Die ehemalige Postschule wurde bereits von 2009 bis 2011 im Rahmen des Stadtumbaus saniert (Außenhülle). Das Gebäude steht schon seit geraumer Zeit leer, ebenso wie die Turnhalle. Das rückwärtig auf dem Grundstück befindliche Schulgebäude wird durch den Juniorclub der DRK genutzt. Zudem befindet sich hier übergangsweise eine Kindertagesstätte (Containerbau auf der Hoffläche).
Zur Stärkung der sozialen Infrastruktur in der Innenstadt bzw. im Quartier strebt die Stadt die Entwicklung dieses zentral gelegenen und städtebaulich prägenden Standortes an. Vorgesehen ist die Verlagerung des „MehrGenerationenHauses“ vom derzeitig baulich eingeschränkten Standort an der Burg in das Gebäude der ehem. Postschule (Vorderhaus). Weitere Nutzungen, wie ein Willkommenszentrum, die Flüchtlingsberatung sowie multifunktional nutzbare Räumlichkeiten und Büros für den Träger, sollen integriert werden. Zudem ist ein Erweiterungsbau für den Jugendclub Klab geplant. Der separate Anbau soll am Westgiebel entstehen. Im Zuge der Aufwertung des Standortes sollen auch die Turnhalle saniert und Außenanlagen neugestaltet werden. Neben dem derzeit versiegelten Innenhof soll auch das städtische Grundstück an der Grabenstraße 33 in die Neugestaltung der Flächen einbezogen. Vorgesehen sind die Schaffung von verschiedenen Aufenthalts- und Nutzungsangeboten, die Herstellung von Stellflächen (Pkw und

Rad) sowie der Bau einer in den Tagesstunden öffentlich nutzbaren Wegeverbindung zwischen Graben- und Poststraße.

Vorgesehene Maßnahmen:

- Innensanierung Vorderhaus ehem. Postschule und Verlegung bzw. Integration des MehrGenerationenHauses an den Standort
- Ergänzung eines Anbaus für den Jugendclub
- Sanierung und Nachnutzung der Turnhalle
- Aufwertung der gesamten Außenanlagen unter Einbeziehung des städtischen Grundstücks an der Grabenstraße 33 (Schaffung von Aufenthaltsangeboten, Pkw- und Fahrradstellplätzen, Wegeflächen)

7.4.2 Standort Poststraße 24-26

Aktivierung einer Industriebrache für Wohnen

Die Alt-Industrieanlagen im Quartier Karrée sind, wie bereits beschrieben, wichtige Zeugnisse der Luckenwalde Industriegeschichte. Der Erhalt und die Aktivierung dieser Standorte mit ihrer teilweise stadtbildprägenden Bausubstanz ist ein zentrales Ziel der Stadt- und Quartiersentwicklung.
Das ehemalige, denkmalgeschützte Fabrikgebäude in der Poststraße 25 zählt zu diesen prägenden Standorten, der bisher keine Nachnutzung bzw. Aufwertung erfahren hat. Ein privater Investor hat das Grundstück sowie die beiden benachbarten Grundstücke (Poststraße 26 und 24) erworben. Dieser plant eine Umnutzung zu Wohnen in Verbindung mit einer umfassenden Sanierung bzw. einem Umbau der drei straßenbegleitenden Gebäude (einschl. Dachausbau und Aufzug). Entstehen sollen Mietwohnungen in verschiedenen Preissegmenten (z.T. geförderter Wohnungsbau) und mit unterschiedlichen Ausstattungsstandards und Wohnungsgrößen (50 bis 100 m²).[18]
Die Grundstücke werden in diesem Zuge neugeordnet und störende bzw. desolate Nebengebäude abgebrochen. Dabei wird zurzeit der Erhalt bzw. der Umbau einer bestehenden Fabrikhalle im hinteren Grundstücksteil geprüft - ebenfalls vor dem Hintergrund der Schaffung weiterer Wohneinheiten. Zudem sollen attraktive private Freiflächen, Stellplätze und ein Spielplatz entstehen. Der Umbau wird voraussichtlich bis 2022 fertiggestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass von dem Projekt Entwicklungsimpulse für die weitere Entwicklung des Quartiers zu erwarten sind.

Vorgesehene Maßnahmen:

- Sanierung und Umbau der ehem. Fabrik unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Belange, Sanierung der benachbarten Gebäude Poststraße 24 und 26, ggf. Erhalt und Umbau der rückwärtigen Fabrikhalle für Wohnzwecke
- Beräumung des Grundstücks / Rückbau störender, beschädigter Gebäude / Gebäudeteile
- Freiflächen- bzw. Wohnumfeldgestaltung (Stellplatzanlage Pkw / Rad, Spielplatz und Aufenthaltsflächen)

[18] Sanierungs- und Abbruchmaßnahmen befinden sich bereits in Umsetzung.

7.4.3 Blockinnenbereich südlicher Weberweg

Städtebauliche Neuordnung und Wohnentwicklung

Einen weiteren räumlichen Entwicklungsschwerpunkt bildet der Blockinnenbereich südwestlich des Volltuchgeländes, welcher einerseits durch Garagenbauten (Fläche im städtischen Eigentum) sowie durch (Industrie)Brachen und z.T. Sukzessionsflächen gekennzeichnet ist. Die ursprünglich in den 1990er Jahren geplante bauliche Fortführung des Volltuchgeländes in diesem Bereich wurde nicht umgesetzt. Die parallele Wegeverbindung zum Tuchschererweg ist daher nur rudimentär vorhanden.
Ziel ist es, die brachgefallenen bzw. fehlgenutzten Flächen (rd. 9.400 m²) in Anknüpfung an das Volltuchgelände für zielgruppenorientiertes, innerstädtisches Wohnen zu aktivieren (z.B. für Pendler) und damit die Wohnfunktion des Quartiers zu stärken. Dabei sollten angesichts der zentralen Lage und der damit verbundenen Wertigkeit der Grundstücke vorzugsweise urbane bzw. dichtere Bebauungsstrukturen (z.B. Stadtvillentypen / Mehrfamilienhäuser) umgesetzt und auf kleinteilige Bebauung (wie z.B. die Einfamilienhausbebauung in der Schillerstraße) verzichtet werden.
Zudem bietet sich durch die Neuordnung des Blockinnenbereichs die Chance, attraktiven Grün- und Freiflächen sowie eine neue, öffentliche Wegeverbindung als innerstädtische Skate-Verbindung (zum Fläming Skate) zwischen Bahnhof und Innenstadt zu schaffen.
Es gibt bereits Interessenten zur Neuordnung einer angrenzenden Teilfläche verbunden mit dem Neubau von Wohnungen (Käthe-Kollwitz-Straße 11 und 10). Dies wäre ein erster Anstoß für die weitere städtebauliche Entwicklung des Bereichs.
Zur Verdeutlichung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten wurden beispielhaft zwei mögliche Bebauungsvarianten mit Mehrfamilienhäusern für den Bereich unter Berücksichtigung der aktuellen Planungsabsichten auf den benachbarten Grundstücken Käthe-Kollwitz-Straße 10-11 erarbeitet (*siehe Abb. 44 und 45*).

Abb. 44: Bebauungsvariante mit Stadtvillen und großzügigen Freiflächen

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Abb. 45: Bebauungsvariante mit Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Vorgesehene Maßnahmen:

- Neuordnung des gesamten Blockinnenbereichs
- Abbruch störender Gebäude / Bauten, ggf. Altlastenbeseitigung
- Flächenentsiegelung, Grundstücksneuordnung
- Herstellung einer innerstädtischen Wegetrasse (Flaeming Skate)
- Herstellung neuer Wegeverknüpfungen z.B. zum Volltuchgelände
- Erarbeitung eines städtebaulichen Blockkonzeptes
- ggf. Durchführung eines Konzeptverfahrens

7.4.4 Blockinnenbereich Grabenstraße / Am Haag

Städtebauliche Neuordnung und Flächenaktivierung

Der nordöstliche Block zwischen Grabenstraße und Beelitzer Straße wird durch gewerbliche Brachen unterschiedler Art geprägt:

- gründerzeitliche Alt-Industrielagen (Grabenstraße 5b und 5a, Beelitzer Straße 9, Haag 12)
- ehem. Brauerei, Beelitzer Straße 13 und
- Gewerbe- und Fertigungshalle Puschkinstraße 54 (DDR-Bau).

Ziel ist es, den gesamten Innenbereich neuzuordnen, die brachliegenden bzw. untergenutzten Grundstücke zu aktivieren, städtebauliche Missstände zu beseitigen und konzeptionell angrenzende Grundstücksflächen miteinzubeziehen (v.a. Am Haag 11 und 12).
Vorstellbar wären teilräumlich sowohl die Schaffung zielgruppenorientierter Wohnungsangebote als auch die Integration nicht störender gewerblicher Nutzungen. Für letzteres wäre ggf. die bestehende Bausubstanz (v.a. ehem. Brauerei) nutz- bzw. aktivierbar. Jedoch sind die brachliegenden Gewerbebauten im Blockinnenbereich weder architektonisch noch stadträumlich prägend. Ein Erhalt ist daher nicht zwingend und sollte nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten bewertet werden. Straßenbegleitende Bebauungen von Industriebrachen, wie die an der Beelitzer Straße 9 oder am Haag 12 (Sanierungsgebiet Zentrum), sind hingegen von stadträumlicher Bedeutung und stellen einen zu behebenden städtebaulichen Missstand an einer zentralen Innenstadtachse dar. Die Sicherung der städtebaulichen Kanten ist hier ein wesentliches Entwicklungsziel. Dabei ist in erster Linie der Erhalt und die Sanierung stadtbildprägender Gebäude (Beelitzer Straße 9)

anzustreben. Unter Berücksichtigung baulicher und wirtschaftlicher Aspekte sind jedoch auch, Ersatzneubauten vorstellbar.
Grundsätzlich ist die **Zielsetzung** zu verfolgen, die Blockränder baulich zu fassen, um einerseits die ursprünglich gründerzeitlich geprägte Blockrandbebauung zu stärken und um andererseits die ruhigen introvertierten Blockinnenbereiche zu sichern und für neue Nutzungen zu aktivieren. Dabei ist eine öffentliche bzw. eine baurechtlich geregelte Erschließung der Blockinnenbereiche sicherzustellen (z.B. über die Puschkinstraße, Beelitzer Straße). Neben der notwendigen Erarbeitung eines nachhaltigen Blockkonzeptes wird daher zur Regelung der Bebaubarkeit und v.a. der Erschließung die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens empfohlen.
Zur Verdeutlichung der städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten wurden beispielhaft zwei mögliche Bebauungsvarianten für den Blockinnenbereich erarbeitet und dargestellt (*siehe Abb. 46 und 47*):

Abb. 46: Bebauungsvariante Einfamilienhäuser (hier in der Variante als Grenzbebauung)

Abb. 47: Bebauungsvariante Mehrfamilienhäuser

Darstellung GRUPPE PLANWERK

Vorgesehene Maßnahmen:

- Blockkonzept / ggf. Einleitung eines B-Planverfahrens, ggf. Durchführung eines Konzeptverfahrens
- Neuordnung des gesamten Blockinnenbereichs, hierzu ggf. Zwischenerwerb durch die Stadt notwendig
- Abbruch störender / geschädigter Bausubstanz
- Flächenentsiegelung, ggf. Altlastenbeseitigung
- Sicherung / Sanierung Grabenstraße 5a/5b, Beelitzer Straße 9

7.4.5 Standort Beelitzer Straße 28-32 mit Blockinnenbereich „Beelitzer Straße“

Städtebauliche Neuordnung und Aktivierung einer Industriebrache

Der Bereich an der Hauptverkehrsachse Beelitzer Straße 28-32 weist vielfältigen baulichen, stadträumlichen und funktionalen Handlungsbedarf auf, den es gilt im Sinne der angestrebten Innenstadt- und Quartiersaufwertung zu beheben:

- Das weitestgehend **ruinöse gründerzeitliche Fabrikensemble** stellt einen erheblichen städtebaulichen Missstand dar. Das städtebaulich sehr präsente Gebäudeensemble wirkt aufgrund seines ruinösen Zustands und seiner exponierten Lage an der Hauptzufahrtstraße in die Innenstadt stigmatisierend auf den gesamten umliegenden Stadtraum. Inwiefern Bauteile erhalten und wirtschaftlich tragfähig umgenutzt werden können, ist zu prüfen. Auf Grund des ruinösen Zustands des Gebäudebestands ist jedoch davon auszugehen, dass ein Komplett-Abbruch notwendig sein wird. Der Standort ist angesichts seiner exponierten Lage prioritär zu entwickeln. Dabei sind die nördlich und westlich anschließenden Grundstücke sowie der weitgehend unbebaute Blockinnenbereich konzeptionell mitzudenken. Vor allem das Grundstück mit der Flurstücks-Nummer 27 bedarf einer geregelten Erschließung.
- Der Discounter- und Getränkemarkt (Beelitzer Straße 31) ist verkehrsgünstig gelegen und gut erreichbar. Bzgl. der Bausubstanz ist mittelfristig ggf. mit Erweiterungs- und Anpassungsmaßnahmen zu rechnen, um den aktuellen Anforderungen und Ansprüchen des Einzelhandels zu entsprechen. Die vorgelagerte **Stellplatzanlage** ist räumlich überdimensioniert und sowohl gestalterisch als auch funktional suboptimal. Städtebaulich ist die Situation im Eingangsbereich zur Innenstadt nicht angemessen und langfristig zu verbessern.
- Das **Grundstück Beelitzer Straße 28-29** befindet sich seit dem Verkauf durch die Luckenwalder Wohnungsgesellschaft („Die Luckenwalder“) 2019/20, die hier ihren Sitz hatte, nun in Privatbesitz. Es ist durch teilsanierte, z.T. gründerzeitliche Bebauung geprägt und reicht tief in den Block hinein. Das Grundstück verfügt aufgrund seiner Größe (rd. 6.700 m²) über großes Entwicklungspotenzial für eine Mischung aus nicht störendem Gewerbe und Wohnen.
- Der **Blockinnenbereich** nordöstlich des Discounters an der Beelitzer Straße 31 befindet sich in Privatbesitz und ist bis auf eine Gewerbehalle weitestgehend ungenutzt bzw. unbebaut (Freifläche mit waldartigem Charakter). Bei den Flächen handelt es sich um eine gewerbliche Brache (ehemalige Firma „Beschläge“). Der Eigentümer möchte das Grundstück für Wohnnutzung entwickeln. Im Rahmen des B-Planverfahrens Nr. 40/2015 „Blockinnenbereich Beelitzer Straße“ wurden bereits 2015 verschiedene Bebauungs- und Erschließungsvarianten untersucht und unter Einbeziehung der umliegenden Grundstückseigentümer Flächenerweiterungsmöglichkeiten sondiert. Vorgese-

hen ist eine kleinteilige Bebauungsstruktur mit Einfamilien-, Zweifamilien- und Reihenhäusern. Die Erschließung soll über eine öffentliche Anbindung zwischen der Beelitzer Straße 25 und 24 realisiert werden (B-Plan Nr. 32/2004 „Gewerbehof Luckenwalde"). Die Wirtschaftlichkeit des Projektes war aufgrund der 2015 zu erzielenden Grundstückspreise beim Verkauf nicht gegeben. Mit einer weiterhin dynamischen Entwicklung in der Metropolregion und der damit verbundenen steigenden Nachfrage nach innenstadtnahem Wohnen rückt die Entwicklung des Bereichs wieder in den Fokus.

Grundsätzliche **Zielsetzung** für diesen Entwicklungsschwerpunkt ist eine nachhaltige und ggf. grundstücksübergreifende städtebauliche Neuordnung, die bestehende städtebauliche Missstände beseitigt, teilräumlich Nachverdichtungspotenziale nutzt und freiräumliche Qualitäten in Sinne einer klimaorientierten Stadtentwicklung sichert und weiterentwickelt. Im Rahmen eines Blockkonzeptes sind unter Berücksichtigung der Ziele des B-Plans Bebauungs- und Erschließungsvarianten für den Gesamtbereich zu entwickeln. Fokus sollte dabei auf der Herstellung einer attraktiven städtebaulichen Kante entlang der Beelitzer Straße liegen, die eine Integration bzw. Sicherung des Einzelhandelsstandortes ermöglicht und gleichzeitig notwendige Stellplatzanlagen besser integriert. Auf großflächige Flächenversiegelungen ist zu verzichten. Entsprechend des erarbeiteten Nutzungskonzeptes im Rahmen der vorliegenden Rahmenplanung bietet der Blockinnenbereich Raum für Wohnnutzung, entlang der Blockränder ist nicht störendes Gewerbe sowie Wohnen vorstellbar.

Maßnahmenvorschläge:

- Beelitzer Straße 32: Abbruch störender und stark beschädigter Gebäude / Gebäudeteile (Durchführung weiterer Ordnungsmaßnahmen, Altlastenbeseitigung); Prüfung des Erhalts der prägenden altindustriellen Bausubstanz v.a. in Hinblick auf Standsicherheit, Wirtschaftlichkeit und Nachnutzungsmöglichkeiten
- Neuordnung des gesamten Blockinnenbereichs und Erarbeitung und Abstimmung eines Blockkonzeptes
- Ggf. Anpassung des städtebaulichen Konzeptes und Fortführung des Bebauungsplanverfahrens
- Herstellung einer öffentlichen Erschließung

7.4.6 Nordwestlicher Block Grabenstraße / Bahnhofstraße

Freiräumliche Aufwertung und Stärkung sozialer Infrastruktur

Der Blockinnenbereich ist sowohl über die Bahnhofstraße als auch über die Grabenstraße erschlossen. Zudem gibt es eine eher informelle Wegeverbindung zwischen Bahnhofstraße und Puschkinstraße (zwischen den Wohnhäusern Puschkinstraße 15b und 15 a). Der Block ist durch folgende Strukturen geprägt:

- Der nordwestliche Blockinnenbereich stellt sich überwiegend als versiegelte und z.T. überdimensionierte Kfz-Stellplatzfläche ohne Aufenthaltsangebote und mit geringer Aufenthaltsqualität dar. Der Stellplatz ist im Zusammenhang mit dem Neubau eines Discount-Marktes an der Bahnhofstraße 18/19 in den 1990er Jahren entstanden. Die Einzelhandelsfläche steht nunmehr seit einigen Jahren leer. Sie entspricht in Größe und baulicher Beschaffenheit nicht mehr den aktuellen Anforderungen. Nach Aussagen des Eigentümers gestaltet sich die Vermietung dieser Fläche dementsprechend schwierig, während die Räumlichkeiten im historischen Gebäudeensemble gut vermietet sind (u.a. an die Agentur für Arbeit).

- Der nordwestliche Blockinnenbereich wird im Südwesten durch hohe, teils schadhaften Mauern und Nebengebäude begrenzt - wahrscheinlich Überbleibsel von vormaliger industrieller / gründerzeitlicher Bebauung - die die Stellplatzanlage von den benachbarten Wohnhöfen baulich trennen.
- Das unbebaute Grundstück an der Blockecke zur Bahnhofstraße hin befindet sich im Eigentum der Luckenwalder Wohnungsgesellschaft und ist zurzeit als einfache Grün- bzw. Rasenfläche gestaltet. Der hier vormals befindliche Wohnblock wurde im Rahmen des Stadtumbaus zurückgebaut.
- Im Block befinden sich mit einer Station der AWO sowie der Villa „Paletti" (Haus der Begegnung) des DRK auch soziale Einrichtungen von gesamtstädtischer Bedeutung, die es gilt zu sichern und in ihrer Funktion zur stärken.

Der Blockinnenbereich ist freiräumlich aufzuwerten und angesichts der zentralen Lage baulich weiterzuentwickeln. Dabei sind folgende grundsätzliche **Zielsetzungen** zu verfolgen:

- freiräumliche Qualifizierung (v.a. Flächenentsieglung) des Blockinnenbereichs unter Berücksichtigung und Erhalt der vorhandenen Wegeverbindungen, flächensparende Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Reduzierung des Stellplatzangebotes zugunsten von Aufenthalts- und Freiraumqualitäten)
- nachfrageorientierte bauliche Anpassung des Gebäudebestandes (Bahnhofstraße 18-19) zur Leerstandsbeseitigung und Etablierung neuer Nutzungen, z.B. zur Stärkung der vorhandenen sozialen Einrichtungen und
- mittel- bis langfristig städtebauliche Neufassung der nordwestlichen Blockkante (z.B. Geschosswohnungsbau mit Funktionsunterlagerung für Einzelhandel / Dienstleistung / Büros), ggf. in Verbindung mit der Schaffung eines kleinen attraktiven Quartiersplatzes / Vorplatzes.

Maßnahmenvorschläge:

- Qualifizierung und Neugestaltung der privaten Freiflächen (v.a. Flächenentsieglung)
- Gestalterische Aufwertung der Einfriedungen und Mauern, Abbruch störender und stark beschädigter Mauerteile / Gebäude / Gebäudeteile (Durchführung weiterer Ordnungsmaßnahmen)
- Anpassung Gebäude Bahnhofstraße 18/19
- Neubebauung der Blockecke (Bahnhofstraße 17 / 17a) Wohn- und Geschäftshaus mit attraktiver Vorflächengestaltung

7.4.7 Landkreis - Standort Grabenstraße 23

Bedarfsgerechte Anpassung der Infrastruktur und Neuordnung

Der Standort der Grabenstraße 23 befindet sich im Eigentum des Landkreises Teltow-Fläming und weist zurzeit mehrere Nutzungen auf. Dazu gehören die Rettungswache, ein Übergangswohnheim für Geflüchtete für maximal bis zu 80 Personen und sowie ein Archiv. Der Landkreis beabsichtigt die Ausschreibung eines Nutzungskonzeptes für den Gesamtstandort mit dem Ziel der Erarbeitung und Abstimmung von Sanierungs- und Umnutzungsmaßnahmen.[19] Kurzfristiger Handlungsbedarf besteht insbesondere bzgl. des derzeitigen Übergangswohnheims und des Eigenbetriebs Rettungsdienst Teltow-Fläming.

Hinweis: Zuarbeit / Abstimmung mit dem Landkreis zur weiteren Entwicklung des Standortes folgt voraussichtlich im September / Oktober, Aussagen werden dann ergänzt.

[19] Beschlussvorlage Landkreis Teltow-Fläming, Betr.: Konzept zur Nutzung und Entwicklung der kreiseigenen Liegenschaft Grabenstraße 23 in Luckenwalde, vom 27.07.2020

8. Maßnahmen-, Durchführungs- und Finanzierungskonzept

8.1 Strategien

Damit die Sanierungsmittel effektiv und zielführend eingesetzt werden können, empfiehlt es sich folgende strategische Leitlinien zu beachten:

- **Fachübergreifende Zusammenarbeit** – Die nachhaltige bzw. zukunftsorientierte Entwicklung des innerstädtischen Quartiers Karrée stellt angesichts vielfältiger Herausforderungen (u. a. Klimawandel, Verkehrswende, sozialer Zusammenhalt) eine integrierte Aufgabe der Stadtentwicklung dar, die eine fachübergreifende Zusammenarbeit und integrierte Entwicklungsansätze verlangt.
- **Beteiligung** – Die Beteiligung und Mitnahme aller relevanten Akteure, der Eigentümer sowie der Bevölkerung ist eine zentrale Aufgabe der Quartiersentwicklung. In den weiteren Planungs- und Umsetzungsprozessen sind dementsprechend Beteiligungsverfahren im Sinne eines konsensorientierten und transparenten Stadtentwicklungsansatzes in geeigneten Formaten fortzuführen. Dazu zählt selbstverständlich auch die kontinuierliche Einbindung der politischen Gremien.
- **Ressourcenbündelung** – Eine tragfähige und umsetzungsorientierte Sanierung erfordert die Bündelung und Fokussierung von Haushalts- und Fördermitteln, um die komplexen Maßnahmen umzusetzen. Vor diesem Hintergrund wurden räumliche Entwicklungsschwerpunkte mit prioritären Maßnahmen herausgearbeitet. Zu prüfen ist der ergänzende Einsatz von Fördermitteln aus verschiedenen EU, Bundes- oder Länderprogrammen (z. B. zur Förderung nachhaltiger Mobilität oder von Klimaanpassungsmaßnahmen).
- **Sanierungsträger** – Aufgrund der notwendigen Betreuung und Unterstützung der Einzeleigentümer, des Abstimmungsaufwandes zwischen Stadt und Denkmalbehörden und administrativer Aufgaben (Fördermittelbeantragung, Abrechnung usw.) ist die Unterstützung durch einen Sanierungsträger zu empfehlen. Die Stadt Luckenwalde hat bereits einen Sanierungsträger, der diese Aufgaben übernehmen könnte.

8.2 Handlungsfelder

Entsprechend der herausgearbeiteten Handlungsbedarfe, Handlungsschwerpunkte und Sanierungsziele ergeben sich für das integrierte Maßnahmenkonzept zur Aufwertung des Teilraums Karrée vier Handlungsfelder:

- Handlungsfeld I – nachhaltige Sanierung und Erneuerung prägender Bausubstanz
- Handlungsfeld II – Aufwertung und Erneuerung des öffentlichen Raums, Förderung nachhaltiger Mobilität
- Handlungsfeld III – Städtebauliche Entwicklung und Stärkung der Gebietsfunktion
- Handlungsfeld IV – Gebietsbetreuung, Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

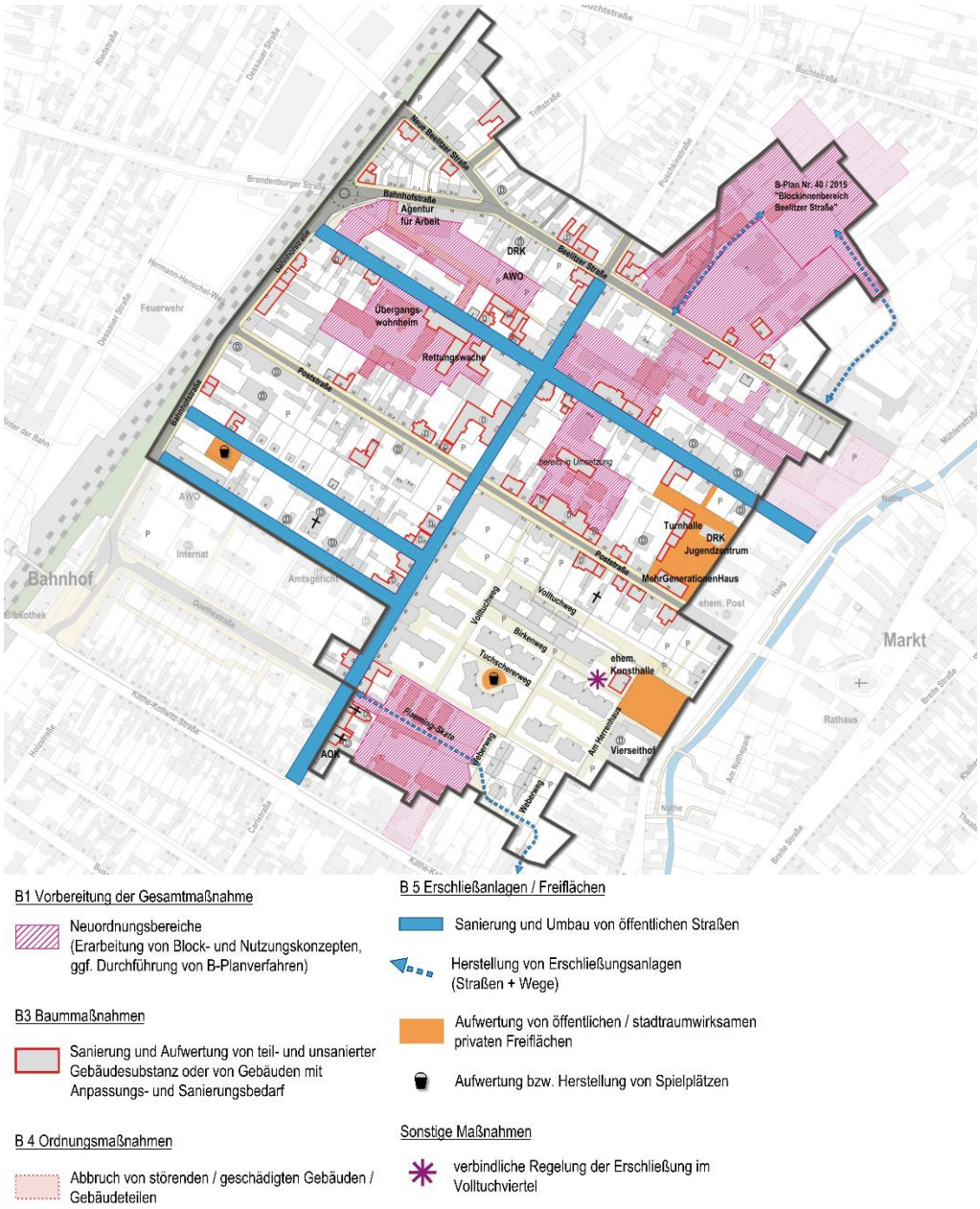
8.3 Maßnahmenübersicht

Die in der folgenden Tabelle aufgelisteten Maßnahmen, abgeleitet aus der vorangegangenen Analyse der Handlungsbedarfe und -schwerpunkte, dem INSEK, der Stadtumbaustrategie sowie den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens, sollen im Rahmen der Sanierungsmaßnahme und v.a. mittels verschiedener Förderprogramme (STUB, WohnraumFR, KfW) in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Die Maßnahmen werden nach den Maßnahmenbereichen der sogenannten B-Liste der Städtebauförderrichtlinie des Landes Brandenburg aufgelistet und priorisiert sowie in der Plankarte 19, sofern möglich, verortet:

Handlungsfeld	Maßnahmenbeschreibung (VORSCHLAG)	Zeitraum	Zuständigkeit	Priorität	Gesamtkosten in €
	B1 – Vorbereitung der Gesamtmaßnahme				
H III	Fortführung des B-Planverfahrens Nr. 40/2015 „Blockinnenbereich Beelitzer Straße“		Stadt Luckenwalde / Eigentümer		….
H III	Blockkonzept Puschkinstraße / Weberweg		Stadt Luckenwalde / Eigentümer		25.000 €
H III	Blockkonzept Grabenstraße / Puschkinstraße/ Beelitzer Straße → Bebauungsplanverfahren		Stadt Luckenwalde / Eigentümer		30.000 €
H III	Nutzungs- / Entwicklungskonzept Standort Grabenstraße 23 (Landkreis)		Landkreis Teltow Fläming		….€
	….				
	….				
	B2 – Begleitung der Gesamtmaßnahme				
H IV	Bürgerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit	fortführend	Stadt Luckenwalde	hoch	
H IV	Gebietsbetreuung	fortführend	Stadt Luckenwalde	hoch	
	B3 – Baumaßnahmen				
H I / H III	Innensanierung ehem. Postschule (Vorderhaus) Poststraße 20 (Mehrgenerationenhaus)	ab 2020	Stadt Luckenwalde	hoch	1,0 Mio. €
	Alternativstandort Jugendeinrichtung KLAB in der Postschule?	Bis 2025	Stadt Luckenwalde		750.000 €
H I / H III	Sanierung Turnhalle, Poststraße 20	ab 2020	Stadt Luckenwalde	hoch	500.000 €
H I / H III	Sanierung und Umbau Poststraße 24-26 (SSE)	2018 - 2027	privat	hoch	
H I	Sanierung denkmalgeschütztes Wohnhaus Puschkinstraße 18		privat		
H I	Sanierung und Aufwertung weiterer Gebäude mit Anpassungs- und Sanierungsbedarf, z.B.: • Puschkinstraße 21 • Poststraße 4a • Bahnhofstraße 13 • Bahnhofstraße 14 • Bahnhofstraße 15 • Grabenstraße 22 • Grabenstraße 23 • Grabenstraße 7 • Poststraße 28		privat		

	B4 – Ordnungsmaßnahmen				
H I	Sicherung Gebäude Poststraße 30		privat		
H I	Sicherung / Zwischenerwerb ehem. Fabrikgebäude Grabenstraße 5a/ 5b		privat		150.000 €
H I	Sicherung / Zwischenerwerb Gebäude Beelitzer Straße 9		privat		400.000 €
H III	Flächenerwerb Schillerstraße (für Spielplatz)		Stadt Luckenwalde		….
H III	Abbruch / Rückbau Puschkinstraße 55		privat		…
H III	Grundstücksneuordnung / Flächenerwerb zur Sicherung der Erschließung Blockinnenbereich Beelitzer Straße / Puschkinstraße/ Buchtstraße		Privat / Stadt Luckenwalde		…
H III	Teilabbruch Beelitzer Straße 31 (Fabrikgebäude)		privat		…
H III	Abbruch Garagenbauten Puschkinstraße / Weberweg		Stadt Luckenwalde		…
H III	Abbruch störender, baulich desolater Nebengebäude / Gebäudeteile (auf verschiedenen Grundstücken)		privat		…
	B5 – Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen / Freiflächen				
H II	Grundhafte Erneuerung Puschkinstraße, einschl. Erneuerung des historischen Abwasserkanals (STUB)	2021-2023	Stadt Luckenwalde	hoch	1,7 Mio. €
H II	Grundhafte Erneuerung Grabenstraße (STUB)	2021-2030	Stadt Luckenwalde	hoch	1,4 Mio. €
H II	Freiflächengestaltung Poststraße 20	2021	Stadt Luckenwalde	hoch	50.000 €
H II	Aufwertung Spielplatz Volltuchgelände Tuchschererweg	bis 2022	privat	hoch	200.000 €
H II	Ausbau innerstädtische Skater- und Wegeverbindung (Fläming Skate)	bis 2021	Stadt Luckenwalde	hoch	… €
H II	Sanierung Lindenallee		Stadt Luckenwalde		1,0 Mio. €
H II	Umbau / Neugestaltung Schillerstraße, Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich		Stadt Luckenwalde		1,0 Mio. €
H II	Sanierung Woltersdorfer Straße (Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich)		Stadt Luckenwalde		260.000 €
H II	Neubau Spielplatz Schillerstraße		Stadt Luckenwalde		250.000 €



B1 Vorbereitung der Gesamtmaßnahme

- Neuordnungsbereiche (Erarbeitung von Block- und Nutzungskonzepten, ggf. Durchführung von B-Planverfahren)

B3 Baummaßnahmen

- Sanierung und Aufwertung von teil- und unsanierter Gebäudesubstanz oder von Gebäuden mit Anpassungs- und Sanierungsbedarf

B 4 Ordnungsmaßnahmen

- Abbruch von störenden / geschädigten Gebäuden / Gebäudeteilen

B 5 Erschließanlagen / Freiflächen

- Sanierung und Umbau von öffentlichen Straßen
- Herstellung von Erschließungsanlagen (Straßen + Wege)
- Aufwertung von öffentlichen / stadtraumwirksamen privaten Freiflächen
- Aufwertung bzw. Herstellung von Spielplätzen

Sonstige Maßnahmen

- verbindliche Regelung der Erschließung im Volltuchviertel

Abb. 48: Übersicht Maßnahmen (Vorschlag)

Darstellung GRUPPE PLANWERK

9. Beteiligung und Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Zur Vorbereitung der Maßnahmen wurden gemäß **§ 137 und § 139 BauGB** bereits frühzeitig die öffentlichen Aufgabenträger (v.a. die Untere Denkmalschutzbehörde) sowie die Betroffenen in die Untersuchung und Planung eingebunden und Ihre Mitwirkungsbereitschaft geklärt. Das Beteiligungsverfahren und seine Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben und dargestellt.

9.1 Beteiligung der Betroffenen gemäß § 137 BauGB

Da eine erfolgreiche Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen auch im hohen Maße von der Mitwirkungsbereitschaft und Akzeptanz der Betroffenen, insbesondere – im Fall des Teilraums Karrée – der Einzeleigentümer abhängt, verfolgte die Stadt Luckenwalde von Anfang an einen transparenten Planungs- und mehrstufigen Beteiligungs- und Mitwirkungsprozess.

Den Auftakt bildete eine **Informations- und Dialogveranstaltung (Eigentümerbeteiligung)** Ende September 2019, zu der die Stadt alle betroffenen Eigentümer eingeladen hatte. Mit insgesamt rund 120 interessierten Teilnehmenden stieß die Veranstaltung auf sehr großes Interesse. Erläutert und erörtert wurden die rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen, die wesentlichen Verfahrensschritte, die grundsätzlichen Ziele der Sanierung, erste Handlungsbedarfe sowie die geplanten Beteiligungsmöglichkeiten (*Protokoll der Veranstaltung siehe Anlagen*).

In einem zweiten Schritt wurde ein **Akteursgespräch** im Dezember 2019 durchgeführt. Auch hier war die Resonanz sehr groß. Mit den eingeladenen Eigentümern von Schlüsselgrundstücken, Vertretern des Landkreises und der Denkmalpflege sowie der Wohnungsunternehmen, sozialen Trägern und Gewerbetreibenden wurden vor allem aktuelle Vorhaben und Entwicklungsabsichten der Akteure erörtert (*Protokoll der Veranstaltung siehe Anlagen*).

Im Frühjahr 2020 war eine weitere **Öffentlichkeitsinformation und -beteiligung** in Form einer öffentlichen Veranstaltung vorgesehen. Hier sollten einerseits die wesentlichen Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung, die städtebauliche Rahmenplanung sowie das empfohlene Sanierungsverfahren vorgestellt und erörtert werden. Mit dem weltweiten Ausbruch des Corona-Virus (Pandemie) Anfang 2020 und den damit verbundenen gesellschaftlichen Einschränkungen zum Schutz der Bevölkerung war und ist eine solche Veranstaltung vorerst nicht umsetzbar.
Stattdessen wird parallel zur TÖB-Beteiligung im September – Oktober 2020 der Bericht zur VU und zur Städtebaulichen Rahmenplanung vier Wochen (30 Tage) im Stadtplanungsamt öffentlich ausgelegt (… 2020 bis ...2020). Die Betroffenen bzw. Eigentümer haben innerhalb dieser Frist die Möglichkeit, den Bericht einzusehen sowie Fragen beantwortet zu bekommen.
Insgesamt … Betroffene haben eine Stellungnahme abgegeben, zudem haben … Betroffene die Unterlagen eingesehen und weiterführende Informationen erhalten.

Parallel zur Beteiligung der Betroffenen wurde die **Politik** über die Inhalte und Verfahrensschritte der VU und der Städtebaulichen Rahmenplanung ins Bild gesetzt bzw. in den Prozess eingebunden (Vorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaft und Umwelt am …09.2020).

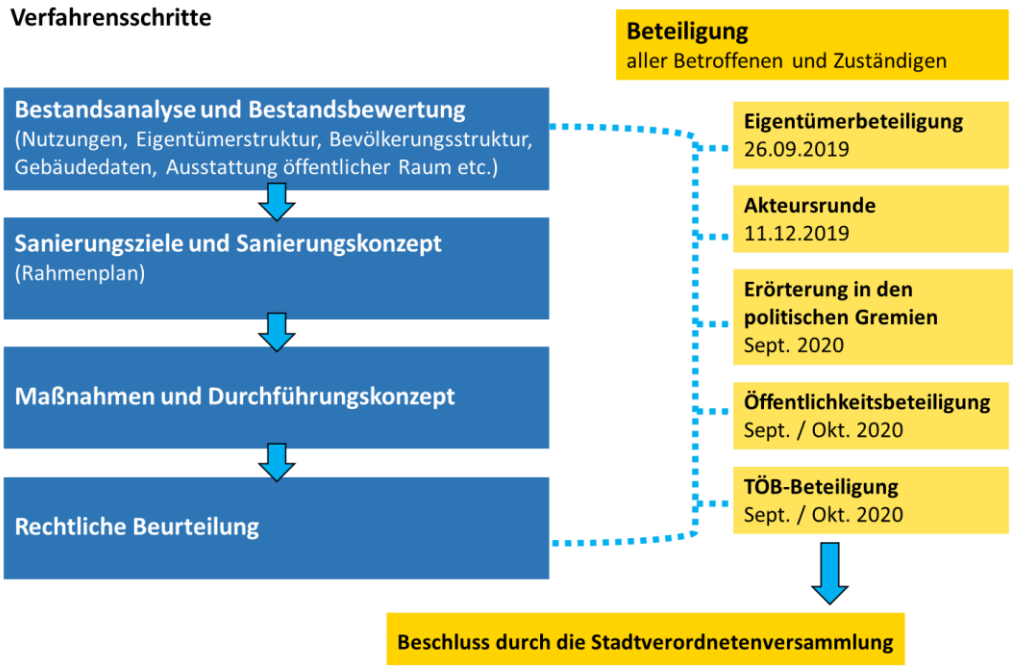


Abb. 49: Übersicht Beteiligungsverfahren

Darstellung GRUPPE PLANWERK

9.2 Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger gemäß § 139 BauGB

Die **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange** nach § 139 BauGB erfolgte vom …09.2020 bis …10.2020. Insgesamt sind x berührte Behörden und Aufgabenträger beteiligt worden. Hiervon haben x eine Stellungnahme abgegeben. Die Eingaben bzw. Hinweise aus der TÖB-Beteiligung wurden nach Abwägung in das vorliegende Konzept integriert (*Auswertung der TÖB-Beteiligung siehe Anhang).*

10. Verfahrensrechtliche Abwägung und Durchführung der Sanierungsmaßnahme

Im Folgenden werden die rechtlichen Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes kurz erläutert.
Auf dieser Grundlage werden im Anschluss die möglichen Sanierungsverfahren – „vereinfachtes Verfahren“ und „klassisches Verfahren“ – zur Durchführung einer Sanierungsmaßnahme im Teilraum Karrée zusammenfassend erläutert und eine Abwägung bzw. verfahrensrechtliche Empfehlung formuliert.

10.1 Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes

Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB wird eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme angestrebt. Vor diesem Hintergrund muss die städtebauliche Sanierungsmaßnahme im Hinblick auf die festgelegten Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet inhaltlich, organisatorisch und finanziell durchführbar sein. Dabei ist das Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt.
Hieran sind folgende Bedingungen geknüpft:

- Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände,
- Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung,
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen,
- Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen.

Die Handlungsbedarfe und städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes wurden im Kapitel 5 beschrieben und zusammenfassend erläutert. Die städtebaulichen Zielsetzungen und Leitbilder für den Teilraum Karrée wurden im Kapitel 6 beschrieben und im Städtebaulichen Rahmenplan (Kapitel 7) konkretisiert. Maßnahmen, Kosten und Finanzierung wurden im Kapitel 8 aufgelistet und zeichnerisch dargestellt. Die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen wurde im Kapitel 9 zusammenfassend beschrieben.

10.2 Sanierungsrechtliche Bedingungen zur Durchführung des Verfahrens

Die Stadt Luckenwalde hat entsprechend der bestehenden Rahmenbedingungen und den Ergebnissen der VU abzuwägen, welches Sanierungsverfahren anzuwenden ist. Dabei besteht die Wahl zwischen dem sogenannten „**klassischen Sanierungsverfahren**“, in dem alle sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß §§ 152-156a BauGB zur Anwendung kommen können, oder einem „**vereinfachten Sanierungsverfahren**“, in dem diese Vorschriften ausgeschlossen werden.

Die Entscheidung, welches Verfahren für ein Sanierungsgebiet jeweils zu wählen ist, liegt nicht im freien Ermessen der Kommune. Wesentliche Beurteilungsgrundlagen für die Wahl des Sanierungsverfahrens bilden die städtebauliche Bestandssituation sowie das angestrebte Sanierungskonzept.
Dabei gelten sowohl für das „vereinfachte Verfahren“ als auch für das „klassische Verfahren“ die folgenden sanierungsrechtlichen Vorschriften:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB – Vorkaufsrecht der Gemeinde beim Kauf von
- Grundstücken in förmlich festgelten Sanierungsgebieten,
- § 27 a Abs. 1, Satz 2 BauGB – Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten
- eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3, Satz 3 – Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungs-
- oder Entwicklungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB – Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,

- § 89 BauGB – Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Ausübung des Vorkaufsrechts erlangt hat,
- §§ 144 und 145 BauGB – Genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge (im „vereinfachten“ Verfahren können diese Vorschriften ganz oder teilweise ausgeschlossen werden),
- §§ 164a und 164b – Einsatz von Städtebauförderungsmitteln, Verwaltungsvereinbarungen zw. Bund und Ländern
- §§ 180 und 181 BauGB – Sozialplan und Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB – Aufhebung bzw. Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen, Entschädigung bei Aufhebung von Miet- und Pachtverhältnissen.

Sanierungsmaßnahmen unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der Anwendung der vorgenannten sanierungsrechtlichen Vorschriften ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften besteht (§ 142 Abs. 4 BauGB). Ziel dieser besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist es, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden. Das bedeutet, dass Eigentümer sogenannte Ausgleichsbeträge zahlen müssen.
Zudem soll bei der Notwendigkeit von Grunderwerb durch den Sanierungsträger (um die Ziele und Zwecke der Sanierung umsetzen zu können) gesichert werden, dass die Erwerbskosten auf die sanierungsunbeeinflussten Verkehrswerte begrenzbar sind.
Dementsprechend zielen diese Vorschriften auf Folgendes ab:

- § 153 Abs. 1 BauGB – Nichtberücksichtigung sanierungsbedingter Grundstückswerterhöhungen bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen,
- § 153 Abs. 2 BauGB – Preiskontrolle, d.h. keine Genehmigung eines Kaufvertrages (§ 14 BauGB), wenn der Kaufpreis über den sanierungsunbeeinflussten Verkehrswert der Sanierung liegt,
- § 153 Abs. 3 BauGB – Erwerb eines Grundstücks durch die Gemeinde nur zum „sanierungsunbeeinflussten" Verkehrswert,
- § 153 Abs. 4 BauGB – Verkauf eines Grundstückes durch die Gemeinde nur zum Neuordnungswert,
- § 153 Abs. 5 BauGB – Bemessung der Einwurfs- und Zuteilungswerte in der Sanierungsumlegung,
- § 154 ff. BauGB – Erhebung von Ausgleichsbeträgen beim Abschluss der Sanierung), in Verbindung mit dem Wegfall der jeweiligen landesrechtlichen Beitragspflicht (KAG) zur Mit-Finanzierung von Erschließungsanlagen,
- § 155 Abs. 3 BauGB – Nicht-Erhebung von Ausgleichsbeträgen bei geringfügiger Bodenwerterhöhung / bei zu hohem Verwaltungsaufwand (Abgleich Kosten-Nutzen),
- § 156a BauGB – Überschussverteilung an die Eigentümer in einem Sanierungsgebiet für den Fall, dass nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme die Ausgaben geringer waren als die Einnahmen (Ausgleichsbeträge).

Klassisches Verfahren

Bei einem klassischen Sanierungsverfahren kommen folgende sanierungsrechtlichen Steuerungsinstrumente zum Einsatz:

- Der Genehmigungsvorbehalt kann nicht ausgeschlossen werden.
- Die im Sanierungsgebiet befindlichen Grundstücke erhalten einen Sanierungsvermerk im Grundbuch.
- Es gelten die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB:

- Werterhöhungen von Grundstücken, die lediglich durch die Aussicht auf die Sanierung, durch ihre Vorbereitung oder ihre Durchführung eingetreten sind, werden nur in dem Maße berücksichtigt, als der Betroffene diese Werterhöhung selbst bewirkt hat.
- Eigentümer, die ihre Grundstücke während der Sanierung behalten, haben in Höhe der sanierungsbedingten Werterhöhung nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme Ausgleichsbeiträge an die Stadt leisten. Zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages wird die durch die Sanierungsmaßnahme bedingte Bodenwerterhöhung des Grundstückes (Abgleich zwischen Anfangs- und Endwert) mit bereits erbrachten Beträgen verrechnet.
- Die Ausgleichsbeträge werden ausschließlich für die Sanierungsmaßnahme eingesetzt.
- Kosten für Erschließungsmaßnahmen bzw. für die Erneuerung von Straßen im Sanierungsgebiet sind nicht straßenausbaubeitragspflichtig (KAG).

Vereinfachtes Sanierungsverfahren

Bei der Durchführung eines vereinfachten Sanierungsverfahrens kann die Stadt u.a. folgende sanierungsrechtlichen Steuerungsinstrumente einsetzen:

- Grundsätzlich besteht ein Genehmigungsvorbehalt im Sanierungsgebiet. Den sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt kann die Gemeinde teilweise oder vollständig ausschließen (§ 144 BauGB). In diesem Fall wird keine Eintragung eines Sanierungsvermerkes für die betroffenen Grundstücke.
- Es besteht für die Kommune ein gesetzliches Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- Erschließungsmaßnahmen bzw. Erneuerung von Straßen sind anteilig von den Grundstückseigentümern mitzutragen (Straßenausbaubeitrag KAG) und
- Enteignung eines im Sanierungsgebiet liegenden Grundstückes zugunsten der Kommune bzw. des Sanierungsträgers.

10.4 Abwägung zum Sanierungsverfahren und verfahrensrechtliche Empfehlung

Die Entscheidung über das Sanierungsverfahren muss aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden. Maßstab für die Entscheidung der Kommune, ob das klassische oder das vereinfachte Verfahren durchgeführt wird, ist die Erforderlichkeit der „besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften“.

Die Gemeinde hat bei der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes demnach die Erforderlichkeit zur Anwendung dieser Vorschriften aufgrund zu erwartender sanierungsbedingter Werterhöhungen zu prüfen. Abzustellen ist dabei auf den Zeitpunkt der Beschlussfassung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes.

Im Weiteren müssen die Gründe für die Anwendung der Vorschriften gemäß §§152-156a BauGB dargelegt werden, um die zügige Durchführung der Maßnahme gemäß § 136 zur Beseitigung der vorliegenden städtebaulichen Missstände zu sichern. Nur dann kann das „klassische Verfahren“ angewendet werden.

Das heißt die Verfahrensentscheidung hängt zumeist von der Einschätzung ab, ob wesentliche sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen aufgrund der angestrebten städtebaulichen Verbesserungen zu erwarten sind. Es könnte nämlich die Gefahr bestehen, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere ggf. erforder-

lichen gemeindlichen Grunderwerb für geplante Neuordnungsmaßnahmen erschweren. Außerdem ist die Anwendung der §§ 152 - 156a BauGB bzgl. der Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung zu beurteilen.

Empfehlung
Für eine zügige und effektive Durchführung der Sanierung des Teilraums „Karrée" ist die Anwendung des „klassischen Sanierungsverfahrens" einschließlich der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§152-156a BauGB erforderlich.

Hierfür wurden die folgenden Gesichtspunkte in die Abwägung einbezogen:

Bodenwertsteigerung
„Ob sanierungsbedingt Bodenwerterhöhungen zu erwarten sind, richtet sich nach den Grundsätzen und Kriterien, die für die Wertermittlung von Grundstücken anzulegen sind. Entscheidend sind die **Lage, die Nutzbarkeit und die Beschaffenheit eines Grundstücks**. Dabei sind die **Verbesserung der Art und des Maßes der möglichen baulichen Nutzung** eines Einzelgrundstückes ebenso wie die **Funktionsverbesserung innerhalb des gesamten Sanierungsgebietes** von Bedeutung. Sanierungsbedingte Wertsteigerungen der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke ergeben sich vor allem aus der rechtlichen und tatsächlichen Neuordnung des Sanierungsgebiets."[20]

Verbesserungen von Art und Maß der baulichen Nutzung
Entsprechend der in Kapitel 6 dargelegten Sanierungsziele sowie der konzeptionellen Zielorientierung im städtebaulichen Rahmenplan (Kapitel 7) wird für diverse Teilbereiche (räumliche Schwerpunktbereiche) mit z.T. mehreren zusammenhängenden privaten Einzelgrundstücken eine umfängliche Neuordnung angestrebt. Diese hat neben der Flächenaktvierung v.a. von Gewerbebrache / Alt-Industrielagen, auch eine Verbesserung der Beschaffenheit der Grundstücke (etwa durch Aufwertung der Freiflächen) und die Integration neuer Nutzungen (v.a. Wohnraumschaffung) zum Ziel. Durch die Neuordnung erfolgt teilweise ebenfalls eine Verbesserung der Lage der Grundstücke, da neue Erschließungsmöglichkeiten geschaffen bzw. bestehende qualifiziert werden. Als Beispiel können hier die Blockinnenbereichsflächen Puschkinstraße/ Weberweg oder Grabenstraße/ Puschkinstraße/ Beelitzer Straße genannt werden. Durch die Neuordnung von Blockinnenbereichen und Umnutzung von bisher größtenteils brach liegenden Flächen bspw. zu Wohnzwecken, teilweise in Kombination mit nicht störendem Gewerbe/ Dienstleistungen sowie je nach Eignung auch die Sanierung und Umnutzung historischer Bausubstanz erfolgt eine Qualifizierung in der Art und dem Maß der baulichen Nutzung.

Funktionsverbesserung
Die Maßnahmen des Handlungsfeldes II (Aufwertung und Erneuerung des öffentlichen Raums, Förderung nachhaltiger Mobilität) zielen auf eine Funktionsverbesserung im gesamten Sanierungsgebiet ab. So wird durch diverse Sanierungs- und Neugestaltungsmaßnahmen die Qualität des öffentlichen Raumes innerhalb des Sanierungsgebietes verbessert (v.a. Erneuerung Puschkin-, Graben- und Schillerstraße). Verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Schillerstraße), die Schaffung und Aufwertung von Wegeverbindungen (Flaeming Skate) sowie von Grün- und Freiflächen (Hofgestaltung Poststraße 20, Spielpatz Schillerstraße) dienen der Verbesserung der freiräumlichen Angebotsstruktur, der Aufenthaltsqualität sowie der stadträumlichen Vernetzung und tragen somit zur Funktionsverbesserung im gesamten Sanierungsgebiet bei. Zudem werden die Realisierung des Mehrgenerationshauses am Standort Poststraße 20 oder des Ausbaus des

[20] Spannowsky/ Uechtritz, „Baugesetzbuch Kommentar", 3. Auflage München, 2018, § 142, Rn 59.1

Rettungswache in Verbindung mit der durch den Landkreis Teltow-Fläming angestrebten Weiterentwicklung des Standortes Grabenstraße 23 zu einer Stärkung des Angebots an sozialer Infrastruktur im Quartier beitragen. Auch die in den Sanierungszielen formulierte Ausdifferenzierung und Ergänzung der Wohnungsangebote im Quartier wird insgesamt zu einer Funktionsverbesserung führen.
Angesichts der angestrebten Ziele und Maßnahmen ist zu erwarten, dass Bodenwertsteigerungen bereits zum Zeitpunkt der förmlichen Beschlussfassung des Sanierungsgebietes eintreten werden. Bei Umsetzung der Gesamtmaßnahme sowie der daraus resultierenden rechtlichen und tatsächlichen Neuordnung des Sanierungsgebietes wird somit die Anwendung des „klassischen" Verfahrens unter Anwendung der Vorschriften gemäß §§ 153-156a BauGB erforderlich.

Bodenwertsteigerungen als Erschwernis des Grunderwerbs
Eine sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung allein begründet noch nicht die Anwendung des „klassischen" Sanierungsverfahrens, sondern ist immer im Zusammenhang mit einer damit verbundenen möglichen Erschwernis für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahme zu sehen. Beispielweise dann, wenn der Erwerb von Grundstücken, die für die Erreichung der Ziele und Zwecke der Maßnahme benötig werden, von der Gemeinde zu einem nicht mehr von der Sanierung unbeeinflussten Preis erworben werden müssen.[21]
Wie bereits ausgeführt, gibt es im Quartier „Karrée" teilräumlich städtebauliche Missstände in Verbindung mit einem z.T. erheblichen Neuordnungsbedarf. Hierbei kann es erforderlich werden, dass mittels Zwischenerwerb durch die Stadt wertvolle Bausubstanz gesichert und Grundstücke geräumt werden, um eine zukunftsfähige Bereichs- und Quartiersentwicklung zu unterstützen (z.B. Beelitzer Straße 9, Grabenstraße 5a/5b). Gleichzeitig kann ein Flächenerwerb dort erforderlich werden, wo Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung im Rahmen des Handlungsfeldes III (Städtebauliche Entwicklung und Stärkung der Gebietsfunktion) sowie zur Verbesserung der Erschließung ergriffen werden.
Eine Destabilisierung der Grundstückspreise im Zusammenhang mit der Sanierungsmaßnahme würde den Erwerb von Grundstücken, die zur Umsetzung der o.g. Maßnahmen erforderlich werden können und teilweise wesentliche Schlüsselgrundstücke darstellen, erschweren und den Erfolg der Maßnahmen gefährden. Grundstücksspekulation sollte daher entgegen gewirkt werden, um eine Preiskontrolle für eine finanziell machbare und zügige Durchführung der Sanierung zu sichern. Daraus begründet sich die Empfehlung zur Durchführung des umfassenden Sanierungsverfahrens.

Finanzierung der Sanierungsmaßnahme
„Die Finanzierung der Stadterneuerung und Stadtentwicklung setzt angesichts des Umfangs der benötigten Mittel eine angemessene Beteiligung aller drei Ebenen der öffentlichen Haushalte (Bund, Land und Kommune) voraus. Sofern den Grundstückseigentümern innerhalb des Sanierungsgebietes durch den Einsatz dieser öffentlichen Mittel spezielle Vorteile entstehen, erscheint es gerecht, eine Ausgleichspflicht derjenigen Eigentümer vorzusehen, die ihre Grundstücke nicht im Verlauf der Sanierungsmaßnahme an die Gemeinde veräußern."[22] Die Gemeinde kann im Zuge der Sanierungsmaßnahme Grundstücke (zwischen)erwerben, die nach Durchführung der Maßnahme wieder veräußert werden. Für diese erfolgt der Finanzierungsbeitrag durch die Kaufpreisdifferenz (Ankauf = niedriger Wert/ Verkauf = höherer Preis, weil saniert wurde) die beim späteren Verkauf der Grundstücke entsteht. Für die Grundstücke, die nicht an die Gemeinde veräußert werden, erfolgt die Ausgleichspflicht über die Erhebung der Ausgleichsbeträge nach Abschluss der Sanierungsmaßnahme.

[21] vgl. Spannowsky/ Uechtritz, Kommentare zum BauGB, 3. Auflage 2018, § 142 Rn 59.
[22] Schmidt-Eichstaedt/ Weyrauch/ Zemke: „Städtebaurecht – Einführung und Handbuch", 6., erweiterte und überarbeitete Auflage, Stuttgart, 2018

Die Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände (Kapitel 5.3) sowie die Darstellung der Handlungsbedarfe (Kapitel 5.1) verdeutlichen, dass sowohl der öffentliche Straßenraum als auch wichtige stadträumliche Spiel-, Aufenthalts- und Freiflächen erhebliche Funktionsschwächen aufweisen. Bei Durchführung eines „klassischen" Sanierungsverfahrens werden anhand der tatsächlichen Werterhöhung der Grundstücke bemessene Ausgleichsbeträge gezahlt. Dabei können die ermittelten Ausgleichsbeträge in Verbindung mit weiteren Fördergeldern (z.B. Förderprogramm Wachstum und nachhaltige Erneuerung) zu einer zügigen Mitfinanzierung der gesamten Sanierungsmaßnahme – nicht nur der Erneuerung der öffentlichen Erschließungsanlagen - beitragen. Dies entspricht auch dem tragenden Grundsatz des Sanierungsrechtes, die Sanierungsbetroffenen an der Finanzierung der Sanierung zu beteiligen.

Erhöhte Abschreibung bei Gebäuden in Sanierungsgebieten

Innerhalb des Sanierungsgebietes ergeben sich gemäß § 7h Einkommenssteuergesetz (EStG) für Eigentümer erhöhte steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sinne des § 177 Baugesetzbuch (BauGB).

Bei förmlicher Festlegung des Sanierungsgebietes „Karrée" können Eigentümer von denkmalgeschützter Bausubstanz abweichend von § 7 Absatz 4 und 5 EStG im Jahr der Herstellung und in den folgenden sieben Jahren jeweils bis zu 9 % und in den folgenden vier Jahren jeweils bis zu 7 % der Herstellungskosten für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen im Sinne des § 177 BauGB steuerlich absetzen.

Modernisierungsmaßnahmen dienen gem. § 177 Abs. 1 BauGB der Beseitigung von Missständen. Diese liegen vor, wenn eine bauliche Anlage nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse genügt. Dabei unterliegt der Missstand in Bezug auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse einer relativ breiten Definition. So kann ein Missstand vorliegen im Hinblick auf

- Zuschnitt von Wohnungen,
- Belichtung und Belüftung,
- Schallschutz,
- Ver- und Entsorgung,
- Sanitäre Einrichtungen,
- Beheizung,
- Kochgelegenheiten,
- Funktionsabläufe oder
- Sicherheit vor Diebstahl und Gewalt.

Bei einer reinen gewerblich genutzten baulichen Anlage ist hinsichtlich der Definition gesunder Arbeitsverhältnisse auf die Regelungen der Arbeitsstättenverordnung zurückzugreifen, die die Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse konkretisiert.

Eine Instandsetzungsmaßnahme erfolgt, wenn die Beseitigung von Mängeln an einer baulichen Anlage erfolgt. Mängel liegen insbesondere dann vor, wenn durch Abnutzung, Alterung, Witterungseinflüsse oder Einwirkungen Dritter die bestimmungsgemäße Nutzung der baulichen Anlage beeinträchtigt wird. Ein Mangel liegt auch vor, wenn nach der äußeren Beschaffenheit der baulichen Anlage das Ortsbild erheblich beeinträchtigt wird oder eine erneuerungsbedürftige Anlage wegen ihrer städtebaulichen, insbesondere geschichtlichen oder künstlerischen Bedeutung erhalten bleiben soll.

Das Spektrum der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen die von der erhöhten steuerlichen Abschreibung profitieren ist demnach relativ groß.

Einschränkend ist zu erwähnen, dass die erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit nur in Anspruch genommen werden können, wenn die Herstellungs- und Anschaffungskosten für die Maßnahmen nicht durch Zuschüsse aus Sanierungs- oder Entwicklungsfördermitteln gedeckt sind (§ 7h Abs. 1 Satz 4 EStG).

10.5 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Im Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchung wurden zahlreiche städtebauliche, funktionale und bauliche Mängel bzw. Defizite in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes Karrée deutlich. Zur Finanzierung und Behebung dieser festgestellten Mängel sowie zur nachhaltigen Entwicklung und teilräumlichen Neuordnungen und Aktivierung von Standorten bedarf es eines funktionalen Förder- bzw. Steuerungsinstrumentes.
Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB wird eine zügige und zweckmäßige Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme angestrebt. Vor diesem Hintergrund muss die städtebauliche Sanierungsmaßnahme im Hinblick auf die festgelegten Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet inhaltlich, organisatorisch und finanziell durchführbar sein. Die Abgrenzung und Größe des Sanierungsgebietes wird daher so gewählt, dass sie die Bereiche, die durch städtebauliche Missstände und unsanierte Bausubstanz gekennzeichnet sind, vollständig miteinbezieht. Die Abgrenzung orientiert sich dabei im Wesentlichen an der Kulisse des Untersuchungsgebietes. Aufgrund des festgestellten Handlungsbedarfs ergeben sich jedoch Abweichungen in folgenden Bereichen (*siehe Abb. 49*):

- Der Block zwischen Goethestraße und Lindenallee weist bis auf die gründerzeitliche Bebauung entlang der Puschkinstraße keinen größeren Handlungsbedarf auf. Daher wird er nicht in die Sanierungsgebietskulisse aufgenommen.
- Die Blockinnenbereichsflächen nördlich der Beelitzer Straße (Gewerbebrache der ehemaligen Firma „Beschläge“) wird aufgrund der angestrebten städtebaulichen Entwicklung in Zusammenhang mit der Neuordnung des Alt-Industriestandortes Beelitzer Straße 32 in die Sanierungsgebietskulisse aufgenommen.
- Die Kulisse wird im südlichen Blockbereich an der Neuen Beelitzer Straße zwischen Bahndamm und Triftstraße um die vollständigen Grundstücke Neue Beelitzer Straße 6 (Autowerkstatt / Prüfstelle mit diversen unsanierten, gewerblichen Nebengebäuden) und die Triftstraße 1 (unsaniertes, gründerzeitliches Gewerbeobjekt) ergänzt.

Grundlage für den Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes sind, neben den festgestellten Missständen, außerdem die abgestimmten und festgelegten Sanierungsziele zur

- funktionalen sowie baulichen Weiterentwicklung der Quartiersstruktur,
- zur Beseitigung von stigmatisierenden Brachen und Leerständen,
- zur Sicherung der stadtbildprägenden und identitätsstiften v.a. gründerzeitlichen Bausubstanz,
- zu Stärkung der Wohnfunktion sowie der Sicherung der städtischen Nutzungsmischung und
- zur Neugestaltung und Aufwertung der öffentlichen Räume mit besonderem Fokus auf nachhaltige Mobilität.

Bzgl. der **Bezeichnung des Sanierungsgebietes** wird empfohlen, die im Rahmen des Stadtumbaus verwendete Bezeichnung als „Teilraum“ Karrée in „Quartier“ Karrée zu ändern. Die Begrifflichkeit des „Quartiers“ unterstreicht einerseits den baulich-räumlichen, stadtgeschichtlichen und sozialräumlichen Zusammenhang und generiert andererseits eine positive und identitätsstiftende Innen- und Außenwirkung im Sinne einer zukunftsfähigen Quartiersentwicklung.

Folgende Abgrenzung wird für das Sanierungsgebiet „Quartier Karrée“ vorgeschlagen (rd. 35,6 ha):

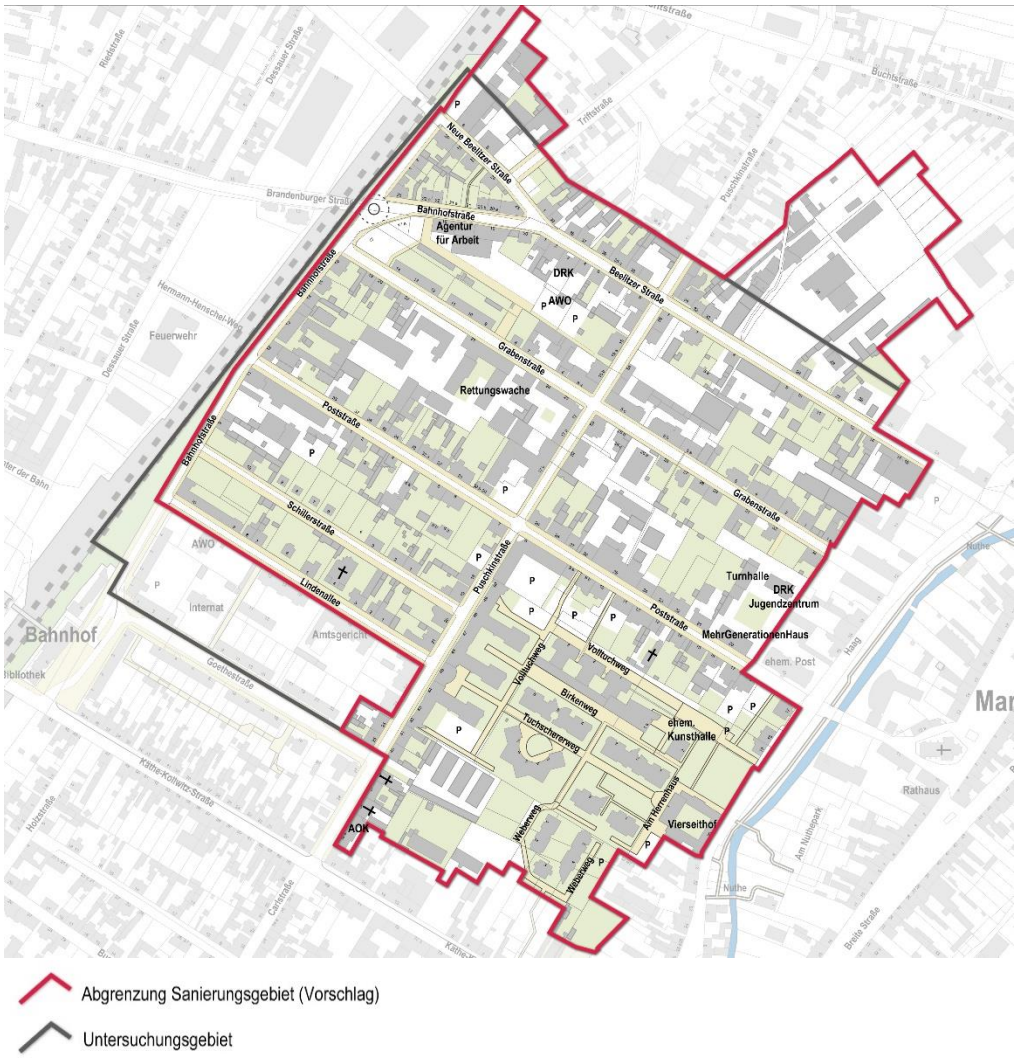


Abb. 50: Vorschlag Abgrenzung Sanierungsgebiet „Quartier Karrée“

Darstellung GRUPPE PLANWERK

10.6 Notwendigkeit eines Sozialplans

Die angestrebten Maßnahmen zielen hauptsächlich darauf ab, brachliegende Industrieareale zu aktivieren, den öffentlichen Raum weiter aufzuwerten und die soziale Infrastruktur im Quartier zu stärken. Negative Auswirkungen auf die Betroffenen in Hinblick auf die bestehende Situation der Wohn- und Gewerbenutzungen sind nicht zu erwarten. Sollte sich bei der weiteren Planung und Durchführung herausstellen, dass soziale Maßnahmen im Sinne von §§ 180 und 181 BauGB (Sozialplan, Härtefallregelung) erforderlich werden, so wird die Stadt Luckenwalde unterstützend eingreifen.
Beim klassischen Sanierungsverfahren sind jedoch, wie bereits beschrieben, Ausgleichsbeträge durch die Eigentümer zu zahlen, die der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung seines Grundstückes entspricht. Die Berechnung des Anfangs- und Endwertes wird durch einen Gutachterausschuss vorgenommen und erfolgt bereichsweise (Zonierung). Mit Bodenwertsteigerungen ist v.a. in den Bereichen mit Neuordnungsbedarf (also Industriebrachen) und angrenzenden Grundstücken zu rechnen. Sollte sich auch hierbei ein Bedarf für die Umsetzung sozialer Maßnahmen im Sinne von § 180 BauGB (Sozialplan) ergeben, wird die Stadt Luckenwalde diese ergreifen.

10.7 Monitoring

Zur Steuerung und Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie zur Schaffung von Grundlagen für eine ggf. notwendige Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung wird ein prozessbegleitendes Monitoring empfohlen. Das Monitoring soll dementsprechend zum einen den Umsetzungstand der Maßnahmen aufzeigen und zum anderen Hinweise für eine ggf. notwendige Anpassung der Handlungsprioritäten und des Maßnahmenkonzeptes liefern.
Erfasst werden sollten in erster Linie objektive Indikatoren zur Wohnentwicklung, zur Neubautätigkeit bzw. der Flächenaktivierung sowie zur demographischen Entwicklung.
Auch die Erhebung subjektiver Indikatoren, z.B. durch Bewohnerbefragungen oder andere Beteiligungsformate, kann Aufschluss darüber geben, wie und welchem Maße die Wohn-, Aufenthalts- und Gestaltqualität verbessert werden konnte und wo weiterhin Handlungsbedarf besteht oder ggf. neuer entstanden ist.

Quellen

Nach Aktualität:

- Fortschreibung der Stadtumbaustrategie für die Stadt Luckenwalde, BIG Städtebau und EBP Deutschland GmbH, Mai 2018
- Flächennutzungsplan der Stadt Luckenwalde, DHB Ingenieurbüro für Stadtplanung GbR, September 2000, mit wirksamen Änderungen von 04.05.2010 und 01.08.2017.
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Entwurf Juli 2016.
- INSEK Luckenwalde 2016, Ernst Basler + Partner GmbH, Juli 2016.
- Wohnungsmarktkonzept Luckenwalde, Ernst Basler + Partner GmbH, Dr. Hölling und Partner Unternehmensberatung, 7.April 2016
- Entwicklung eines Klimaschutz- und Energiekonzeptes für die Städte Jüterbog, Luckenwalde, Trebbin, DNV KEMA Energy & Sustainability, September 2013.
- Lärmaktionsplan für die Stadt Luckenwalde, Juni 2013
- Integriertes Stadtumbaukonzept, Stadtteilkonzept Karrée, TOPOS Stadtplanung, Oktober 2008
- Integriertes Stadtumbaukonzept, Stadtteilatlas Luckenwalde, TOPOS Stadtplanung, Oktober 2008
- Abschlussbericht Urban-Projekt: Erarbeitung eines Rahmenprogramms für das Brachflächenmanagement der Stadt Luckenwalde im Kontext der durch die EU-Kommission geförderten Gemeinschaftsinitiative URBAN II, HABERENT ImmobilienMarketing GmbH, Februar 2004
- Verkehrsentwicklungsplanung Stadt Luckenwalde, Planungsgemeinschaft Dr.-Ing. Walter Thieme, 1996

Anlagen

- Plankarte 1 – Einordnung im Stadtgebiet
- Plankarte 2 – Übersicht angrenzende Sanierungsgebiete
- Plankarte 3 – Untersuchungsgebiet
- Plankarte 4 – Verkehr und Erschließung
- Plankarte 5 – Eigentumsverhältnisse
- Plankarte 6 – Wohnnutzung
- Plankarte 7 – Gebäudenutzungen
- Plankarte 8 – Leerstand
- Plankarte 9 – Baualter
- Plankarte 10 – Gebäudezustand
- Plankarte 11 – Geschossigkeit
- Plankarte 12 – Grünvernetzung
- Plankarte 13 – ehemalige Fabrikstandorte
- Plankarte 14 – Handlungsbedarfe
- Plankarte 15 – Konstituierende Strukturen
- Plankarte 16 – Nutzungskonzept
- Plankarte 17 – Städtebaulicher Rahmenplan
- Plankarte 18 – Entwicklungskonzept öffentlicher Raum
- Plankarte 19 – Maßnahmen
- Plankarte 20 – Abgrenzung Sanierungsgebiet „Quartier Karrée“ (Vorschlag)
- Fotodokumentation

Anlagen zur Beteiligung

- Anlage 1 – Informations- und Dialogveranstaltung am 26.09.2019, Protokoll und Präsentation
- Anlage 2 – Akteursrunde am 11.12.2019, Protokoll
- Anlage 3 – Auswertung Öffentlichkeitsbeteiligung *(noch nicht vorhanden)*
- Anlage 4 – Auswertung TÖB-Beteiligung *(noch nicht vorhanden)*