

# Meine Stadt der Zukunft – Bad Belzig Endbericht

Vitale Innenstadt | Zukunftsfähiges Wohnen | Lokale Mobilität

---



Stadt Bad Belzig  
Wiesenburger Straße 6  
14806 Bad Belzig



Modellvorhaben der Landesinitiative Meine Stadt der Zukunft – Gefördert durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg



# Impressum

Herausgeber:

Auftraggeber Stadt Bad Belzig

Redaktion, Satz und Gestaltung:

seecon Ingenieure GmbH, Spinnereistraße 7, Halle 14, 04179 Leipzig

Stand bzw. Redaktionsschluss:

15.03.2023

Bildnachweis Titelseite:

Eigene Darstellung

## Inhaltsverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Impressum .....                             | 2  |
| 1 Einleitung.....                           | 4  |
| 1.1 Ziele des Projekts .....                | 5  |
| 1.2 Herangehensweise / Methodik.....        | 6  |
| 2 Konzeptionelle Grundlagen.....            | 7  |
| 3 Entwicklungsstand.....                    | 27 |
| A Innenstadt.....                           | 29 |
| B Wohnen .....                              | 32 |
| C Mobilität .....                           | 34 |
| 4 Partizipative Prozesse .....              | 44 |
| A Innenstadt.....                           | 45 |
| B Wohnen .....                              | 49 |
| C Mobilität .....                           | 53 |
| 5 Schnittpunkte und Handlungsbedarfe .....  | 56 |
| 6 Maßnahmen für die Bad Belziger*innen..... | 60 |
| 6.1 Übersicht aller Maßnahmen.....          | 60 |
| 6.2 Steckbriefe .....                       | 60 |
| Abbildungsverzeichnis.....                  | 93 |
| Tabellenverzeichnis.....                    | 94 |
| Anlagen... ..                               | 95 |

# 1 Einleitung

Bad Belzig ist eine Kreisstadt und befindet sich innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Hinsichtlich der in Bad Belzig vorhandenen Angebote der Daseinsvorsorge nimmt es die Funktion eines Mittelzentrums innerhalb der Region Havelland-Fläming ein<sup>1</sup>. Bad Belzig befindet sich vorteilhaft innerhalb des Naturparks Hoher Fläming, wodurch sich attraktive Naturerholungsgebiete in guter Erreichbarkeit zum Stadtgebiet befinden. Zum derzeitigen Stand leben in Bad Belzig 11.215 Einwohner\*innen. Für Bad Belzig wird in der Zukunft ein stabile Bevölkerungsentwicklung erwartet.

Im Rahmen des Berichtes werden drei Schwerpunktthemen betrachtet: Vitale Innenstadt, Zukunftsfähiges Wohnen und Lokale Mobilität. Diese drei Themen sind bereits in ihrer Eigenart komplex und als Querschnittsthemen untereinander zu verstehen. Zu den drei Schwerpunktthemen wurde bereits in der Vergangenheit im Rahmen von Konzepten eine Vielzahl an wichtigen und richtigen Punkten, Handlungsfeldern oder Maßnahmen aufgegriffen und erarbeitet, deshalb wurde bei der Erstellung dieses Berichts ein besonderes Augenmerk auf Bestehendes gerichtet und wie die bestehenden Ziele sichergestellt werden können.

Vitale Innenstadt heißt, dass die Innenstadt in Bad Belzig langfristig lebenswert bleibt und nicht an Aufenthaltsqualität verliert. Innenstädte unterlagen in den letzten 20-30 Jahren starken Veränderungsprozessen in Bezug auf Internet, E-Commerce und Lieferdienste. Dadurch wurden immer mehr Besucher\*innen aus den Innenstädten herausgezogen und Einzelhändler\*innen mussten um ihre wirtschaftliche Grundlage kämpfen. Damit die Bad Belziger Innenstadt weiterhin ein attraktiver Raum für Gewerbetreibende, Gäste und Bewohner\*innen bleibt, muss sie sich in den heutigen Wandel einordnen und bedarfsgerechte Handlungsansätze wählen. Die Innenstadt wird im Kontext des Berichts als die historische Altstadt in seiner Umgrenzung verstanden.

Die Wohnfunktion ist ein Hauptcharakteristikum von Kleinstädten, insbesondere in ländlichen Regionen, und unterliegt den typischen Dynamiken innerhalb von Städten und/ oder Regionen (z. B. demografischer Wandel). Mit positiver Bevölkerungsentwicklung steigt auch die Frage nach Wohnraum, gleichzeitig verändern sich die Wohnansprüche neuer Stadtbewohner\*innen (bspw. kleinere Wohnflächen oder Co-Housing). Hierfür muss Bad Belzig langfristig Umgänge und Entwicklungsoptionen vorhalten, damit sich auch zukünftig Alteingesessene und Dazugezogene in Bad Belzig zuhause fühlen.

Lokale Mobilität bedeutet im Kontext von Bad Belzig, dass die vorhandene Bewältigung von Wegen mit verschiedenen Verkehrsmitteln hinterfragt wird und geprüft wird, inwieweit neue Ansätze im Bereich Förderung Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fußverkehr), wie z. B. die Reduzierung des Pkw-Verkehrs in der Gesamtstadt und Digitalisierung, neue Wege und

---

<sup>1</sup> Regionale Planungsstelle Havelland-Fläming: Regionalplan Havelland-Fläming 3.0.

Handlungsoptionen für Bad Belzig eröffnen können. Im Rahmen von bisherigen Konzepten und Studien wurde sich bereits umfänglich mit dem Thema beschäftigt, weswegen in Zusammenarbeit mit der Stadtgesellschaft und der städtischen Verwaltung an neuen „innovativen“ Lösungsansätzen gearbeitet wurde.

Die drei Schwerpunktthemen stellen jeweils eine für sich bereits vielfältige Herausforderung für zukünftige Maßnahmen und Planungen dar, wodurch die Notwendigkeit der breiten Beteiligung der Bürger\*innen unabdingbar ist. Der Fokus des Projektes „Meine Stadt der Zukunft Bad Belzig“ war es daher, in vielschichtigen Partizipationsprozessen einen stadtweiten Dialog über die zukünftige Gestaltung der Zukunftsthemen „Vitale Innenstadt“, „Lokale Mobilität“ und „Zukunftsfähiges Wohnen“ zu führen.

## 1.1 Ziele des Projekts

Die gesamtstädtische Entwicklung Bad Belzigs verläuft seit Jahren sehr heterogen. Einerseits gab es spürbar positive Impulse durch die erfolgreiche Umsetzung von Sanierungsvorhaben oder die andauernde Weiterentwicklung des Kurangebotes. Andererseits liegen den Verantwortlichen eine Vielzahl von Konzepten und Strategien vor, deren Umsetzung nur sehr stockend fortschreitet oder gänzlich zum Erliegen kam. Beispielfhaft genannt sei hier das Konzept „Autofreier Kurort“ aus dem Jahr 1997.

Neben der Auseinandersetzung mit den stadtspezifischen Themen ist Bad Belzig mit sich verändernden Herausforderungen konfrontiert, die sich in vielen Brandenburger Kleinstädten ähnlich finden lassen. Diese sogenannten „Zukunftsthemen“, wie bspw. die Anpassung an die Folgen des Klimawandels oder Funktionsverluste der Innenstädte durch den exponentiell wachsenden Onlinehandel, werden durch klassische Strategieinstrumente der Stadtentwicklung<sup>2</sup> nicht hinreichend betrachtet.

Folglich wird es zukünftig erforderlich sein, die Herausforderungen der Stadt Bad Belzig in einem anderen Diskussions- und Verabredungsprozess zwischen Politik, Stadtgesellschaft und Verwaltung zu betrachten und gemeinsame Lösungen zu finden.

Im Detail wurden mit dem vorliegenden Bericht folgende Zielsetzungen erarbeitet:

- die Bedürfnisse der Stadtgesellschaft erfassen
- gemeinsames Verständnis entwickeln
- gesellschaftlich getragene Lösungsansätze diskutieren

---

<sup>2</sup> Beispielsweise genannt sei hier das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK od. INSEK)

- Schaffung von Kooperationen/ partnerschaftlichen Strukturen zur Umsetzung von investiven und nicht-investiven Maßnahmen

Dieser Bericht dokumentiert die Bemühungen der Stadt Bad Belzig, sich in den Zukunftsthemen Mobilität, Vitale Innenstadt und Wohnen zu positionieren und zu einem gesellschaftlich getragenen Konsens zu finden. Die Ausarbeitung dient als Instrument, um richtungsweisende Entscheidungen der Kommunalpolitik anzustoßen und die Umsetzung innovativer Ideen in partnerschaftlicher Zusammenarbeit anzugehen.

## 1.2 Herangehensweise / Methodik

Die Erarbeitung des vorliegenden Berichtes erfolgte auf Basis der folgenden Arbeitsphasen und -schritte:

### 1. Analysephase:

Die geltenden, konzeptionellen Grundlagen der Stadt Bad Belzig wurden betrachtet und die darin festgeschriebenen Ziele, Handlungsbedarfe und Maßnahmen herausgearbeitet, welche für die Zukunftsthemen von Relevanz sind.

Ergänzend wurden Primär- und Sekundärquellen erhoben, die schwerpunktbezogene, innovative Ansätze der Stadtplanung und -entwicklung behandeln.

Die Bestandsaufnahme wurde weiterhin durch thematische Stakeholder – Workshops komplettiert, welche auf die Erarbeitung von Grundsätzen und Zielen für die Bereiche Mobilität, Vitale Innenstadt und Wohnen ausgerichtet waren.

### 2. Kreativphase:

In einem breit angelegten, diskursiven Prozess, der sowohl Expert\*innen, Gewerbetreibende, die Kommunalpolitik, städtische Akteur\*innen sowie die Bürger\*innen der Stadt Bad Belzig adressierte, wurden in der Kreativphase die Zukunftsthemen bearbeitet. Ziel der Beteiligungsaktivitäten war es, Defizite der aktuellen Lage zusammenzutragen, hieraus Handlungsbedarfe abzuleiten und Lösungsvorschläge der Bürgerschaft zu sammeln.

### 3. Entscheidungsphase:

Die letzte Phase diente der finalen Ausarbeitung und Visualisierung der gewonnenen Erkenntnisse und notwendigenfalls auch der punktuellen Vertiefungen. Die Maßnahmen/ Handlungsempfehlungen wurden dabei bilateral mit den Akteur\*innen vor Ort abgestimmt.

## 2 Konzeptionelle Grundlagen

Im Zuge der Identifizierung aktueller Handlungsschwerpunkte wurden bestehende konzeptionelle Grundlagen untersucht. Nachfolgend werden diese kurz vorgestellt und deren Relevanz für die jeweiligen Themenschwerpunkte dargelegt.

Folgende Konzepte wurden aufgrund ihrer inhaltlichen Relevanz für die Zukunftsthemen betrachtet:

Tab. 1 Übersicht konzeptioneller Grundlagen

| Jahr          | Name  |
|---------------|---|
| 1997          | Autofreier Kurort   |
| 2011          | FNP Bad Belzig (1. (unwesentliche) Änderung 2016)                             |
| 2012          | INSEK Bad Belzig  |
| 2013          | Kommunales Energiekonzept   |
| 2014          | Integrierter Verkehrsentwicklungsplan   |
| 2015          | IEQ Klinkengrund  |
| 2017/<br>2022 | Einzelhandels- und Zentrenkonzept Bad Belzig, erste Ergänzung vom August 2022 |
| 2018          | Lärmaktionsplan   |
| 2019          | Konzeption „Schule 2024“  |
| 2019          | Analyse und Fortschreibung der Kurortentwicklung BB                           |

| Erstellungsjahr:<br>1997 | Name:<br><b>Autofreier Kurort</b> |   |
|--------------------------|-----------------------------------|---|
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt                 | X |
|                          | Innovatives Wohnen                | X |
|                          | Lokale Mobilität                  | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Bei dem Konzept „Autofreier Kurort“ handelt es sich um ein Modellprojekt, das vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg gefördert wurde. Es soll die Stadt bei der Entwicklung einer Umsetzungsstrategie für Maßnahmen zur Reduzierung verkehrsbedingter Immissionen (Abgase, Lärm) unterstützen. Im Modellort Bad Belzig sollte geprüft werden, ob und unter welchen Bedingungen die Einführung autofreier Bereiche in einer Kurstadt machbar ist. Die bei der Entwicklung und öffentlichen Diskussion eines Maßnahmenplans gemachten Erfahrungen münden in Empfehlungen für die anderen Kur- und Erholungsorte des Landes Brandenburg.

### Relevante Aspekte

In Werkstattgesprächen mit Planungsträger\*innen und Schlüsselpersonen aus der Bevölkerung sowie einer Bürgerversammlung wurden folgende Interessenskonflikte bzw. Ansätze für die Konsensbildung bei der Umsetzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sichtbar:

- Allgemeine Angst vor weitgehenden Veränderungen im Stadtleben aufgrund von tiefgreifenden gesellschaftlichen Umbrüchen. Von den Bürger\*innen wird bezweifelt, dass die Bevölkerung ausreichend in die Entscheidungsprozesse der Stadtverwaltung einbezogen wird.
- Die Ziel- und Rahmensetzungen einiger Behörden in der Stadt- und Kreisverwaltung sind hinsichtlich einer umweltfreundlichen, „zukunftsbeständigen Stadtentwicklung“ noch nicht genügend auf das Beschreiten gemeinsamer Wege ausgerichtet.
- Ansätze einer erweiterten Beteiligung der Bevölkerung an der Verkehrsplanung sind von den politischen Gremien nicht konsequent weiterverfolgt worden.
- Die Ziele des Projekts werden von der Bevölkerung orts- und zielgruppenspezifisch bewertet. Bewohner\*innen der Altstadt begrüßen überwiegend eine stärkere Verkehrsberuhigung, während die Bewohner\*innen im Klinkengrund sich die bisher durchgeführten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erst einmal aneignen müssen, um weitergehende Schritte eventuell befürworten zu können. Im Altstadtzentrum ansässige Gewerbetreibende befürchten zunehmende Nachteile gegenüber größeren Handlungseinrichtungen im übrigen Stadtgebiet.
- Verbesserung für den Fußgänger- und Radverkehr sowie den ÖPNV werden in der gesamten Bevölkerung akzeptiert und mit teilweise sehr konkreten Vorschlägen ergänzt.
- Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs, wie die Sperrung von Straßen und Auslagerung von Stellplätzen an den Rand von Siedlungsgebieten, wurden von



einigen Bürger\*innen vehement abgelehnt. Andere wünschten zwar solche Restriktionen, hatten jedoch wenig Hoffnung, dass die Lokalpolitiker\*innen bereit waren, entsprechende Maßnahmen umzusetzen.

Die aufgeführten Aspekte spiegeln zu einem Großteil die aktuellen Debatten wider, die sich augenscheinlich innerhalb von 25 Jahren nur wenig verändert haben.

### Maßnahmen

- Ausbau und Harmonisierung Fuß- und Radwege
- Erweiterung ÖPNV-Angebote
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
  - Verkehrsberuhigter Bereich im Altstadtzentrum (Schrittgeschwindigkeit, Einbahnstraßen, Parken auf speziell markierten Flächen), schrittweise Transformation zu Fuß- und Fahrradzone
  - Tempo-30-Zone in allen Wohngebieten
  - Parkflächen aus der Altstadt auslagern
- Zentrumsumfahrung mit Auffangparkplätzen
  - Ausbau ringförmige Umfahrung Altstadt
  - Parkwegweisung und Parkraumbewirtschaftung mit Belohnung für Parken außerhalb des Altstadtzentrums

|                          |                                     |   |
|--------------------------|-------------------------------------|---|
| Erstellungsjahr:<br>2011 | Name:<br><b>Flächennutzungsplan</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt                   | X |
|                          | Innovatives Wohnen                  | X |
|                          | Lokale Mobilität                    | X |

Gegenstand/Zielstellung

Im Flächennutzungsplan stellt die Stadt Bad Belzig die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Stadt in den Grundzügen dar (§ 5 Abs. 1, Satz 1 BauGB). Er enthält die Vorstellungen der Stadt über die Nutzung der bebauten und bebaubaren Flächen sowie der auch künftig von einer Bebauung freizuhaltenden Flächen. Der Flächennutzungsplan dokumentiert damit die Planungsabsichten der Stadt in Plan und Text.

Relevante Aspekte

Die Bereitstellung von zusätzlichem Wohnraum im Rahmen der Innenentwicklung<sup>3</sup> innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile hat die höchste Priorität. Die Potenziale der Innenentwicklung sind in Bad Belzig insbesondere durch Lückenschließungen, Nachnutzung leerstehender bzw. ungenutzter Gebäude und erforderliche Maßnahmen des Stadtumbaus vorhanden. Bei Umsetzung der benannten Innenentwicklungspotenziale könnten ca. 110 Wohneinheiten (WE) im Hauptort geschaffen werden. Hinzukommen weitere 270 WE auf Neubauf Flächen im Hauptort.

Tab. 2 Innenentwicklungspotenziale Hauptort gemäß FNP

|  |       |
|--|-------|
| Nördlich Weitzgrunder Weg: Lückenschließung und Verdichtung in Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 6 b „Weitzgrunder Weg“  | 30 WE |
| Westlich Rosa-Luxemburg-Straße und Eichenallee: Lückenschließung in Umsetzung der Bebauungspläne Nr. 11 „Grunddoche“ und Nr. 26 „Rosa-Luxemburg-Straße“            | 10 WE |
| Zwischen Bahnhof und Niemecker Straße: Neuordnung des Gebietes, Verdichtung sowie Nutzung von Brachflächen, Nachnutzung des Grundstücks der Karl-Liebknecht-Schule | 30 WE |
| Siedlungsbereiche Lübnitzer Straße/Ritterhuder Straße/Steinstraße: Lückenschließung, Nachnutzung leerstehender Gebäude   | 10 WE |
| Fontanestraße im Klinkengrund: Lückenschließung  | 10 WE |

<sup>3</sup> Der Begriff Innenentwicklung steht im Städtebau für die Strategie, den zukünftigen Flächenbedarf durch die Nutzung von innerörtlichen, bereits erschlossenen Flächen zu decken. Weiterhin soll auf die Ausweisung von Flächen im Außenbereich (größere, zusammenhängende Flächen, die frei von Bebauung sind und außerhalb von Siedlungen (Innenbereich) liegen) verzichtet werden.

|   |               |
|---|---------------|
| Siedlungsbereich Bahnhofstraße/Bahnhofsgasse/Wittenberger Straße/Schlossstraße: Lückenschließung, Nachnutzung leerstehender Gebäude | 10 WE         |
| Historischer Stadtkern (Altstadt): Nachnutzung leerstehender Gebäude, Lückenschließung  | 10 WE         |
| <b>Summe Innenentwicklungspotenzial Hauptort</b>  | <b>110 WE</b> |

Tab. 3 Wohnbaupotenziale Hauptort gemäß FNP

|   |        |               |
|---|--------|---------------|
| Potenziale der Innenentwicklung                         |        | 110 WE        |
| Lübnitzer Straße Nord – 1                               | 4,5 ha | 80 WE         |
| Lübnitzer Straße Nord – 2                               | 4,3 ha | 75 WE         |
| Westlich Hagelberger Straße                             | 0,9 ha | 15 WE         |
| Papendorfer Weg   | 1,7 ha | 30 WE         |
| Südlich Niemecker Straße                                | 1,6 ha | 30 WE         |
| Flämingweg  | 4,0 ha | 40 WE         |
| <b>Summe Wohnbaupotenziale (inkl. Innenentwicklung)</b> |        | <b>380 WE</b> |

Für den Endbericht sind folgende Leitsätze des Leitbilds wesentlich:

- Die Stadt Bad Belzig hat eine vergleichsweise hohe Lagegunst. Die Stadt ist insbesondere von Berlin aus gut erreichbar und liegt eingebettet in einem vielfältig strukturierten ländlichen und naturnahen Landschaftsraum. Die sich aus den harten und weichen Standortfaktoren ergebenden Potenziale gilt es im Wettbewerb mit anderen Städten und Gemeinden herauszuarbeiten, zu nutzen und weiterzuentwickeln.
- Die Stadt Bad Belzig plant eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung zur Stärkung seiner Funktion als Mittelzentrum.
- Bad Belzig ist eine attraktive Stadt mit eigenem unverwechselbarem Profil. Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeit/Erholung und Kultur in vielfältig gestalteten und genutzten Räumen ergeben das unverwechselbare Gefüge der Gesamtstadt. Die Stadtentwicklung soll die Identität und die Attraktivität von Bad Belzig stärken.
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung mit Priorität auf die Kernstadt: Eine Nachfrage nach Flächen für das Wohnen und die wirtschaftliche Entwicklung wird es auch weiterhin geben. Dafür ist ein angemessenes Flächenangebot bereitzustellen. Die Inanspruchnahme dieser Flächen soll aber das attraktive Erscheinungsbild der Stadt und die Funktion als Kurstadt nicht beeinträchtigen, umweltverträglich sein und keine unangemessenen Folgekosten für die öffentliche Infrastruktur nach sich ziehen. Priorität

hat daher die Nutzung von Wachstumsreserven auf vorhandenen städtebaulich integrierten Siedlungsflächen.

- Sowohl die Kernstadt mit ihren einzelnen Stadtteilen als auch die Dörfer sind wesentliche Bestandteile der Stadt. Die verschiedenen Teilräume sind unabdingbar für den strukturellen und funktionalen Zusammenhalt der Stadt und die Identifikation der Bürger\*innen. Die vorhandenen städtebaulichen Eigenarten der einzelnen Teilräume sollen daher erhalten und gefördert werden. Dazu gehört insbesondere die Sicherung der gewachsenen Strukturen in den historischen Ortskernen. Die siedlungsstrukturelle Gliederung zwischen den Ortsteilen soll weiterhin erkennbar bleiben.

### Maßnahmen

- Darstellung von Wohnbauflächen, gemischten Bauflächen, gewerblichen Bauflächen, etc.

|                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| Erstellungsjahr:<br>2012 | Name:<br><b>Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt   | X |
|                          | Innovatives Wohnen  | X |
|                          | Lokale Mobilität  | X |

### Avisierter Gegenstand/Zielstellung

Zum Zeitpunkt der Konzepterarbeitung lag kein beschlossenes integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) vor<sup>4</sup>. Angesichts der fortschreitenden Entwicklung in den unterschiedlichen Gebieten der Stadtentwicklung, insbesondere in Bezug auf den Wohnungs- und Wirtschaftsmarkt sollte ein INSEK erstellt werden. Darin wurden die Ergebnisse und die Evaluierung der Stadtentwicklung sowie neue städtebauliche Planungen und Ziele, wie z. B. Anforderungen aus der Energetischen Stadterneuerung integriert.

Ziel des Konzepts ist es, sowohl die vorhandenen städtischen Entwicklungsplanungen fortzuschreiben als auch den integrativen und prozessualen Ansatz dieser Konzepte zu stärken.

Das INSEK beschränkt sich unter anderem schwerpunktmäßig auf:

- Darlegung der strategischen Umbauziele bis zum Jahr 2030
- Rückbaustrategie und räumliche Zuordnung der Rückbaumaßnahmen auf Quartiers-ebene
- Darstellung der zu erwartenden Kosten und des zeitlichen Ablaufs

Für eine nachhaltige Stadtentwicklung werden dabei unter anderem folgenden Themen identifiziert:

- Maßnahmen der lokalen Wirtschaftsförderung
- Beseitigung städtebaulicher und ökologischer Missstände (Reaktivierung von Brachflächen)
- Verbesserung der städtischen Verkehrsverhältnisse unter dem Aspekt der ressourcensparenden Stadtentwicklung
- Stadt- und Stadteilmanagement- und marketing
- „Urban Culture“: Modernisierung, Profilierung der kulturellen Infrastruktur
- Klimaschutz und Energieeinsparung als integraler Baustein der Stadtentwicklung
- Ganzheitliche Barrierefreiheit zur Schaffung gleichberechtigter Lebensbedingungen für behinderte Menschen

### Relevante Aspekte

Das INSEK geht von einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung aus. Um dem entgegenzuwirken, sollen attraktive Wohnstandorte in integrierten Lagen mit deutlichem Schwerpunkt auf

---

<sup>4</sup> Die Fortschreibung des INSEK Bad Belzig 2035+ befindet sich derzeit in Erarbeitung und wird vrs. im Sommer 2023 beschlossen.

die Innenstadt für den Bedarf der einheimischen Bevölkerung und für einen regionalen Entwicklungsbedarf geschaffen werden. Für den Bereich Verkehr wird die Verbindung der Ortsteile mit der Kernstadt mithilfe eines geschlossenen Radwegenetzes als relevant angeführt. Handlungsbedarf im Bereich Verkehr hat unter anderem die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Altstadt und des Kurgelbiets sowie zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs, die bereits im Konzept Autoarmer Kurort aufgeführt wurden. Die Umsetzung der Maßnahmen aus vorherigen Konzepten, die zur Verkehrsberuhigung der Altstadt und des Kurgelbiets sowie zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen, wird als Handlungsbedarf identifiziert. Weiterhin wird die Attraktivierung der historischen Altstadt mithilfe der Ansiedlung von Handels- und Gastronomiebetrieben als notwendig angesehen.

Aus dem Leitbild Bad Belzig 2030 werden folgende Handlungsfelder von den INSEK-Bearbeiter\*innen gebildet:

- Kreisstadt Bad Belzig – Mittelzentrum stärken
- Kur-, Gesundheits- und Tourismusort Bad Belzig
- Wohnen in Bad Belzig
- Vernetzung Stadt und Ortsteile, Erhalt dörflicher Strukturen
- Stadtmarketing / Stadtmanagement

Davon abgeleitet wurden Handlungsschwerpunkte identifiziert, die mit Schlüsselmaßnahmen und -projekten unterfüttert werden (für eine Übersicht, s. S. 83 INSEK 2012).

### Maßnahmen

Folgend ein Auszug der für die Zukunftsthemen im MsdZ Projekt relevanten Schlüsselprojekte (geordnet nach Handlungsfeldern):

- HF Kreisstadt Bad Belzig – Mittelzentrum
  - Neugestaltung Marktplatz
  - Verringerung ruhender Verkehr Altstadt
  - Schaffung verkehrsberuhigter Bereiche
  - Neubau Südumfahrung Altstadt
  - Anwerbung und Ansiedlung weiterer „Magnete“ für Innenstadt
- HF Kur-, Gesundheits- und Tourismusort Bad Belzig
  - Bessere Anbindung südl. Kurgelbiet
  - Fahrradabstellanlagen, Leihräder, E-Bikes
- HF Wohnstandort Bad Belzig
  - Einbau Aufzüge im Wohngebiet Klinkengrund
  - Barrierefreie/altersgerechte Wohnungen
  - Wärmedämmung von Fassaden und Erneuerung der Wärmeverteilung
  - Fernwärmeversorgung sichern und Optimierung mit BHKW
  - Ermittlung/Ausweisung von Wohnbaupotenzialen
  - Radwegeanbindung ab Kreuzung Berliner Straße / Brunnenstraße bis zur Altstadt

- HF Vernetzung Stadt und Ortsteile, Erhalt dörflicher Strukturen
  - Angebot Bürgerbus mit finanzieller Unterstützung erweitern
  - Radwege an Bundes- und Landstraßen
- HF Stadtmarketing / Stadtmanagement
  - Aufbau einer moderierten Arbeitsgruppe (Stadtmanagement/-marketing)
  - Formulierung von Kernzielen des Stadtmarketings
  - Bereitstellung eines Budgets für Stadtmarketing

|                          |   |   |
|--------------------------|---|---|
| Erstellungsjahr:<br>2013 | Name:<br><b>Kommunales Energiekonzept</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt                         | X |
|                          | Innovatives Wohnen                        | X |
|                          | Lokale Mobilität                          | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Ziel des vorliegenden Konzepts ist die Erschließung lokaler Potenziale zur Energieeinsparung und Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Weiterhin soll der Anteil der erneuerbaren Energien erhöht werden und die Themen Energieeffizienz und -einsparungen sowie der Klimaschutz stärker in das öffentliche Bewusstsein gerückt werden.

### Relevante Aspekte

Für die Stadt Bad Belzig wurde der Endenergieverbrauch sowie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen für das Jahr 2010 bilanziert. Darauf aufbauend wurden mehrere Szenarien, ein Leitbild sowie zahlreiche Ziele für die perspektivische Entwicklung erstellt, die jedoch von einem deutlichen Bevölkerungsrückgang ausgehen, der in dieser Form nicht eingetreten ist. Für diverse öffentliche Gebäude wurden Energiekonzepte verfasst.

### Maßnahmen

- Energie- und Kosteneinsparung bei der Straßenbeleuchtung
- Energieeinsparung in Sanierungsgebieten und von Wohngebäuden im Bestand (inkl. detaillierter Untersuchung von Einzelobjekten und Umsetzungsmaßnahmen)
- Potenziale und Nutzung von erneuerbaren Energien inkl. Untersuchung der Möglichkeit der bilanziellen Selbstversorgung des Ortsteils Dippmannsdorf



|                          |  |   |
|--------------------------|--|---|
| Erstellungsjahr:<br>2014 | Name:<br><b>Integrierter Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplan</b><br>Teil Verkehrliches Leitbild und Handlungskonzept |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt  | X |
|                          | Innovatives Wohnen   | X |
|                          | Lokale Mobilität   | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Der Plan formuliert das verkehrliche Leitbild für die Stadt Bad Belzig und geht dann in einen umfangreichen Bereich über, der die Handlungsfelder und Maßnahmen behandelt. Es werden insbesondere die Handlungsbedarfe für die nächsten fünf bis acht Jahre (2019-2022) aufgezeigt, einige reichen jedoch auch darüber hinaus. Die entwickelten Maßnahmen sollen aus der Phase der Konzeptentwicklung in eine vertiefende Planung überführt bzw. realisiert werden.

### Relevante Aspekte

Im Rahmen der Bearbeitung des Plans wurde ein offenes Verfahren mit breiter Beteiligung der Akteur\*innen und der Öffentlichkeit gewählt. Es wurden insgesamt drei Workshops durchgeführt. Zwei der drei Workshops waren für die Bürger\*innen der Stadt Bad Belzig geöffnet. Der dritte Workshop wurde mit der Arbeitsgruppe Verkehr durchgeführt, der Vertreter\*innen des Tiefbauamtes, interessierte Stadtverordnete und die Verkehrsgesellschaft Belzig angehören.

Im Anschluss an die Analyse und die Erarbeitung des Defizitkatalogs wurden die maßgeblichen Handlungsfelder für die Maßnahmen zur Entwicklung von Mobilität und Verkehr abgeleitet. Daran anknüpfend wurden Einzelmaßnahmen erarbeitet, wobei jeweils die Ausgangssituation und das Maßnahmenkonzept dargestellt wurden.

### Maßnahmen

Die für den Endbericht relevanten Maßnahmen werden den Handlungsfeldern untergeordnet dargestellt.

- **Straßennetz und Entlastung Innenstadt**
  - Entwicklung einer attraktiven Umfahrung der Innenstadt
  - Anpassung Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb der Innenstadt
  - Umgestaltung Straße der Einheit Nord, Radverkehrsführung zwischen Altstadt und der Kreuzung Puschkinstraße neu gestalten
  - Flaniermeile Straße der Einheit
  - Verkehrsberuhigung und Entlastung Markt
  - Verkehrsführung in der Altstadt
  - Pilotprojekt lärmindernde Fahrbahnbeläge
  - Geschwindigkeitskonzept
- **Förderung Radverkehr**
  - Öffnung Einbahnstraßen in Gegenrichtung
  - Einrichtung von Schutzstreifen

- Weitere Verbesserung der Abstellmöglichkeiten
  - Weiterentwicklung des Radroutennetzes/Vertiefung Radverkehrskonzept
- Verbesserung der Bedingung für Fußgänger\*innen
  - Gesicherte Querungen an Hauptverkehrsstraßen
  - Barrierefreiheit
- Erschließung und Fahrtenangebot ÖPNV
  - Optimierung Stadtbusverkehr
  - Verbesserung der Anbindung von Ortsteilen
  - Optimierung des Linienverkehrs im Stadtgebiet
  - Barrierefreie Haltestellen
- Ruhender Verkehr
  - Bewirtschaftungskonzept
  - Parkleitsystem

|                          |  |   |
|--------------------------|--|---|
| Erstellungsjahr:<br>2015 | Name:<br><b>Integriertes Entwicklungskonzept Quartier Klinkengrund</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt  |   |
|                          | Innovatives Wohnen   | X |
|                          | Lokale Mobilität   | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Die Basis für das Konzept bildeten bereits vorliegende Konzepte, Interviews mit lokalen Akteur\*innen, ein Workshop und eine Sozialraumkonferenz zum Klinkengrund. Auf dieser Grundlage wurden die Ausgangssituation analysiert und die konkreten Handlungsbedarfe identifiziert. Aufbauend auf den Ergebnissen und Erkenntnissen wurden Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen für den Klinkengrund aufgestellt, um eine nachhaltige Entwicklungsperspektive für den Klinkengrund aufzuzeigen.

### Relevante Aspekte

Die Mehrheit der Gebäude befindet sich im Eigentum von drei Wohnungsunternehmen.

- Belziger Wohnungsgesellschaft mbH (BEWOG), 892 Wohneinheiten
- Wohnungsgenossenschaft Klinkengrund Belzig e.G. (WgK), 311 Wohneinheiten
- Gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft Belzig e.G. (GWG), 80 Wohneinheiten

Die BEWOG führte vor der Konzepterstellung eine Mieterbefragung zu den Themen Wohnzufriedenheit und Image 2014 durch. Zwei Drittel der Mieter\*innen waren mit der Wohnsituation (sehr) zufrieden. Handlungs- und Verbesserungsbedarf wurde von 71 % der Mieter\*innen bei folgenden Themen gesehen:

- Grün- und Außenanlagen (22 %)
- Gestaltung des Wohngebiets (19%)
- Balkonanbau (18 %)
- Spielplätze (15 %)
- Barrierefreie Nutzung von Wohnungen/Einbau von Fahrstühlen (je 13 %)

Mit dem sozialen Umfeld war ca. ein Drittel der Mieter\*innen zufrieden. Bei der Neuvermietung hatten die Blöcke in der Hans-Marchwitza-Straße ein eher schlechtes Image, wodurch hier verstärkt „problematisches“ Mieterklientel nachzog.

Der Klinkengrund genoss insbesondere in der Gruppe der Senior\*innen einen guten Ruf. Positiv wurden die guten Einkaufsmöglichkeiten und die kurzen Wege zum Stadtbus angesehen.

Um weitere Entwicklungen des Klinkengrunds zu beobachten und darauf zu reagieren, sollte ein Monitoringsystem aufgebaut werden.

Folgende fünf Handlungsfelder wurden basierend auf einer SWOT-Analyse und drei übergeordneten Zielen ausformuliert:

- Wohnen

- Wohnumfeld / öffentlicher Raum und Sauberkeit
- Nahversorgung und Mobilität
- Soziales Zusammenleben und Qualifizierung
- Beteiligung

|   |  |   |
|---|--|---|
| Erstellungsjahr:<br>2017/ 1. Ergänzung<br>vom August 2022 | Name:<br><b>Einzelhandels- und Zentrenkonzept</b><br>Fortschreibung des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes für die<br>Stadt Bad Belzig |   |
| Handlungsfelder   | Vitale Innenstadt  | X |
|   | Innovatives Wohnen   | X |
|   | Lokale Mobilität   | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Aus dem Jahr 2009 liegt der Stadt Bad Belzig ein Einzelhandelskonzept vor, welches die Entwicklungsperspektiven der Einzelhandelsstruktur und somit maßgeblicher Standorte aufzeigt. Die Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes resultiert unter anderem aus einer dynamischen Einzelhandelsentwicklung. Maßgeblicher Anlass zur Fortschreibung sind die Ansiedlung bzw. Erweiterung von Einzelhandelsstandorten und die damit zu erwartenden Auswirkungen auf die Innenstadt als zentralen Versorgungsbereich.

Das Konzept bildet die fachliche Grundlage für die planungsrechtliche Steuerung der (Neu-) Ansiedlung von Einzelhandel. Es kann eine wesentliche Argumentationsgrundlage für die Verhinderung von städtebaulich nicht gewünschten Einzelhandelsstandorten sein.

Im Rahmen des Konzepts wurde die fachliche Grundlage für den planungsrechtlichen Steuerungsprozess der Einzelhandelsentwicklung im gesamten Stadtgebiet gelegt.

### Relevante Aspekte

Das Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Stadt Bad Belzig umfasst die folgenden Bausteine:

- Rahmenbedingungen des Einzelhandelsstandortes Bad Belzig mit Konkretisierung des Einzugsgebiets für den Einzelhandel
- Analyse der damaligen Nachfrage- und Angebotssituation
- Kaufkraftbindung und Entwicklungsperspektiven des Einzelhandels
- Überprüfung und Weiterentwicklung der Zentren- und Standortstruktur des Bad Belziger Einzelhandels
- Steuerung einer flächendeckenden Nahversorgung unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung von Bad Belzig
- Überprüfung von Planvorhaben
- Überprüfung der „Bad Belziger Liste“ zentrenrelevanter Sortimente
- Handlungsleitfaden zur Umsetzung des Konzepts
- Empfehlungen zur planungsrechtlichen Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

| Erstellungsjahr:<br>2018 | Name:<br><b>Lärmaktionsplan</b> |   |
|--------------------------|---------------------------------|---|
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt               | X |
|                          | Innovatives Wohnen              | X |
|                          | Lokale Mobilität                | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Die gesetzliche Verpflichtung zur Lärminderung ergibt sich aus der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Umsetzung in deutsches Recht: BImSchG) und dem Brandenburgischen Kurortegesetz. Der Lärmaktionsplan<sup>5</sup> bezieht sich auf Lärm, der von Kfz- und Eisenbahnverkehr ausgeht.

Auf Grundlage der Lärmkartierung<sup>6</sup> 2017 sowie unter Berücksichtigung der Erkenntnisse aus der Lärmkartierung 2012 bzw. der Voruntersuchung zum Lärmaktionsplan 2013 sowie dem u. a. darauf aufbauenden Verkehrsentwicklungsplan 2014 wurde der Lärmaktionsplan aufgestellt, der dazu geeignet ist, erkannte Konflikte (bspw. lärmbelastetes Wohngebiet) sukzessive abzubauen und die Lärmbelastung auch unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen einer Kurstadt zu reduzieren.

### Relevante Aspekte

Im Abschnitt „Lärmsituation in Bad Belzig“ wurde die Bestandssituation hinsichtlich der Lärmbelastung in Bad Belzig ausführlich beleuchtet. Auch eine Identifizierung von „Ruhigen Gebieten“<sup>7</sup> fand in diesem Rahmen statt.

Die Ansätze zur Lärminderung wurden bereits überwiegend in den Voruntersuchungen zum Lärmaktionsplan 2013 sowie im Verkehrsentwicklungsplan 2014 dargelegt.

Insgesamt neun Strategien und Handlungsfelder, die in der Anlage 1 „Strategien und Handlungsfelder der Lärminderung“ detailliert erläutert werden, werden benannt:

- Stadtplanerische Ansätze
- Verkehrsorganisation und Verkehrssystemmanagement
- Erhalt und Sanierung der Verkehrsinfrastruktur
- Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätskonzepte
- Straßenraumgestaltung

---

<sup>5</sup> Ein Lärmaktionsplan ist ein fachübergreifendes Planungsinstrument, das die Belange des Lärmschutzes bei allen infrastrukturellen und umweltpolitischen Planungen so weit wie möglich berücksichtigt. Ziel dieser Planung ist es, einerseits den Umgebungslärm vorrangig an jenen Orten zu reduzieren, wo die Geräuschbelastung ein gesundheitsschädigendes Ausmaß erreicht hat. Andererseits sollen aber gleichzeitig auch ruhigere Gebiete als solche geschützt und erhalten werden.

<sup>6</sup> Grundlage für die Kartierung sind üblicherweise die in der alle fünf Jahre stattfindenden systematischen Verkehrszählung des Bundes und der Länder (SVZ) erhobenen Verkehrsmengen des Kfz-Verkehrs.

<sup>7</sup> Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll ein Ziel der Lärmaktionsplanung sein, „ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen“. Die zu schützenden ruhigen Gebiete sind im LAP festzulegen, wobei das Gesetz keine näheren Vorgaben zur Vorgehensweise bei der Bestimmung dieser Gebiete macht. Gemäß EU-Richtlinie ist nach Beschluss der ruhigen Gebiete einer weiteren Zunahme des Umgebungslärms für diese vorzubeugen.

- Aktiver und passiver Lärmschutz
- Öffentlichkeitsarbeit
- Entwicklung Instrumentarien und Monitoring
- Sonstige Strategien und Ansätze

### Maßnahmen

Folgende für den Endbericht relevante Maßnahmen werden benannt:

- Entlastung der Altstadt von gebietsfremden Durchgangsverkehren
- Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit im Altstadtkern auf 20 km/h
- Verbesserung der Barrierefreiheit der Bushaltstellen
- Tempo 30 auf der B 246 Puschkinstraße/Steinstraße
- Tempo 30 auf der „verlängerten“ Puschkinstraße

|                          |  |   |
|--------------------------|--|---|
| Erstellungsjahr:<br>2019 | Name:<br><b>Konzeption „Schule 2024“</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt                        |   |
|                          | Innovatives Wohnen                       | X |
|                          | Lokale Mobilität                         | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Ziel der vorliegenden Konzeption „Schule 2024“ ist es, die Grundlage für eine dauerhafte und qualitative bauliche Lösung für den Schulstandort Bad Belzig zu schaffen und so das kommunale Schulangebot zu verbessern. Die Konzeptergebnisse liefern eine Grundlage für weitere Planungsschritte, (politische) Entscheidungen über Investitionen und Anpassungen im Schulbestand und damit die zukünftige Schulentwicklung in der Stadt Bad Belzig.

### Relevante Aspekte

Aufbauend auf einer Analyse der aktuellen Bevölkerungssituation sowie der Schülerzahlen wurde die zukünftige Bevölkerungs- und Bedarfsentwicklung in verschiedenen Szenarien für die Stadt Bad Belzig prognostiziert. Anschließend fand eine tiefere Betrachtung der Schulstandorte Kleine Grundschule Dippmannsdorf, Geschwister-Scholl-Grundschule und Kraus-Tschtschog-Oberschule statt.

Im Ergebnis der Konzeption „Schule 2024“ wurden Empfehlungen für die weitere Schul- und Standortentwicklung formuliert.

### Maßnahmen

- Orientierungshilfe für die baulich-räumliche Entwicklung des Schulstandortes Weitzgrunder Weg
- Optimierungsoptionen für die Grundschule Dippmannsdorf



|                          |  |   |
|--------------------------|--|---|
| Erstellungsjahr:<br>2019 | Name:<br><b>Analyse und Fortschreibung der Kurortentwicklung in Bad Belzig</b> |   |
| Handlungsfelder          | Vitale Innenstadt  | X |
|                          | Innovatives Wohnen   | X |
|                          | Lokale Mobilität   | X |

### Gegenstand/Zielstellung

Die Analyse und Fortschreibung der Kurortentwicklung in Bad Belzig dient der Sicherung des Prädikats und zur Stärkung der „Gesundheitsstadt Bad Belzig“.

Das Konzept betrachtet die bisherigen konzeptionellen Grundlagen bzw. deren Umsetzungsstand und benennt darauf aufbauend die Strategien, Projekte und Maßnahmen, mit der die nächste Stufe der kurörtlichen Entwicklung und eine Weiterentwicklung der Infrastruktur erreicht werden sollen. Die neuen Projekte und Maßnahmen wurden mit den Akteur\*innen vor Ort entwickelt und abgestimmt.

### Relevante Aspekte

Die Stadt Bad Belzig befindet sich im Wettbewerb um Besucher\*innen mit anderen Gesundheitsstandorten der Region.

Im Kapitel „Ist-Situation“ werden die touristischen Merkmale der Stadt Bad Belzig detailliert aufgeführt. Darauf aufbauend werden touristische Potenziale identifiziert und ein SWOT-Profil gebildet.

Folgende Ziele werden benannt:

- Die gemeinsame Identität als Thermalsole-Heilbad und Gesundheitsstadt bei den Einheimischen, Gastgeber\*innen und Partner\*innen entwickeln bzw. stärken
- Bad Belzig als Ort zum Leben und Erholen stärken und weiterentwickeln
- Die touristische Wertschöpfung für die Stadt und die Ortsteile steigern
- Die Reiseregion Fläming und deren besondere Themen stärken
- Die eigene Wettbewerbsfähigkeit und Anziehungskraft erhöhen
- Die nachhaltige Entwicklung des Tourismus vorantreiben

Folgende Strategien zur Erreichung der Ziele werden aufgeführt:

- Klare Profilierung, Konzentration auf die Kerneigenschaften
- Qualität weiter ausbauen
- Starkes Gesundheits-/Tourismus-Netzwerk aufbauen
- Touristisches bzw. gesundheitstouristisches Angebot stetig weiterentwickeln, inszenieren, erlebbar machen, investieren
- Weiterentwicklung des Marketings, mehr digitale und „Social Media“-Kommunikation

## Maßnahmen

Das Konzept führt Maßnahmen aus früheren Konzepten auf, die weiterhin von Bedeutung sind. Folgende Maßnahmen des Konzepts (untergliedert nach Bereichen) sind relevant für den Endbericht.

- Infrastruktur
  - A2 Sole-Wanderweg Therme-Marktplatz (Masterprojekt)
  - A3 Kommunikationszentrum Marktplatz / Sole-Highlight (Masterprojekt)
  - A5 Rad- und Wanderwegnetz, innerörtliches Leitsystem
  - A6 E-Mobilität, Modellstadt selbstfahrender e-Shuttle
- Angebote
  - C5 Regionaler Produkte Shop
  - C7 mehr Kulturangebote
- Marketing
  - D1 Weiterentwicklung und Vernetzung Webauftritte
  - D2 digitales Marketing

### 3 Entwicklungsstand

Derzeit leben in Bad Belzig 11.215 Einwohner\*innen (Stichtag 31.12.2021) verteilt auf 14 Ortsteile. Der Siedlungsschwerpunkt befindet sich in der Kernstadt Bad Belzig. Insgesamt leben im Kernbereich der Stadt ca. 70% der Gesamtbevölkerung (7.838 Einwohner\*innen)<sup>8</sup>. Zwischen den Jahren 2007 bis 2017 war die Bevölkerungsentwicklung Bad Belzig mit -2,8% (-324 Einwohner\*innen) leicht rückläufig<sup>9</sup>. Jedoch lässt sich ausgehend vom Jahr 2017 zu 2022 wiederum ein leichtes Bevölkerungswachstum von ca. +0,8% (94 Einwohner\*innen) verzeichnen.

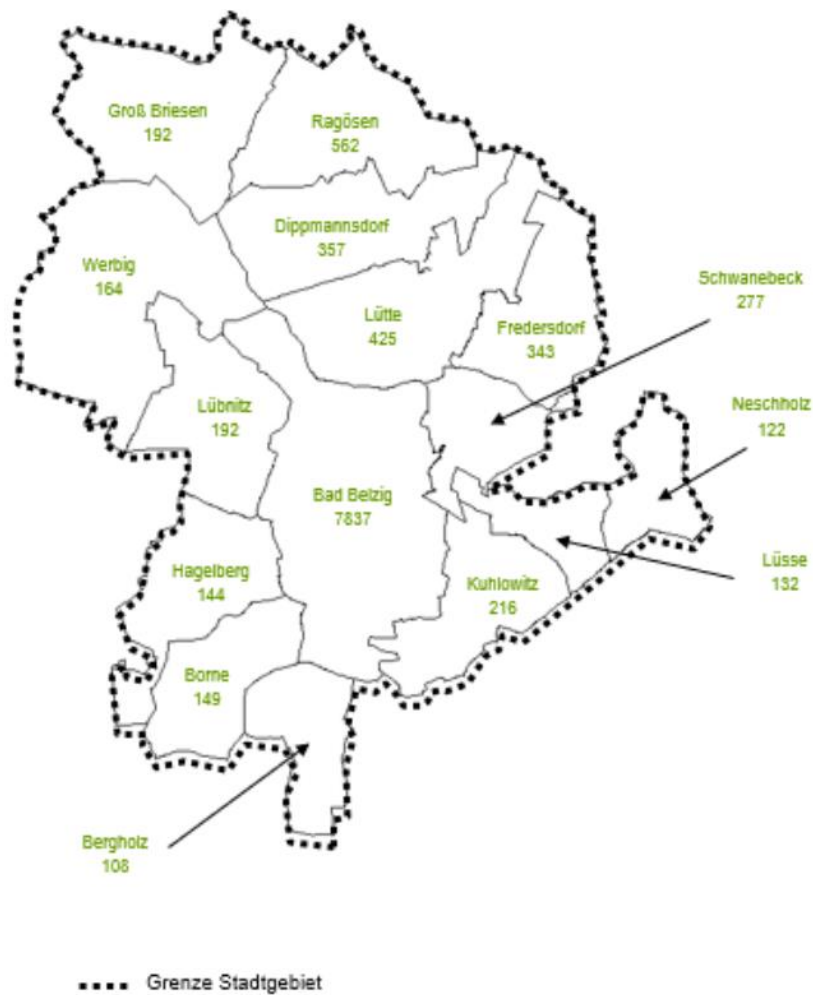


Abb. 1: Übersicht Stadtgebiet Bad Belzig, Stadt Bad Belzig

---

<sup>8</sup> ISEK 2035+, LPG 2022

<sup>9</sup> Landkreis Potsdam-Mittelmark: Demografiebericht Nr. 4. (2019)

Für die Entwicklung von bedarfsorientierten Maßnahmen für die einzelnen Fachthemen ist es relevant, die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zu betrachten. Im Rahmen des INSEK Bad Belzig 2035+ wurde eine Bevölkerungsprognose für Bad Belzig bis 2040 erarbeitet. Die Prognose fußt auf die Raumordnungsprognose (ROP) des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) für den Landkreis Potsdam-Mittelmark, wobei dies auf Bad Belzig skaliert wurde. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Bevölkerungsentwicklung in Bad Belzig um drei Prozentpunkte (seit 2000) ungünstiger verlief als auf Landkreis-Ebene. Als Basiswert wurde die tatsächliche Einwohnerzahl von Bad Belzig im Jahr 2017 (11.284 Einwohner\*innen) verwendet. Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark wird ein Bevölkerungswachstum von ca. 5% angesetzt, unter Berücksichtigung der ungünstigen Entwicklung Bad Belzigs (-3%) wird ein Zuwachs bis 2030 von 1,3% (ca. 11.431 Einwohner\*innen) und bis 2040 von 1,6% (ca. 11.465 Einwohner\*innen) prognostiziert. Diese Bevölkerungsprognose wird dem Konzept zugrunde gelegt.

Im folgenden Abschnitt werden die Entwicklungsstände der drei Themenfelder aufgezeigt.

## A Innenstadt

Die Bad Belziger Innenstadt befindet sich im Südwesten des Stadtgebietes. Umgrenzt vom Belziger Bach umfasst das Areal die Straßenzüge entlang des historischen Stadtkerns.

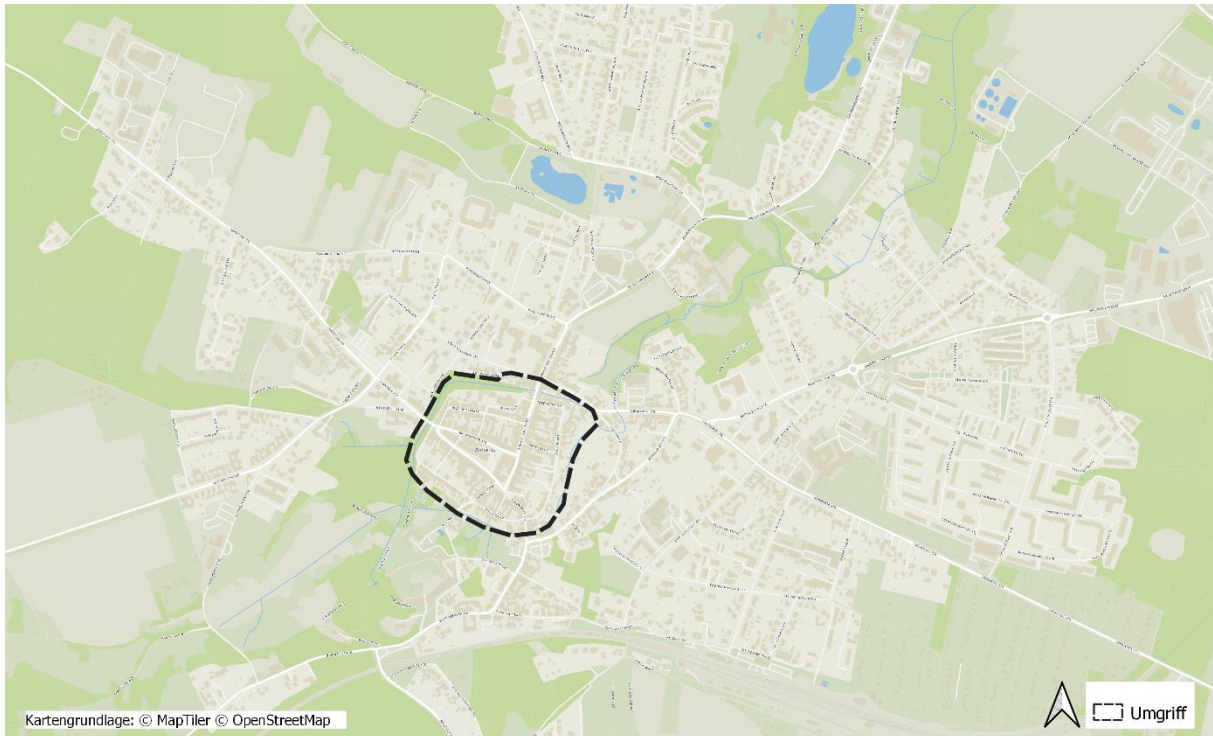


Abb. 2: Abgrenzung Bad Belziger Innenstadt

Der Innenstadtbereich Bad Belzigs weist eine eher kleinteilige Baustruktur auf und ist geprägt von zwei- bis dreigeschossigen Altbauten in Blockrandbauweise. Die engen Gassen und teilweise noch gepflasterten Straßenzüge unterstreichen den historischen Charakter der Innenstadt.

Prägnant ist zudem ein einheitlich bebautes Innenstadtbild mit fast vollständig sanierter Bausubstanz. Auffällige Gebäude sowie Baulücken sind nur marginal vorhanden. Beispielsweise ist am südlichen Ende der Sandberger Straße eine potenzielle Baufläche für Neubauprojekte zu erkennen. Sanierungspotenziale sind ebenfalls im südlichen Bereich der Sandberger Straße sowie vereinzelt in der Magdeburger Straße, der Reißigerstraße oder der Wallstraße vorhanden. Zudem sind die Innen- und Hinterhöfe, teilweise auch sehr kleinteilig, mit weiteren Nebengebäuden bebaut, die zum Teil ebenfalls saniert sind. Weitere bauliche Missstände sind augenscheinlich nicht zu erkennen. Dies ist ggf. dem Umstand zu verdanken, dass der Innenstadtbereich aktuell nur geringen Leerstand aufweist.

Bad Belzig ist Teil mehrere Förderprogramme der Städtebauförderung wie etwa „Lebendige Zentren“ oder „städtebaulicher Denkmalschutz“. Im Rahmen derartiger Bund-Länder-Programme konnte im „Sanierungsgebiet Historische Altstadt“ wesentlich zur Entwicklung und zum Erhalt eines ansprechenden Stadtbildes beigetragen werden.

Ein Großteil des Gebäudebestandes in der Bad Belziger Innenstadt dient der Wohnnutzung. Neben Mehrfamilienhäusern mit entsprechenden Etagenwohnungen sind auch Einfamilienhäuser im Innenstadtbereich zu erkennen. Ergänzend dazu ist das innerstädtische Stadtbild durch zahlreiche Gewerbeeinheiten geprägt. Einrichtungen von Handel, Dienstleistung und Gastronomie konzentrieren sich vor allem entlang der Straßenzüge der Straße der Einheit, der Magdeburger Straße, Wiesenburger Straße und Sandberger Straße (s. Abb. 3). Der verdichtete Einzelhandel- und Dienstleistungsbesatz kann somit einen Teil der mittelzentralen Versorgungsfunktion sicherstellen. Wie bereits im Einzelhandel- und Zentrenkonzept beschrieben, soll auch künftig dieses Hauptgeschäftszentrum der Belziger Innenstadt langfristig als Handels- und Dienstleistungszentrum für mittelzentrale Versorgungsfunktionen gesichert werden. Die Sicherung und auch weitere Aufwertung des Einzelhandelsangebotes mit zentrenrelevanten Sortimenten wie u. a. Haushaltswaren, Bekleidung, Schreibwaren oder Unterhaltungselektronik ist eng mit einer profilierten und attraktiven Innenstadt verbunden. Aber auch ein erweitertes Angebotsportfolio mit Funktionsbereichen wie Freizeit, Gastronomie und Dienstleistungen tragen zu einem funktionalen Zentrum mit Stadtidentität bei.



Abb. 3: Nutzungen Innenstadt, eigene Darstellung

Außerdem ist die Entwicklung der Innenstädte durch diverse strukturelle Veränderungen wie beispielsweise den demographischen Wandel geprägt. In den vergangenen Jahren gab es einige altersbedingte Geschäftsaufgaben in der Bad Belziger Innenstadt und keinen adäquaten Nachfolger für die Geschäftsbereiche. Vor allem hat der Einzelhandel aber mit einer starken Dynamik im E-Commerce zu kämpfen. Die Integration von stationärem Einzelhandel und Online-Handel durch eine Multichannel-Strategie ist daher unumgänglich.

Die Bad Belziger Innenstadt hinterlässt aktuell einen positiven Gesamteindruck. Das hat auch eine Studie der IFH Köln aus dem Jahr 2022 ergeben bei der 73,2% der Befragten die Schulnote 1 für „sehr gut“ oder 2 für „gut“ in der Kategorie Attraktivität vergeben haben<sup>10</sup>. Der hohe Sanierungsstand sowie der geringe Leerstand sowohl im Bereich der Wohn- als auch der Gewerbeimmobilien zeigen eine belebte Bad Belziger Altstadt, die es zu erhalten gilt.

Die Abb. 3 zeigt eine Übersicht vorhandener Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe innerhalb des Untersuchungsraumes. Im Einzelhandelskonzept wird der Bereich entlang der

<sup>10</sup> IFH Köln, Befragung Innenstädte 2022



Straße der Einheit und der Wiesenburger Straße als zentraler Versorgungsbereich definiert, dessen Erhalt und Weiterentwicklung als prioritäre Zielstellung benannt wird. Dies ist unter anderem durch ein hohes Aufkommen von Betrieben mit zentrenrelevanten Sortimenten realisierbar. Aber auch durch die Ansiedlung Zentren ergänzender Funktionen wie beispielsweise ladenähnliche Dienstleistungen und Gastronomie. Eine Sicherung und Stärkung der Angebots- und Branchenvielfalt ist erstrebenswert. Die Übersicht lässt erkennen, dass das Angebot im Bereich der zentrenrelevanten Sortimente, welche hier in den Kategorien „Einzelhandel“ und „Nahrungs- und Genussmittel“ zusammengetragen wurden, im Bereich der Wiesenburger Straße lückenhaft ist und keine zusammenhängende „Einkaufslandschaft“ vorliegt.

Trotz attraktivem Erscheinungsbild sind in der Bad Belziger Innenstadt gestalterische und auch städtebauliche Defizite zu erkennen. Vor allem die fehlende Barrierefreiheit im gesamten Innenstadtbereich ist zu bemängeln. Auch beeinträchtigt das hohe Verkehrsaufkommen des MIV die Bewegungsfreiheit für Passant\*innen und Fußgänger\*innen erheblich und schmälert das Attraktivitätsniveau der innerstädtischen Freiräume. So scheinen Sitzbereiche der Außengastronomie tlw. durch hohe Verkehrsbelastungen unattraktiv. Neben der Lärmbelastung ist auch das Platzangebot für Freisitze nur beschränkt verfügbar. Der ruhende Verkehr nimmt hier einen Großteil der öffentlichen Freiflächen ein und minimiert den Platz für potenzielle Gastronomie oder anderweitige Freizeitnutzungen. Dies ist vor allem entlang der Straße der Einheit und der Wiesenburger Straße zu erkennen. Auch auf dem Marktplatz dominiert das Bild des ruhenden Verkehrs. Der gesamte Bereich ist mit Parkplätzen ausgestattet, die, außer an Markttagen, unentwegt genutzt werden. Die betroffenen Straßenzüge und vor allem der Bad Belziger Marktplatz lassen dadurch eher eine minderwertige Aufenthaltsqualität erkennen. Generell weist der Marktplatz keine ansehnlichen gestalterischen Merkmale auf und lädt wenig zum Verweilen ein. Die Geschäftslage um den Marktplatz wird überwiegend von Dienstleistungsbetrieben dominiert. Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten im Angebot, die oft einen dynamischen Kundenverkehr hervorrufen, sind hier, abgesehen von einem Drogeriemarkt, nicht angesiedelt.

## B Wohnen

Aktuell hat Bad Belzig inkl. Ortsteile eine Einwohnerzahl von 11.215 (Stand 31.12.2021), davon leben 7838 in der Kernstadt. War für Bad Belzig zunächst ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, hat sich dieser in einen positiven Trend gewandelt. Seit Mitte der 2010er Jahre hat sich die Einwohnerzahl zusehends stabilisiert. Erfreulicherweise ist für den Zeithorizont 2040 ein leichter Bevölkerungszuwachs von ca. 300 Einwohner\*innen prognostizierbar.

Auch die Anzahl an Wohneinheiten in Bad Belzig ist im Zeitraum von 2015 bis 2021 mit einem Zuwachs von 139 Einheiten auf insgesamt 5704 Einheiten gestiegen. Der Großteil der Wohneinheiten verteilt sich auf Gebäude mit einer Wohneinheit (2079 Einheiten) und Gebäude mit drei oder mehr Wohneinheiten (2559 Einheiten). Dies lässt sich zu einem auf die Vielzahl



an Einfamilienhäusern als auch auf eine große Menge an Mehrfamilienhäusern im Stadtgebiet zurückführen. Die Mehrzahl der Mehrfamilienhäuser befindet sich in den Stadtteilen Altstadt und Klinkengrund, wobei die Mehrfamilienhäuser im Klinkengrund mehrheitlich im industriellen Wohnungsbau errichtet wurden<sup>11</sup>.

Im Rahmen der parallellaufenden Fortschreibung des INSEK wurde ermittelt, dass in Bad Belzig eine sehr hohe Nachfrage nach Wohnraum besteht. Insbesondere große Wohnungen mit vier Räumen und mehr werden nachgefragt, in erster Linie von Familien. Dennoch interessieren sich auch andere Haushaltstypen (bspw. Wohngemeinschaften) verstärkt für große Wohnungen. Des Weiteren ist aufgrund des demographischen Wandels mit einem steigenden Bedarf an barrierefreien Wohnungen zu rechnen, dem die Bad Belziger Wohnungsmarktentwicklung gerecht werden muss. Die Prognose der benötigten Wohnungen, vor allem im Hinblick auf die Größe der Wohnungen bis zum Jahr 2030 unterliegt jedoch Schwankungen. Grund dafür ist unter anderem die dynamische Entwicklung der durchschnittlichen Haushaltsgrößen. Bei einer Haushaltsgröße von 1,87 Personen pro Haushalt ist nach aktuellem Stand des Wohnungsangebotes in Bad Belzig von einem Wohnungsüberhang von 294 Wohneinheiten auszugehen. Wenn sich jedoch die Anzahl der Personen pro Haushalt auf 2,15 erhöht, ist ein Wohnungsbedarf von 268 Wohneinheiten zu erwarten. Je größer der Haushalt desto mehr Wohnraum bzw. größerer Wohnungen werden erforderlich.

Gemäß Angaben der Fortschreibung des INSEK ergeben sich aus rechtsverbindlichen und sich in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen Wohnbaupotenziale von ca. 120 Wohneinheiten für die Kernstadt. Im seit 2016 rechtskräftigen Flächennutzungsplan sind noch unbebaute Wohnbauflächen in der Kernstadt von ca. 60.000 m<sup>2</sup> dargestellt.<sup>12</sup>

#### Exkurs:

In einem Beitrag in dem von der Akademie für Raumentwicklung veröffentlichten „Kompendium Kleinstadtforschung“ befassen sich die Autorinnen Prof. Katrin Großmann und Dr. Kerstin Schenkel mit „Wohnen in Kleinstädten – zwischen Potential- und Problemheuristiken“. Resümierend stellen sie fest, dass Wohnen ein zentrales Merkmal und eine Ressource von Kleinstädten ist, die jedoch im Vergleich zu Großstädten unzureichend erforscht sei. Ein besonderes Risiko wird beim Thema der Altersarmut und den daraus resultierenden Folgen, wie bspw. Verdrängung, gesehen. Auch sei die Forschung noch nicht so weit zu beurteilen, welche Folgen die angespannten Wohnungsmärkte in Großstädten (für Bad Belzig sind hier vornehmlich die Entwicklungen in Berlin relevant) für Kleinstädte haben. Ob die verdrängten Haushalte an die Stadtränder ziehen oder auch den ländlichen Raum zunehmend in Betracht ziehen, sei noch unklar.

Weitere Themen, die es nicht aus den Augen zu verlieren gilt, sind zukünftige Wohntrends, die sich angesichts der sich zunehmend ausdifferenzierenden und flexibilisieren Lebensstile

---

<sup>11</sup> Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Statistischer Bericht F I 1 -j/21, 2022

<sup>12</sup> Angaben von Hr. Bein, Stadtverwaltung Bad Belzig

und arbeitsweltlichen Zusammenhänge ergeben sowie die Digitalisierung. Die Folgen von Multilokalem Wohnen sowie Zweit- und Ruhestandswohnsitzen für Kleinstädte lassen aus Sicht der Autorinnen viele Fragen offen.

## C Mobilität

Mobilität ist ein unverzichtbares Bedürfnis unserer heutigen Gesellschaft und bildet die Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftlichen Austausch, Beschäftigung und Wohlstand. Damit in Städten Lebens- und Aufenthaltsqualität erhalten bleibt und der Autoverkehr nicht überproportional zu den Einwohnerzahlen steigt, müssen die Verkehrswege zukünftig anders gedacht und organisiert werden. Dies gelingt, wenn Wege kurzgehalten werden, sodass sie komfortabel zu Fuß zurückgelegt werden können oder die Fahrradmobilität durch entsprechende Wegeangebote und Anbindungsmöglichkeiten an vorhandene Fahrradwege geschaffen werden. Vor allem in ruralen Gebieten und Kleinstädten stellt dies in der Regel eine große Herausforderung dar, weil die bestehenden Infrastrukturen stark MIV-fokussiert sind. Weiterhin kann durch die Schaffung alternativer Mobilitätsangebote, wie bspw. Sharing-Angebote, langfristig eine Veränderung im individuellen und gesellschaftlichen Mobilitätsverhalten erreicht werden. Nachfolgend wird der aktuelle Entwicklungsstand für die verschiedenen Verkehrsmittel und -arten für und in Bad Belzig dargestellt.

### Motorisierter Individualverkehr (MIV) und ruhender Verkehr

Bad Belzig ist hinsichtlich des MIV-Verkehrs gut organisiert und an regionale sowie überregionale Verkehrswege angebunden. Überregional verlaufen zwei Autobahnen in räumlicher Nähe zu Bad Belzig, nördlich die A2 sowie süd-östlich die A9. Die A2 ist innerhalb von ca. 25 Minuten und die A9 in ca. 12 Minuten vom Stadtzentrum mit dem Auto erreichbar. Des Weiteren verlaufen durch Bad Belzig zwei Bundesstraßen (B246 und B102), welche eine bedarfsgerechte regionale MIV-Anbindung gewährleisten. Die Bundesstraße B246 verläuft in Südwest-Nordost-Richtung direkt durch das Kernstadtgebiet, wohingegen die Bundesstraße B102 in Südost-Nord-Richtung Bad Belzig tangierend verläuft. Die beiden Bundesstraßen treffen sich im nördlichen Stadtgebiet. Innerörtliche Hauptstraßen sind:

- Borner Straße (Süd-Nordost-Richtung),
- Berliner Straße (Süd-Nord-Richtung),
- Niemecker Straße (West-Ost-Richtung),
- die Lübnitzer Straße (Nordwest-Ost-Richtung),
- Gliener Straße (Südwest-Nord-Richtung, innerörtliche B246),
- Brandenburger Straße (Süd-Nordost-Richtung, innerörtliche B246)

Die Innenstadt ist über drei Knotenpunkte verkehrstechnisch angebunden, Straße der Einheit/ Niemegker Straße (Norden), Magdeburger/ Wiesenburger Straße (Westen) und Sandberger Straße/ Berliner Straße (Süden). Der Autoverkehr ist in der Altstadt omnipräsent, vor allem die Wiesenburger Straße in Verlängerung mit der Sandberger Straße wird von Pkw-Fahrer\*innen genutzt, um von Süd oder Ost nach West zu kommen. Des Weiteren wird die Straße der Einheit von Pkw-Fahrer\*innen zur Erschließung von Nord nach West oder Süd genutzt. Insgesamt ergibt sich hierdurch eine erhebliche verkehrliche Belastung der Altstadt von Bad Belzig.



Abb. 4: Grobklassifizierung Straßennetz (rot = Hauptverkehrsstraße, orange = Nebenstraße)

Ebenfalls ist der ruhende Verkehr stark prägend für die Bad Belziger Innenstadt. Am Marktplatz sowie in der Straße der Einheit existieren geordnete Parkplätze für Pkws. Im restlichen Straßenraum der Altstadt findet ein ungeordnetes<sup>13</sup> Parken von privaten Pkws statt, wobei dies kostenpflichtig erfolgt. Im Bereich der Reißigerstraße, des Kirchplatzes, Töpferstraße und Mauerstraße existieren Anwohnerparkplätze. Durch diesen Vorgang erfolgt eine starke Okkupierung von Stadtraum innerhalb der Altstadt für den ruhenden Verkehr, welcher somit keinerlei anderer Nutzung zur Verfügung steht.

---

<sup>13</sup> keine Fahrbahnmarkierung vorhanden, parken der Autos frei im öffentlichen Straßenraum



Abb. 5: Bad Belziger Marktplatz mit parkenden Pkws und Fahrrädern (eigenes Foto)



Abb. 6: Straße der Einheit

Südlich der Innenstadt an der Sandberger Straße/ Berliner Straße existieren zwei größere Parkplatz-Anlagen (Parkplatz am Sandberger Platz und am Meierhof) mit ca. 100 Stellplätzen. Auf dem Parkplatz Meierhof ist das Abstellen des Pkws zeitlich unbegrenzt und kostenfrei. Auf dem Sandberger Platz sind ebenfalls alle Stellplätze kostenfrei, jedoch sind zwei Drittel der Plätze zeitlich beschränkt. Weitere öffentliche Parkplatz-Anlagen befinden sich am Bahnhof Bad Belzig (ca. 130 Stellplätze)<sup>14</sup>, an der Kreisverwaltung Potsdam-Mittelmark, an der Lübnitzer Straße (Schweinemarkt) oder an der Steintherme. Insgesamt ergibt sich durch alle öffentlichen Parkplätze ein Stellplatzvolumen von 1134 Stellplätzen. Werden die Stellplätze von den lokalen Einkaufsmärkten hinzugenommen, ergibt sich ein Gesamtvolumen von 1414 (+380 Stellplätze).

Tab. 4 Übersicht Pkw-Parkplätze in und um Altstadt Bad Belzig

| Straße                      | Anzahl der Stellplätze                           | Organisation |
|-----------------------------|--|--------------|
| Straße der Einheit          | 17x Stellplätze (Nord)<br>26 x Stellplätze (Süd) | Geordnet     |
| Töpferstraße                | 3x Stellplätze                                   | Ungeordnet   |
| Mauerstraße                 | 17x Stellplätze                                  | Ungeordnet   |
| Reißigerstraße / Kirchplatz | 15x Stellplätze, 6x Stellplätze (Kirche)         | Ungeordnet   |
| Markplatz                   | 34x Stellplätze                                  | Geordnet     |

<sup>14</sup> Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: Endbericht Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg 2020

| Straße                     | Anzahl der Stellplätze                                       | Organisation                       |
|----------------------------|--|------------------------------------|
| Magdeburger Straße         | 18x Stellplätze  | Ungeordnet                         |
| Wiesenburger Straße        | 1x Behindertenparkplatz,<br>2x (Rathaus),<br>12 Stellplätze  | Geordnet<br>Geordnet<br>Ungeordnet |
| Baderstraße                | 12x Stellplätze  | Ungeordnet                         |
| Schlossstraße              | 7x Stellplätze   | Ungeordnet                         |
| Lübnitzer Straße           | 20x Stellplätze  | Ungeordnet                         |
| Gliener Straße             | 13x Stellplätze  | Ungeordnet                         |
| Niemöllerstraße            | 30x Stellplätze  | Ungeordnet                         |
| Ernst-Thälmann-Straße      | 10x (Motorrad),<br>20x Stellplätze                           | Geordnet<br>Ungeordnet             |
| Parkplatz Schweinmarkt     | 104x Stellplätze<br>2x Behindertenparkplätze                 | Geordnet                           |
| Parkplatz Meierhof         | 29x Stellplätze<br>1x Behindertenparkplatz                   | Geordnet                           |
| Parkplatz Sandberger Platz | 69x Stellplätze<br>3x (Motorrad)<br>2x Behindertenparkplätze | Geordnet                           |

Im restlichen Siedlungsgebiet Bad Belzig findet, je nach Siedlungsstruktur, ein Abstellen des eigenen Pkws auf dem privaten Grundstück oder im direkt angrenzenden Straßenraum statt. Wohnquartiere, wie die Wohnsiedlung an der Martin-Luther-Straße/ Weitzgrunder Weg, welche vorrangig durch Einfamilienhäuser geprägt sind, organisieren den ruhenden Verkehr vorrangig im privaten Raum. Wohnbereiche, wie der Klinkengrund, welcher durch Zeilenbauten in Plattenbauweise stadtypologisch geprägt ist, organisieren den ruhenden Verkehr im direkt angrenzenden Straßenraum oder in einem Garagenkomplex an der Brücker Landtsraße sowie in den Innenbereichen.



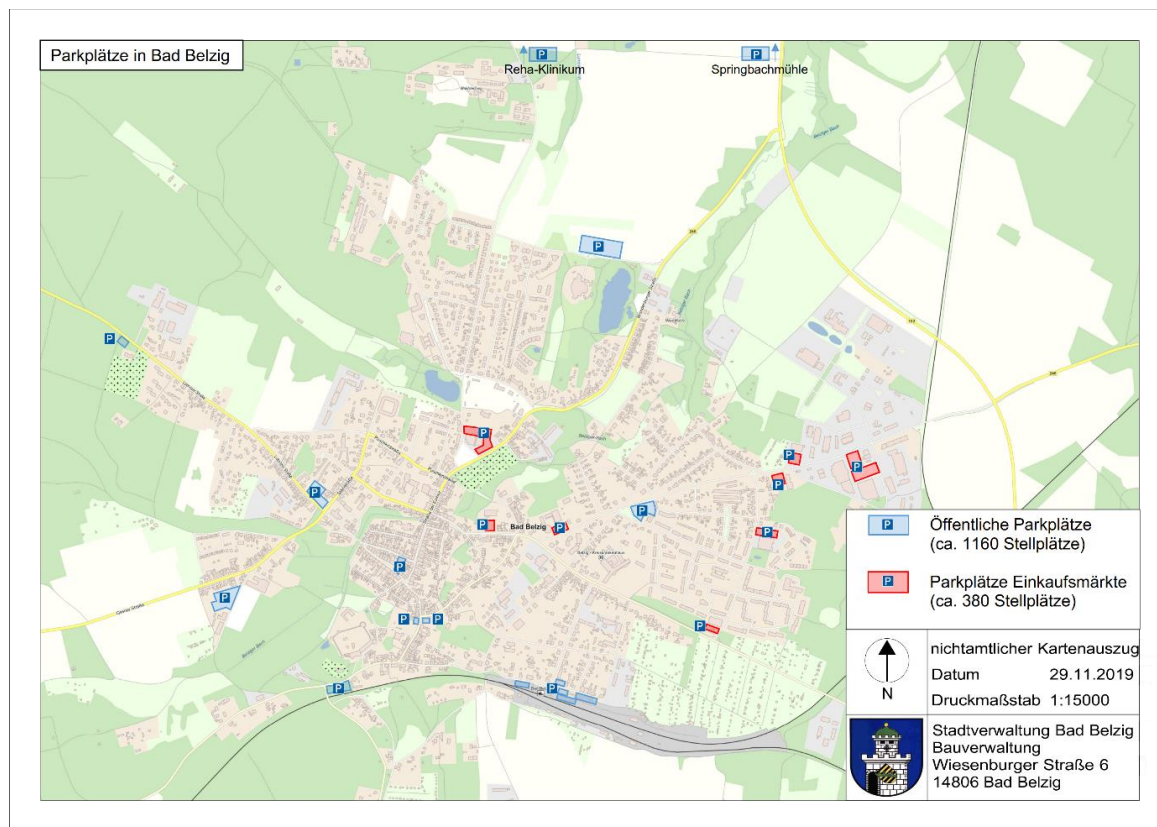


Abb. 7: Parkplätze in Bad Belzig (Quelle: Stadt Bad Belzig)

## Radverkehr

Verkehrsinfrastruktur für Radfahrer\*innen ist eine Grundbedingung zur Förderung und Stärkung von Radmobilität innerhalb Bad Belzigs. Bezüglich der Sicherheit für die Rad-Verkehrsteilnehmer\*innen wird es empfohlen, dass die ihnen zugeordneten Verkehrsflächen räumlich getrennt von anderen Verkehrsarten (z. B. Pkws) sind. Weiterhin ermöglichen separate Verkehrsflächen eine bessere und durchgehende Führung durch den städtischen Raum.

Hinsichtlich der Verfügbarkeit von überörtlichen Radinfrastrukturen sind in Bad Belzig ein nationaler und ein regionaler Radweg bekannt. Der Radweg „EuroVelo 7“ verläuft durch insgesamt sieben europäische Länder und verläuft in Süd-Nord-Richtung durch Bad Belzig in Richtung Berlin. Des Weiteren existiert der Brandenburger Radweg „Historische Stadtkerne – Route 4“, welcher durch das Havelland und dem Fläming verläuft. Innerhalb der Beteiligungsprozesse wurde durch die Bürgerschaft kommuniziert, dass es eine überörtliche Radanbindung von Bad Belzig nach Brück gibt. Der Radweg ist bisher bis zum Ortsteil Lüsse hergestellt. Des Weiteren existiert eine Radwegeverbindung von Bad Belzig über Niemeck bis nach Treuenbrietzen. Nach Südwesten ist ebenfalls eine Radweganbindung entlang der B246 bis nach Wiesenburg vorhanden. Nach Görzke entlang der Landstraße L95 ist keine überörtliche Radinfrastruktur gegeben.

Es gilt festzustellen, dass in Bad Belzig keine eigenen Fahrradwege, welche räumlich separat geführt werden, existieren. Der Großteil der Bad Belziger Straßen erlaubt durch Verkehrsbeschilderung die Nutzung des Fahrrads auf dem Gehweg oder der Radverkehr findet auf untergeordneten Erschließungsstraßen (Sammel- bis Anliegerstraßen) statt (siehe gelb auf Abb. 8). Ebenso werden kleinere Erschließungswege (Trampelpfade) innerhalb der Einfamilienhaus-Siedlung von Fahrrädern genutzt. Auf den großen Hauptverkehrsstraßen (z. B. Lübnitzer Straße, Brandenburger-Straße, Berliner Straße oder Wiesenburger Straße) erfolgt die Führung des Radverkehrs komplett auf der Straßenverkehrsfläche (siehe rot auf Abb. 8). Damit wird ein erhebliches Ausbaupotenzial für den Radverkehr hinsichtlich Infrastruktur-Ausbau in Bad Belzig ersichtlich. Dies wird auch in der 2. Beteiligungsrunde für „Lokale Mobilität“ von „Meine Stadt der Zukunft“ ersichtlich. Dabei wurde von 65% der Befragten angegeben, dass man das Fahrrad, Pedelec, E-Bike oder Lastenrad nicht als Hauptverkehrsmittel in Bad Belzig benutzen kann<sup>15</sup>.

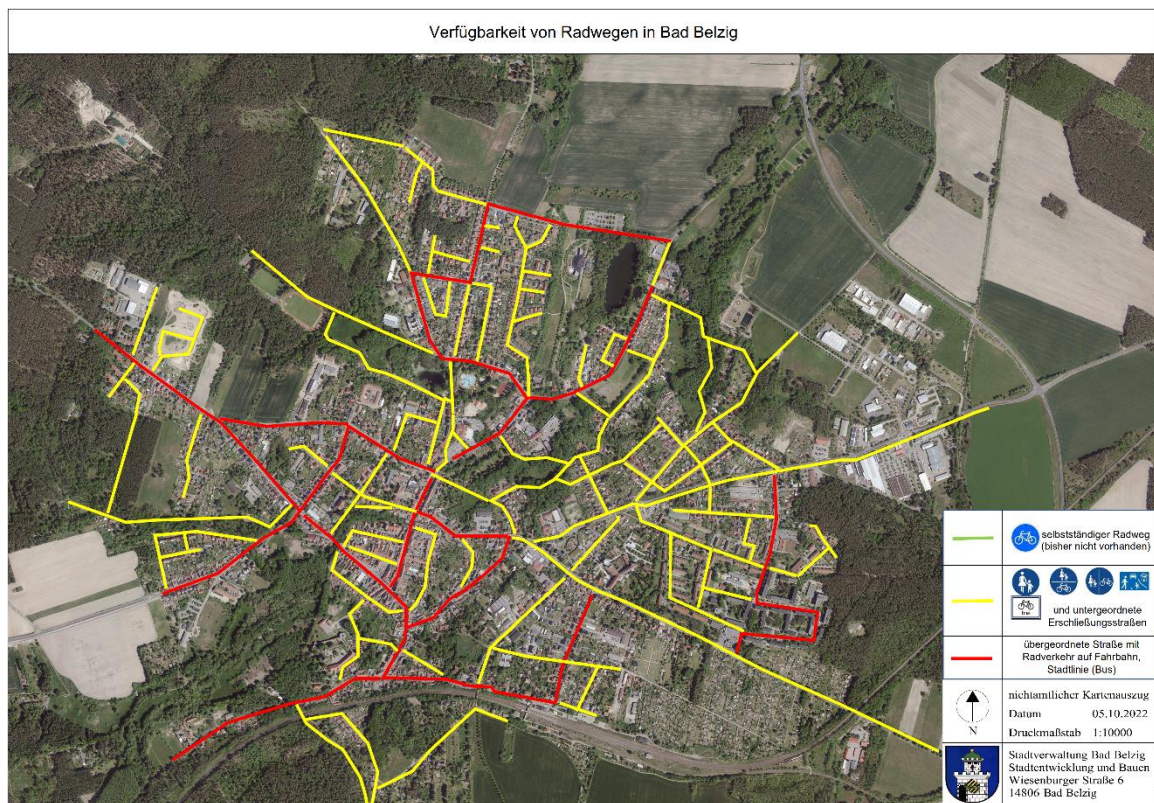


Abb. 8: Verfügbarkeit von Radwegen in Bad Belzig (Quelle: Bad Belzig)

Nach der durchgeführten Umfrage „Vitale Innenstädte“ des IFH Köln sind rund 50% der Befragten mit dem Fahrrad/ E-Bike in die Bad Belziger Innenstadt gekommen. Damit ist das Fahrrad/ E-Bike das meistverwendete Verkehrsmittel zum Erreichen der Innenstadt, danach folgt

<sup>15</sup> <https://beteiligung.bad-belzig.de/lokale-mobilitaet>



das Zufußgehen mit ca. 21%. Dennoch ist die Ausgangssituation in der Bad Belziger Altstadt durch das historische Kopfsteinpflaster<sup>16</sup> unvorteilhaft für den Radverkehr. Die wichtigen Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Altstadt (Wiesenburger Straße, Straße der Einheit und Sandberger Straße) besitzen keine separaten Radwege oder entsprechende Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr (siehe Abb. 8).

Abstellanlagen für Fahrräder sind in unterschiedlicher Ausprägung in Bad Belzig vorhanden. Innerhalb der Altstadt ist eine Vielzahl von Radbügeln im einheitlichen Design auffindbar. Diese sind i. d. R. vor den Gebäuden auf dem Gehweg verortet. Am Marktplatz und dessen Umfeld sind freistehende Radbügel vorhanden. Dies ist ebenso entlang der Straße der Einheit der Fall. Die Verfügbarkeit von Radabstellanlagen innerhalb der Altstadt wird derzeit als ausreichend eingestuft. Des Weiteren sind an verschiedenen Orten in der Stadt Radabstellanlagen in unterschiedlichen Ausführungen bekannt. Auf den Geländen des Fläming-Gymnasiums und der Oberschule/ Grundschule wurden bei Vor-Ort-Begehungen Radabstellanlagen in verschiedener Ausgestaltung (freistehend und überdacht) identifiziert.



Abb. 9: Sammelradabstellanlagen am Freibad Bad Belzig



Abb. 10: Typischer Radbügel in der Bad Belziger Innenstadt

Weitere Orte mit einer Vielzahl an Abstellanlagen sind das Freizeit- und Erlebnisbad Bad Belzig, das neu eröffnete Kulturzentrum Bad Belzig und der Bahnhof. Im direkten Bahnhofsumfeld existieren derzeit 104 Sicherungsanlagen in Form einer Bike+Ride-Anlage. Die Auslastung der Stellplätze ist laut dem Endbericht „B+R/ P+R im Land Brandenburg“ im Jahr 2019 bei 62%<sup>17</sup>. Im Wohnumfeld erfolgt das Abstellen der Fahrräder vorrangig im Privaten. In den Einfamilienhaus-Siedlungen in Bad Belzig werden die Fahrräder auf dem eigenen Grundstück abgestellt. In den Stadtteilen, wie Klinkengrund, werden die Fahrräder im Gebäude oder an einfachen Radabstellanlagen (Felgenklemmern) direkt vor dem Haus abgestellt. Vor allem bei

---

<sup>16</sup> Kopfsteinpflaster steht unter Denkmalschutz (Hemmnis bzgl. baulicher Anpassung)

<sup>17</sup> Verkehrsbund Berlin-Brandenburg: Endbericht B+R/ P+R im Land Brandenburg (2020).



Mehrfamilienhaus-Siedlungen ist es ratsam, qualifizierte Radabstellanlagen (bspw. überdachte Sammelschließanlagen) zu prüfen.

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Bad Belziger ÖPNV ist grundlegend in einer guten Ausgangslage. Im gesamten Stadtgebiet sind insgesamt 21 Bushaltestellen identifiziert worden. Zentraler Knotenpunkt für den ÖPNV in Bad Belzig ist der Busbahnhof an der Brandenburger Straße. Hier verkehren 13 Buslinien in und um Bad Belzig. Hier gilt es die Stadtbuslinie 590 hervorzuheben, welche im halbstündlichen Takt in zwei Routen das gesamte Stadtgebiet erschließt. Die Taktung der Stadtbuslinie ist mit der Taktung des RE7 harmonisiert bzw. abgestimmt. Trotz der zahlreichen Bushaltestellen und der verkehrenden Linien geben in der 2. Beteiligungsrunde zur „Lokalen Mobilität“ für „Meine Stadt der Zukunft“ 70% der Befragten an, dass der ÖPNV nicht als Hauptverkehrsmittel genutzt werden kann<sup>18</sup>.

Seit 2014 wird im Landkreis Potsdam-Mittelmark der ÖPNV durch das PlusBus-Modell mit insgesamt acht PlusBus-Linien unterstützt. Im Stundentakt stellen die PlusBus-Linien die Anbindung an eines der beiden angrenzenden Oberzentren und/oder an eines der vier Mittelzentren sicher. Die Bahn-Bus-Verknüpfung ist mit einer maximalen Umsteigezeit von 15 Minuten an mindestens einem SPNV-Zugangspunkt<sup>19</sup> gesichert. Die eingesetzten Busse sind alle barrierefrei ausgebaut. In Bad Belzig sind die Bus-Linien X2, 580 und 581 Teil des PlusBus-Linien-Angebots.

Am Bad Belziger Bahnhof hält die Regionalbahn RE7, welche zwischen Dessau Hbf und Wünsdorf-Waldstadt verkehrt. Durch die RE7 ist Bad Belzig an Jütebog, Beelitz, Potsdam und Berlin angebunden. In Berlin hält die RE7 am Hauptbahnhof, Ostbahnhof, Ostkreuz und am Flughafen BER – Terminal 1-2, damit erhöht die RE7 die Attraktivität Bad Belzigs für Pendler\*innen deutlich. Bspw. ist man von Bad Belzig aus innerhalb von 1:03 Stunde am Berliner Hbf. Seit Dezember 2022 verkehrt die RE7 nicht mehr stündlich, sondern halbstündlich. Damit wird die Nutzungsattraktivität für Pendler\*innen weiter gestärkt.

## Alternative Mobilitäten

Die Elektromobilität gilt als eine mögliche Alternative zur Fortbewegung mit Verbrennungsmotoren. Zwar verringert E-Mobilität nicht die Anzahl des MIV in der Stadt, dennoch wird durch die Berücksichtigung von E-Mobilität der Anteil der alternativen und nachhaltigen Mobilität im urbanen Umfeld langfristig gefördert. Dies trägt weiterhin zur Reduzierung von Emissionen bei. Voraussetzung für den Umstieg auf ein Elektrofahrzeug ist eine vorhandene Lade- und

---

<sup>18</sup> <https://beteiligung.bad-belzig.de/lokale-mobilitaet>

<sup>19</sup> SPNV: Schienengebundener Personennahverkehr

Netzinfrastruktur, weswegen eine flächige Abdeckung Grundvoraussetzung ist. In Bad Belzig wurden insgesamt drei Ladesäulen für E-Mobilität identifiziert. Diese sind nachfolgend tabellarisch aufgelistet:

Tab. 5 Übersicht E-Ladesäulen (nach Ladesäulenregister Bundesnetzagentur)

| Adresse                                   | Betreiber             | Anzahl Ladepunkte/ Leistung       |
|---|-----------------------|-----------------------------------|
| Lübnitzer Straße 6A, 14806 Bad Belzig     | E.DIS AG              | 2 Ladepunkte je 22 kW             |
| Brandenburger Straße 58, 14806 Bad Belzig | Autohaus Böttche GmbH | 2 Ladepunkte (1x 11 kW, 1x 22 kW) |

Die derzeitige Lade-Infrastruktur in Bad Belzig ist dementsprechend bisher nur gering vorhanden und offenbart ein Ausbau-Potenzial. Vor allem öffentliche E-Ladesäulen fehlen im Stadt-raum bisher komplett.

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark findet derzeit die Erarbeitung des Projekts „Mobilstationen PM“ statt. Dabei handelt es sich um die Erarbeitung einer praxisgerechten Planungsgrundlage für die Entwicklung von Mobilstationen im Landkreis. Hierbei wird ein Konzept für die modularisierte Gestaltung von Mobilstationen für Kommunen erstellt. Mobilitätsmodule können u. a. Fahrradabstellanlagen, Sammelschließanlagen, Verleihsysteme, Lastenräder, E-Ladesäulen oder Packstationen sein. Derzeit befindet sich eine Mobilstation für Bad Belzig in der Planung, diese soll am Bahnhof Bad Belzig verortet werden. Eine Ausweitung des Angebots im Bereich des Marktplatzes, Landratsamtes Papendorfer Weg, Busbahnhofes sowie der SteinTherme ist weiterhin vorgesehen. Die Lage gewährleistet langfristig eine gute intermodale Verknüpfung verschiedener Mobilitäten. Eine weitere Mobilstation ist in Klein-Glien am COCONAT-Space in Vorbereitung. Dadurch erfolgt eine bessere Verknüpfung des Coworking-Space mit der Kernstadt Bad Belzig und der Ort wird durch ein erweitertes Mobilitätsangebot attraktiver für Pendler\*innen aus dem Umland und/ oder Berlin.

Ein weiteres alternatives Angebot in bzw. für Bad Belzig ist das „bbnavi“, welches den Bürger\*innen als Service in der Bad Belzig App bereits jetzt zur Verfügung steht. Das „bbnavi“ ist eine multi- und intermodale Mobilitätsplattform mit Hauptschwerpunkt auf Kommunen und wird durch die Digital Agentur Brandenburg (DABB) im Zeitraum 2022 bis 2023 als Pilotprojekt angeboten. Die Plattform ermöglicht kombinierte Fahrplanauskünfte unter Live-Daten-Berücksichtigung (bspw. Verfügbarkeit) und fungiert ebenso als zentrale Datenbank für Mobilitätsdaten, wodurch bspw. Fahrplanauskünfte für die jeweiligen Bus-Haltestellen abgerufen werden können.

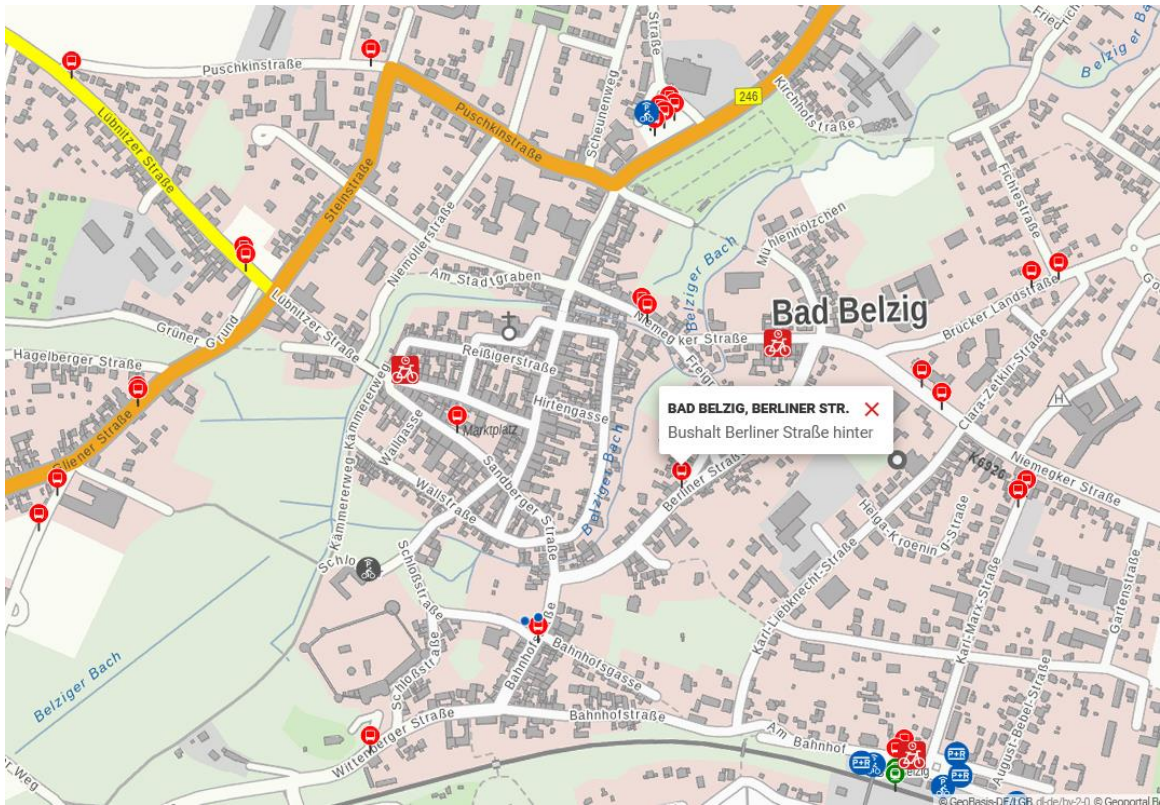


Abb. 11: Ausschnitt Bad Belzig (Quelle: bbnavi)

## 4 Partizipative Prozesse

Die im Rahmen des Projektes „Meine Stadt der Zukunft“ durchgeführten Beteiligungsaktivitäten wurden schwerpunktspezifisch konzipiert und zogen sich durch alle Bearbeitungsphasen. Besonderes Augenmerk wurde daraufgelegt, heterogene Zielgruppen anzusprechen, welche alle in der Stadtgesellschaft vertretenen Akteur\*innen abbilden (Senior\*innen, Migrant\*innen, Gewerbetreibende, junge Familien, Kinder und Jugendliche etc.). Ziel der partizipativen Prozesse war es dabei allen interessierten Bürger\*innen die Möglichkeit zu bieten sich in den Gestaltungsprozess ihrer Stadt einzubringen. Es wurde keine statistisch repräsentative Erhebung durchgeführt.

Nachfolgende Übersicht zeigt den Verlauf der einzelnen Beteiligungen, eine ausführliche Beschreibung des jeweiligen Beteiligungsformates findet sich in den Anlagen.

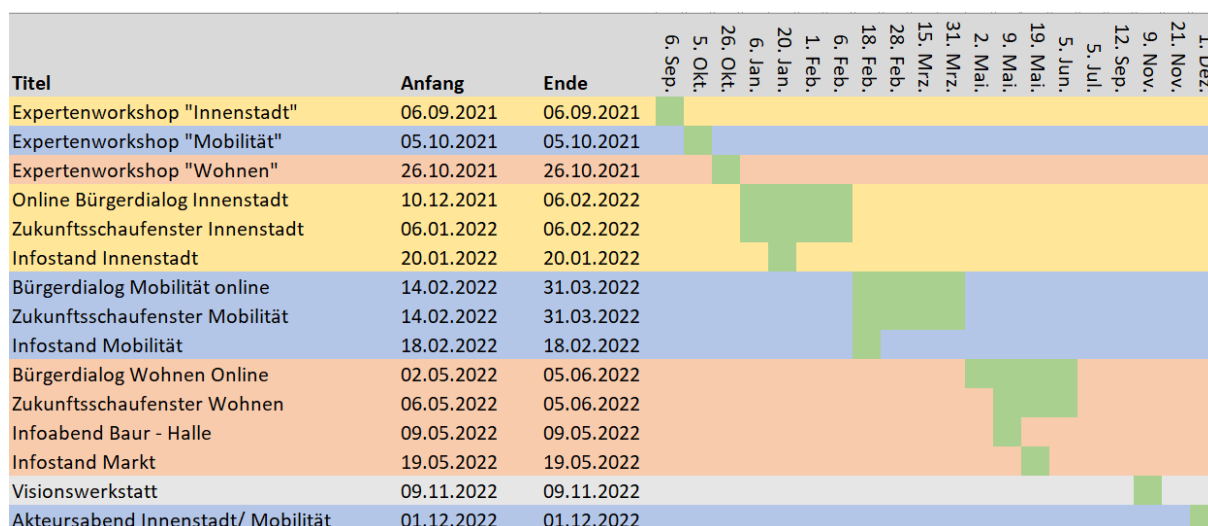


Abb. 12 Beteiligungsverlauf Meine Stadt der Zukunft

Die o. a. partizipativen Prozesse wurden mit Unterstützung der Stadtverwaltung Bad Belzig sowie den Beteiligten des Bündnisses „Unsere Stadt der Zukunft Bad Belzig“ realisiert. Letztgenannter Zusammenschluss wurde von den folgenden Partner\*innen ins Leben gerufen:

- „Zukunftsschusterei“/ Smart City Büro Bad Belzig und Wiesenburg/ Mark (Digitalisierungsstrategie)
- LPG Planungsgesellschaft (INSEK Fortschreibung)
- Neuland 21 e.V. + Smart Village e.V. (Klimawerkstatt Fläming)



Abb. 13 Bündnis „Unsere Stadt der Zukunft“, Quelle: Zukunftsschusterei

Durch die Zusammenarbeit war es möglich, die parallelaufenden Planungsprozesse geschlossen gegenüber den Bürger\*innen zu kommunizieren sowie koordinierte Beteiligungsaktivitäten durchzuführen. Darüber hinaus ergaben sich weitere Synergieeffekte aus der Arbeit im Bündnis. So konnten die Befragungsergebnisse, welche thematische Überschneidungen (bspw. Klima und Mobilität) betrafen, unmittelbar an das bearbeitende Büro weitergegeben werden. Hierdurch ließ sich ein umfassendes Bild der Wünsche und Bedürfnisse der Bad Belziger Stadtgesellschaft ermitteln.

## A Innenstadt

Zum Auftakt der Schwerpunktbeteiligung im Zukunftsthema „Vitale Innenstadt“ wurde im September 2021 ein Workshop mit Bürger\*innen, Stadtvertreter\*innen und Innenstadtakteur\*innen durchgeführt, welche als Expert\*innen für ihre Stadt Bad Belzig geladen waren. Ziel dieser Veranstaltung war es, durch einen offenen Dialog Ideen für eine lebendige und resiliente Innenstadt zu entwickeln. Inhaltlich diskutierten die Teilnehmer\*innen in zwei aufeinanderfolgenden Diskussionsblöcken die Fragen:

1. „Was ist für Sie persönlich wichtig, bei einer gut funktionierenden Innenstadt?“
2. „Was macht eine zukunftsfähige, vitale Innenstadt von Bad Belzig aus?“

Zusammenfassend ließen sich anhand der Diskussion folgende Hinweise auf Mangellagen und Handlungsbedarfe ableiten:

- In Bad Belzig herrscht ein akuter Bedarf an der Bereitstellung eines einladenden, resilienten Innenstadtraums, der sich durch eine neuartige, generationsübergreifende Multifunktionalität und ein vielfältiges Angebot an diversen Aktivitäten auszeichnet. Diese sollen sowohl für die Stadtgesellschaft als auch für die Besucher\*innen zur Verfügung stehen.

- Die Transformation zur „vitalen Innenstadt“ steht erwartungsgemäß dem starken Wunsch nach motorisiertem Individualverkehr im ländlichen Raum gegenüber und bildet einen erheblichen Planungskonflikt. Innenstadtnahe Parkflächen, kurze Wege und der Wunsch nach kontrolliertem Verkehrsaufkommen und Flächengerechtigkeit bedarf neuartiger Verkehrslösungen, sodass sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen berücksichtigt fühlen.
- Die Teilnehmer\*innen stimmten mehrheitlich zu, dass die Aufwertung der Innenstadt und der Erhalt des historischen Ortsbildes nur durch die Umnutzung des Marktplatzes erfolgen kann.
- Die durch den demografischen Wandel bedingte Entwicklung der Nutzungs- und Angebotsstruktur des Einzelhandels wird zunehmend problematisch und bringt einen fortschreitenden Anstieg des Leerstandes von Gewerbeeinheiten mit sich.
- Trotz der zentralen Lage der Stadt im Naturpark Hoher Fläming und ihrer hochwertigen Bausubstanz, ist der historische Stadtkern mit seinem hohen Anteil an Überbauung mit Denkmalobjekten, geringem Anteil an freien Grünflächen, niedrigem Baumbestand und den stark versiegelten Verkehrsflächen nicht auf die Herausforderungen des Klimawandels vorbereitet.

Vorschläge und Ideen, welche von den Workshop-Teilnehmer\*innen geäußert wurden, betreffen sowohl übergeordnete Themen als auch die nachfolgenden Bereiche<sup>20</sup>:

- Aufenthaltsqualität (punktuelle Grüninstallationen, Mini - Gärten, mehr Beschattung, Kunst im öffentl. Raum, Stadtmöblierung, W-Lan Lounge, Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsplätze)
- Mobilität (Shared Space, Verkehrsberuhigung Str. der Einheit, Parkhaus, E-Ladesäulen, Fahrrad Service Station, Radfahren in alle Richtungen)
- Angebote (Shopping, Mittagstisch, Saisonale Essensmöglichkeiten am Markt, Anreiz für größere Arbeitgeber\*innen schaffen, Special Interests Angebote)
- Zugänglichkeit (Barrierefreiheit)
- Freizeit/ Tourismus (Audio - Rundgang, Pop-up Hotelzimmer, bessere Wegweiser, Erhalt historisches Ortsbild)

Die Erkenntnisse des Expertenworkshops dienen im weiteren Verlauf als Grundlage für den stadtweiten Bürgerdialog, welcher ab Mitte Dezember 2021 sowohl in Präsenzterminen als auch online durchgeführt wurde.

Mit der Veröffentlichung der ersten Inhalte über die Plattform [beteiligung.bad-belzig.de](https://beteiligung.bad-belzig.de) wurde die Kreativphase initiiert. In diesem Schritt lag der Fokus auf der breiten Ansprache aller

---

<sup>20</sup> Für ausführliche Informationen zu dem Verlauf und den Ergebnissen des Workshops s. Anlage „Protokolle Expertenworkshops“


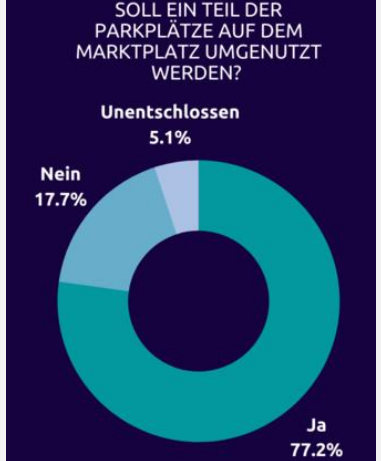
Bevölkerungsgruppen, weshalb die Beteiligung in einem Zeitraum von sechs Wochen auf verschiedenen Kanälen angeboten und kommuniziert wurde.

Die Zielstellung des Bürgerdialogs war es

1. ermittelte Problemlagen zur Debatte zu stellen und zu überprüfen,
2. konkrete Vorschläge aus der Bürgerschaft zur Gestaltung ihrer Stadt zusammenzutragen und
3. Change-Maker und Multiplikator\*innen zu identifizieren und auf kooperative Gestaltung von Lösungen hinzuwirken.

Neben dem Online-Votum wurden Fragebögen in einem lokalen Magazin veröffentlicht, der Dialog vor Ort gesucht sowie eine kontaktlose Schaufensterabstimmung eingerichtet.

Insgesamt 240 Bad Belziger\*innen nutzen die Gelegenheit sich einzubringen und stimmten ab. Bei vier der gestellten Fragen gab es deutliche Tendenzen, ein Thema spaltete jedoch die Gemüter.

| Abstimmungsfrage und prozentuale Verteilung der Antworten   | Weiterführende Anmerkungen |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
|---|----------------------------|---------|----|-------|-------------------------------|-------|----------------|-------|--|------|---|
| <p>SOLL DIE STRASSE DER EINHEIT EIN GETEILTER STRASSENRAUM FÜR ALLE VERKEHRSTEILNEHMER*INNEN WERDEN?</p>  <table border="1"><thead><tr><th>Antwort</th><th>Prozent</th></tr></thead><tbody><tr><td>Ja</td><td>46.6%</td></tr><tr><td>Ja, auch in anderen Bereichen</td><td>41.6%</td></tr><tr><td>Nein, danke</td><td>10.1%</td></tr><tr><td>Ich weiß nicht</td><td>1.7%</td></tr></tbody></table> | Antwort                    | Prozent | Ja | 46.6% | Ja, auch in anderen Bereichen | 41.6% | Nein, danke    | 10.1% | Ich weiß nicht   | 1.7% | <p>Problemlage motorisierter Individualverkehr, Entwicklung zu gleichberechtigter Nutzung des Straßenraums in Teilbereichen als Handlungsbedarf.<br/>Schnittstelle Mobilität und Innenstadt</p> |
| Antwort   | Prozent                    |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Ja  | 46.6%                      |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Ja, auch in anderen Bereichen   | 41.6%                      |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Nein, danke   | 10.1%                      |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Ich weiß nicht  | 1.7%                       |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| <p>SOLL EIN TEIL DER PARKPLÄTZE AUF DEM MARKTPLATZ UMGENUTZT WERDEN?</p>  <table border="1"><thead><tr><th>Antwort</th><th>Prozent</th></tr></thead><tbody><tr><td>Ja</td><td>77.2%</td></tr><tr><td>Nein</td><td>17.7%</td></tr><tr><td>Unentschlossen</td><td>5.1%</td></tr></tbody></table>   | Antwort                    | Prozent | Ja | 77.2% | Nein                          | 17.7% | Unentschlossen | 5.1%  | <p>Der bereits im Expertenworkshop herausgearbeitete Konsens, dass eine (teilweise) Umnutzung des Parkraums auf dem Markt von Nöten sei, zeichnet sich auch in der zweiten Beteiligungsrunde ab.</p> |      |   |
| Antwort   | Prozent                    |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Ja  | 77.2%                      |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Nein  | 17.7%                      |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |
| Unentschlossen  | 5.1%                       |         |    |       |                               |       |                |       |  |      |   |





Ergänzend zu den in der Kreativphase durchgeführten Beteiligungsaktionen wurde ein eigens von der Stadtverordnetenversammlung eingerichteter Ausschuss für Stadtentwicklung und Digitalisierung in Präsentationsterminen über die Projektfortschritte unterrichtet. Hierdurch konnte die Einbindung der Lokalpolitik gewährleistet und die Stadtvertreter\*innen über die von der Bevölkerung geäußerten Bedarfe unterrichtet werden.

Der Bürgerdialog zum Zukunftsthema Innenstadt endete am 06. Februar 2022 mit der Abschaltung der Abstimmungsmöglichkeit auf der Beteiligungsplattform. Die Ergebnisse wurden über das Bad Belzig Journal sowie die Internetpräsenz der Stadt und die Plattform selbst veröffentlicht und so der Stadtgesellschaft transparent gemacht. Durch das Planungsbüro wurden im Anschluss die Eingaben der Bad Belziger\*innen gesichtet und Vorschläge geprüft. In iterativen Abstimmungen mit der Stadtverwaltung und weiteren Planungsbeteiligten entwickelte



das „Meine Stadt der Zukunft“-Team Maßnahmen, die den Wünschen der Bürger\*innen Rechnung tragen.

Im dritten und letzten Projektschritt, der Entscheidungsphase, sollten die so gefundenen Maßnahmvorschläge sowohl kommunalpolitisch als auch öffentlich vorgestellt und erneut zur Debatte gestellt werden. Am 12. September 2022 fand daher eine Präsentation im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung statt, die neben den Lokalpolitiker\*innen auch interessierten Bürger\*innen und weiteren Akteur\*innen offenstand. Als ein Ergebnis der Maßnahmen Diskussion wurde festgehalten, dass es weiterer Abstimmung, insbesondere zur innerstädtischen Mobilitätslösung bedarf. Insbesondere die Gewerbetreibenden der Straße der Einheit fühlten sich nicht in ausreichendem Maße an der Erarbeitung einer zukunftsfähigen Lösung beteiligt, weshalb ein separater Termin für diese Zielgruppe anberaumt wurde.

Am Abend des 1. Dezember versammelten sich ca. 20 – 25 geladene Innenstadtakteur\*innen, um die Thematik zu vertiefen. Erwartungsgemäß entwickelte sich eine kontroverse Diskussion der Maßnahmvorschläge. Zustimmung fanden die festgestellten Handlungsbedarfe hinsichtlich

- Verbesserung der Fahrradabbindung
- Entwicklung der Angebotsvielfalt
- Attraktivitätssteigerung durch Umgestaltung und Freizeitmöglichkeiten

Die Teilnehmenden konnten weiterhin einen Minimalkonsens bzgl. des strittigen Themas Innenstadtmobilität erarbeiten. Gemeinsam einigte man sich, dass insbesondere der Durchgangsverkehr (Ost-West Verbindung) in der Innenstadt deplatziert sei und als prioritärer Handlungsbedarf angesehen wird. Weitere Entwicklungsschritte der innerstädtischen Mobilität müssen kooperativ und in kleinen Schritten konzipiert und auf ihre Wirkung hin untersucht werden. Zusätzlich wurde von den Gewerbetreibenden und Anwohner\*innen die Bereitschaft geäußert, sich gemeinschaftlich und im Austausch mit den städtischen Verantwortlichen konstruktiv an der Lösungsfindung zu beteiligen. Eine Verstetigung dieser Zusammenarbeit ist anzustreben.

## B Wohnen

Am 26. Oktober 2021 fand zwischen 13:00-16:30 Uhr der dritte von insgesamt drei geplanten Stakeholder-Workshops, für die Analysephase des Projektes „Meine Stadt der Zukunft“ statt. Der Fokus lag auf der Ermittlung von Bedürfnissen, möglichen Handlungsbedarfen und freien Lösungsansätzen in Bezug auf das Schwerpunktthema „Zukunftsfähiges Wohnen“.

Die 14 Workshop-Teilnehmer\*innen tauschten sich in Kleingruppenarbeit und Diskussionen zu den Fragen aus:

- Was macht ein zukunftsfähiges Quartier aus?
- Zukunftsfähiges Wohnen in Bad Belzig: Was braucht unsere Stadt?

Zusammenfassend ließen sich anhand der Diskussion folgende Hinweise auf Mangellagen und Handlungsbedarfe ableiten:

- Als Kleinstadt im Berliner Umland und durch die Lage im Naturpark Hoher Fläming hat Bad Belzig eine Attraktivität für Großstadtlüchtlinge und Erholungssuchende. Hinzu kam, dass die Corona Pandemie den Trend zu einem Zweitwohnsitz „auf dem Land“ verstärkt hat. → Wie dauerhaft ist der Zustrom und will die Stadt Bad Belzig überhaupt wachsen? Identitätsfindung (Hipper Berliner Vorort oder zufriedene Brandenburger Kleinstadt)
- Ergänzend zur Identitätsfrage sind räumliche und finanzielle Zwänge zu beachten. Skalierung vorhandener Infrastruktur, Verdichtung oder Neubau, Raumbedarfe und weitere Anforderungen von Zuzugswilligen und nicht zuletzt die Frage: Kann sich die Stadt Wachstum leisten?
- Strukturelle Fragen, Chancen durch Großinvestments oder Fokus auf alternative Lebensgemeinschaften? Rechtliche Einflussmöglichkeiten auf die Gestaltung der Entwicklung? Vorgaben durch Politik zu Ausstattung und Gestaltung für potenziellen Wohnraum?
- Vorhandene Potenziale sollen betrachtet werden: Platzbedarfe von Senior\*innen/ Wohnungstausch
- Wissenstransfer zum Thema Wohnbau bei den Bürger\*innen gewünscht

Vorschläge und Ideen, welche von den Workshop-Teilnehmer\*innen geäußert wurden, betreffen nachfolgende Bereiche:

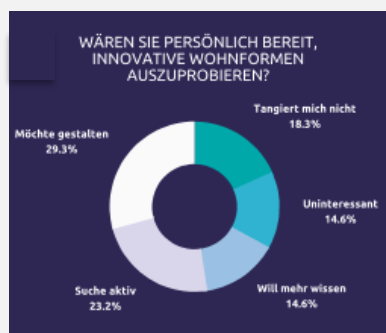
strukturell (Konzeptvergabe, Mischnutzung, Potenzialflächenkataster, Lückenmanagement)  
Ausstattung (barrierearm, digitale Infrastruktur)  
Wohnraumgröße (flexible Grundrisse, Wohnungstausch)  
Finanzierung (bezahlbar/ sozial durchmischt, Großinvestments, städtischer Wohnungsbau)  
Anbindung (kurze Wege, Carsharing)  
Soziales (öffentliche Räumlichkeiten, Teilen von Ressourcen, generationengerechtes Wohnen, Lebensgemeinschaften)  
Klima (naturnah, grünes Quartier, energieeffizient, Sharing economy)

Die Erkenntnisse des Expertenworkshops dienen im weiteren Verlauf als Grundlage für den stadtweiten Bürgerdialog zum Thema „Zukunftsfähiges Wohnen“, welcher ab Anfang Mai 2022 sowohl in Präsenzterminen als auch online durchgeführt wurde. Die Ziele des Bürgerdialogs waren:

- Faktoren für Zuzug erkennen

- wichtige und zukunftsfähige Aspekte im Wohnumfeld definieren
- Konkretisierung von Problem-/ Mangellagen
- Dialog der Stadtgesellschaft weiterführen

#### Abstimmungsfrage und prozentuale Verteilung der Antworten



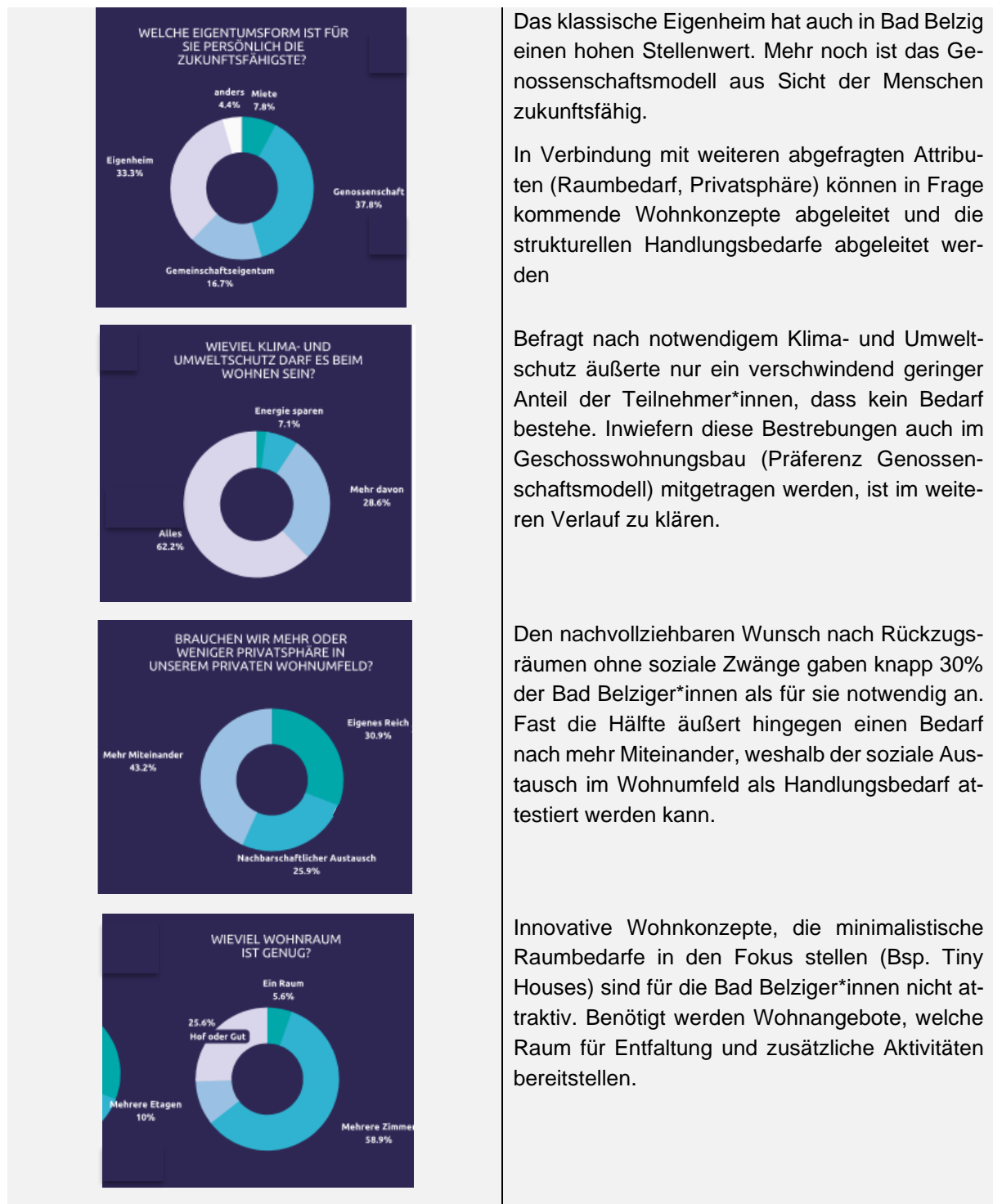
#### Weiterführende Anmerkungen

Hintergrund der Teilnehmer\*innen erfassen, um auch potenzielle und frisch zugezogene Bad Belziger\*innen in den Gestaltungsprozess einzubeziehen und Attraktivitätsfaktoren abzuleiten.

Für die Stadtgesellschaft hat das Zukunftsthema Wohnen eine hohe Relevanz. Gemessen an der 90%igen Zustimmung kann kein Handlungsbedarf bzw. mangelnde Identifizierung mit einem möglichen Wachstum festgestellt werden.

Die Bad Belziger\*innen äußern eine Bereitschaft, ihre Wohnsituation zu verbessern und zeigen sich mehrheitlich auch innovativen Ansätzen gegenüber aufgeschlossen.

Darüber hinaus geben die Antworten einen Hinweis auf die bislang nicht ausreichende Informationslage und bekräftigen den Bedarf nach Wissenstransfer.



Das klassische Eigenheim hat auch in Bad Belzig einen hohen Stellenwert. Mehr noch ist das Genossenschaftsmodell aus Sicht der Menschen zukunftsfähig.

In Verbindung mit weiteren abgefragten Attributen (Raumbedarf, Privatsphäre) können in Frage kommende Wohnkonzepte abgeleitet und die strukturellen Handlungsbedarfe abgeleitet werden

Befragt nach notwendigem Klima- und Umweltschutz äußerte nur ein verschwindend geringer Anteil der Teilnehmer\*innen, dass kein Bedarf bestehe. Inwiefern diese Bestrebungen auch im Geschosswohnungsbau (Präferenz Genossenschaftsmodell) mitgetragen werden, ist im weiteren Verlauf zu klären.

Den nachvollziehbaren Wunsch nach Rückzugsräumen ohne soziale Zwänge gaben knapp 30% der Bad Belziger\*innen als für sie notwendig an. Fast die Hälfte äußert hingegen einen Bedarf nach mehr Miteinander, weshalb der soziale Austausch im Wohnumfeld als Handlungsbedarf attestiert werden kann.

Innovative Wohnkonzepte, die minimalistische Raumbedarfe in den Fokus stellen (Bsp. Tiny Houses) sind für die Bad Belziger\*innen nicht attraktiv. Benötigt werden Wohnangebote, welche Raum für Entfaltung und zusätzliche Aktivitäten bereitstellen.

Die Onlineabstimmung wurde erneut mit Präsenzveranstaltungen sowie der kontaktlosen Beteiligungsmöglichkeit über das Schaufenster der Zukunftsschusterei ergänzt. Ca. 100 Menschen nutzten den Zeitraum von vier Wochen, um ihre Meinung beizutragen. Die eingegangenen Ideen und Vorschläge der Bürgerschaft wurden vom Planungsbüro im Anschluss

abgewogen und zu Maßnahmenvorschlägen ausgearbeitet. Der Bürgerdialog zum Zukunftsthema Wohnen endete am 05. Juni 2022 mit der Abschaltung der Abstimmungsmöglichkeit auf der Beteiligungsplattform und der anschließenden Veröffentlichung der Ergebnisse über die Internetpräsenz der Stadt und die Plattform selbst.

In einem gemeinsamen Aktionsformat mit den Bündnispartner\*innen von „Unsere Stadt der Zukunft“ wurde darüber hinaus während der Visionswerkstatt am 9.11.2022 erneut der Dialog mit der Bürgerschaft zu allen drei Zukunftsthemen gesucht und erste Maßnahmenvorschläge diskutiert. Die so konkretisierten Maßnahmen für den Schwerpunkt „Zukunftsfähiges Wohnen“ wurden in der Entscheidungsphase dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Digitalisierung am 21.11.2022 vorgestellt und ohne weitere Einwände für gut befunden.

## C Mobilität

Am 5. Oktober 2021 zwischen 16:00-19:45 Uhr fand der zweite von insgesamt drei geplanten Stakeholder-Workshops für die Analysephase im Projekt „Meine Stadt der Zukunft“ statt. Neun Teilnehmer\*innen kamen zusammen, um die Bedürfnisse und mögliche Entwicklungsrichtungen in Bezug auf das Zukunftsthema „Lokale Mobilität“ zu erarbeiten. Primäre Ziele des Beteiligungsformates waren

1. durch Gruppenarbeit ein Verkehrsartprofil zu erstellen und
2. in einem offenen Dialog Ideen für die wichtigsten Entwicklungsmeilensteine je Verkehrsart zu ermitteln und herauszukristallisieren, welche Schnittstellen und Kompromisse möglich sind.

Der erste Teil des Workshops widmete sich der Beschreibung unterschiedlicher Eigenschaften je Verkehrsträger im spezifischen Bad Belziger Umfeld, wobei die zu beschreibenden Fortbewegungsmittel vorgegeben waren: PKW, ÖPNV, Fußgänger\*in, Fahrrad. In der anschließenden Diskussion beschäftigten sich die Teilnehmer\*innen mit der Frage:

- Wie können die untersuchten 4 Säulen der Mobilität verbunden werden?

Zusammenfassend ließen sich im Workshopverlauf folgende Hinweise auf Problemlagen und Handlungsbedarfe ableiten:

- Der Bedarf nach motorisiertem Individualverkehr, insbesondere in den Ortsteilen, wird als alternativlos beschrieben, wenngleich andere Fortbewegungsmittel (Rad, ÖPNV) als zukunftsfähiger eingeschätzt werden.

- Zaghafte Umsetzungspolitik und reaktionäre Genehmigungsprozesse führten zu einem Vertrauensverlust in die Wirksamkeit von Bürgerbeteiligung. Die Genehmigungsfähigkeit ist für alle (Verkehrs-) Vorhaben in frühen Planungsphasen zu berücksichtigen.
- Eine klare Positionierung von Amtsträger\*innen hinsichtlich der notwendigen Verkehrswende ist als Mangel zu benennen. Ein Vorbildhaftes Vorgehen der Verantwortlichen kann darüber hinaus den Change Prozess positiv beeinflussen.
- Das Anforderungsprofil der Bad Belziger\*innen an die Fortbewegung differenziert sich zwischen Kernstadtbewohner\*innen und Menschen in den Ortsteilen. Insbesondere die Bedürfnisse an Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit (Reichweite, Transportmöglichkeiten) und Infrastrukturanforderungen (Parkraum, Fahrradmitnahme, Straßen/ Wegeausstattung) gehen weit auseinander.
- Sachzwänge, die die Finanzierung von Mobilitätsvorhaben gefährden können, müssen transparent kommuniziert werden.

Aufgrund der sehr emotional geführten Debatte war es während des Workshops nicht möglich, Schnittstellen und gemeinsame Entwicklungsperspektiven für die betrachteten Verkehrsarten zu entwickeln. Dies wurde in den folgenden Bearbeitungsphasen berücksichtigt und der Partizipationsprozess entsprechend angepasst.

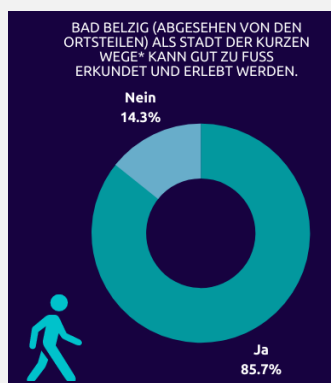
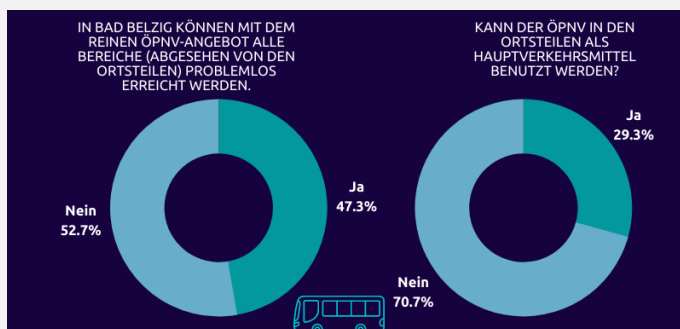
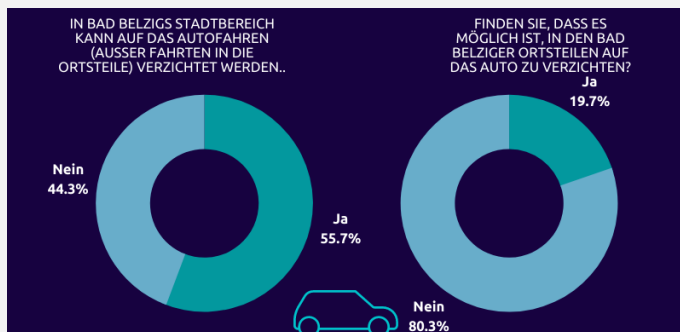
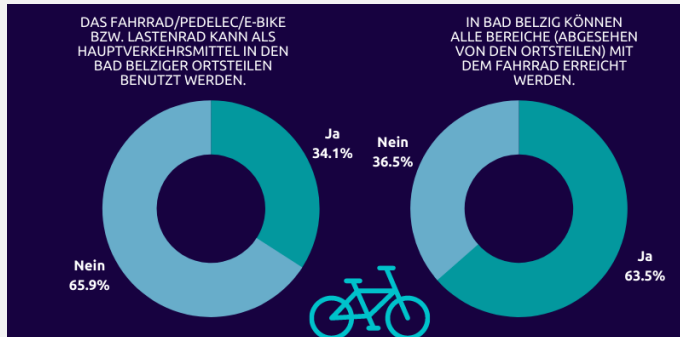
Am 14. Februar 2022 wurde der Bürgerdialog für das Zukunftsthema „Lokale Mobilität“ mit der Veröffentlichung der zuvor konzipierten Fragen auf [beteiligung.bad-belzig.de](http://beteiligung.bad-belzig.de) gestartet.

Die Zielstellung der Beteiligung war es

1. ermittelte Problemlagen zur Debatte zu stellen und zu überprüfen,
2. Entwicklungsperspektiven und Schnittstellen für die Hauptverkehrsarten zu finden,
3. konkrete Vorschläge aus der Bürgerschaft zur Entwicklung der Mobilität zusammenzutragen und
4. den konfliktträchtigen Diskurs in eine lösungsorientierte Debatte zu wandeln.

Neben dem Online-Votum wurde der Dialog vor Ort gesucht, eine Umfrage über die Bad Belzig App eingerichtet sowie eine kontaktlose Schaufensterabstimmung zur Verfügung gestellt. Insgesamt gaben 88 Personen ihr Votum ab.

### Abstimmungsfrage und prozentuale Verteilung der Antworten



### Weiterführende Anmerkungen

Wie bereits in der Analysephase ermittelt, gehen die Anforderungsprofile der Kernstadtbewohner\*innen und der Menschen in den Ortsteilen auseinander. Dies betrifft sowohl den Rad-, PKW- als auch Öffentlichen Nahverkehr. Hervorzuheben ist das mehr als 30% der Bürger\*innen das Rad als Alternative zum Erreichen der Ortsteile sehen.

Die Bedarfe der Nutzer\*innen einer Verkehrsart müssen in der Lösungsfindung für die Gestaltung der Mobilität von morgen Berücksichtigung finden, um Akzeptanz zu schaffen. Mobilitätseingeschränkte Personen, Transportnotwendigkeiten und die zeitlich flexible Überwindung von weiten Distanzen sind die Anforderungen der PKW-Nutzer\*innen.

Trotz der bedarfsdeckenden Verbindungen zwischen der Kernstadt und den Ortsteilen werden die Mobilitätsanforderungen der Bad Belziger\*innen durch den ÖPNV nicht voll erfüllt. Dies betrifft abgesehen von der übergreifenden Thematik der „letzten Meile“ auch weitere unerfüllte Bedürfnisse, die weiter erörtert werden müssen.

Die bereits umgesetzten kurzen Wegverbindungen zwischen Teilbereichen der Kernstadt ermöglichen eine gute, fußläufige Erreichbarkeit, weshalb der Handlungsbedarf diesbezüglich als nachrangig betrachtet werden kann.

Weitere Stimmen aus einer thematischen Videoumfrage der Zukunftsschusterei und den parallelen Beteiligungsaktivitäten der INSEK Fortschreibung und Klimawerkstatt fanden ebenfalls Eingang in die Betrachtung.

Die Vorschläge und Ideen der Bürger\*innen zur Verbesserung der Mobilitätssituation wurden nach Abschluss des Bürgerdialogs am 31.03.2022 vom Planungsbüro gesichtet und entsprechend den Handlungsbedarfen zu Maßnahmenvorschlägen ausgearbeitet.

Zusammenfassend lässt sich als Ergebnis des Bürgerdialogs ein starker Wunsch der Bürger\*innen feststellen, die lokale Mobilität in Bad Belzig und den Ortsteilen gerecht zu gestalten. Die auseinandergelassenen Mobilitätsanforderungen sind zwingend zu berücksichtigen. Als positiver Trend lässt sich darüber hinaus die Bereitschaft zur Fortbewegung mit dem Fahrrad/ E-Bike (auch über weitere Strecken) hervorheben. Aus diesem Grund ist die Förderung des Radverkehrs durch begünstigende Regelungen sowie weitere Maßnahmen von höchster Priorität.

In einem gemeinsamen Aktionsformat mit den Bündnispartnern von „Unsere Stadt der Zukunft“ wurde darüber hinaus während der Visionswerkstatt am 9.11.2022 erneut der Dialog mit der Bürgerschaft zu allen drei Zukunftsthemen gesucht und erste Maßnahmenvorschläge diskutiert. Die so konkretisierten Maßnahmen für den Schwerpunkt „Lokale Mobilität“ wurden in der Entscheidungsphase, am 21.11.2022, dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Digitalisierung vorgestellt und, unter Ausklammerung der innerstädtischen Mobilitätssituation, für gut befunden.

## 5 Schnittpunkte und Handlungsbedarfe

Aus den konzeptionellen Grundlagen, den partizipativen Prozessen sowie der Analyse des Entwicklungsstandes haben sich Handlungsbedarfe ableiten lassen. Dabei lag der Fokus auf den drei Schwerpunktthemen „Vitale Innenstadt“, „Zukunftsfähiges Wohnen“ und „Mobilität“ aus dem Programm „Meine Stadt der Zukunft“. Die ermittelten städtebaulichen Missstände, sowie die daraus abgeleiteten Chancen und Potenziale für die Stadt Bad Belzig wurden gebündelt, daraus Zielvorstellungen entwickelt und Maßnahmen konzipiert. Diese sind zum Teil zwei oder sogar allein drei Schwerpunktthemen zuzuordnen und wirken handlungsfeldübergreifend.

In den vergangenen 10 Jahren hat Bad Belzig seine Einwohnerzahl kontinuierlich steigern können. Daraus haben sich vermehrt Nachfragen nach Wohnraum und vor allem nach Bauland ergeben, die laut Aussagen der Stadtverwaltung ebenfalls ansteigen. Um diesem Entwicklungstrend gerecht zu werden, ist die Ermittlung potenzieller Baulücken und die Ausweisung von Bauland erforderlich. Wie auch von der Bürgerschaft vorgetragen, spielt dabei die Nachverdichtung eine große Rolle. Innen- vor Außenentwicklung wird bereits als planungsrechtliche Grundlage gesetzlich festgeschrieben. Um derartige Potenziale sowohl in der



Innenstadt als auch im gesamten Stadtgebiet anbieten zu können, wird die Integration eines entsprechenden Katasters empfohlen. Neben Baulücken können hier auch Gewerbe- oder Wohnungsleerstände erfasst werden. Ziel ist es, ein effektives Flächenmanagement aufzubauen, was beispielweise auch die Vermarktung ungenutzter Flächenpotenziale ermöglicht. Dies ist nicht nur für die Entwicklung von Baulücken hilfreich, sondern kann auch die Einzelhandelspotenziale der Stadt vorantreiben. Neben der Neuschaffung von Bauflächen kann aber auch die Sanierung bestehender Quartiere zukunftsweisend sein. Im Sinne einer klimafreundlichen Quartiersentwicklung, die bereits im INSEK 2012 Thema war, aber auch im Bereich der städtischen Entwicklungsprozesse gibt es eine Vielzahl an Unterstützungen und Förderprogrammen. Hier ist die Integration eines Beratungsmanagements als Maßnahme zu benennen: eine\*n Ansprechpartner\*in, der/die einen Überblick zu bestehenden Förderperioden geben kann und Hausbesitzer\*innen über Ihre Möglichkeiten informiert.

Auch wenn die Bad Belziger Innenstadt einen guten Besatz von Einzelhandel und Dienstleistungen aufzeigt, gilt auch hier, auf eine zukunftsfähige Entwicklung des zentralen Versorgungsbereiches Innenstadt zu reagieren. Die Ansiedlung neuer Einzelhandelsmagnete sichert die Attraktivität der Innenstadt und ein aktives Einkaufsverhalten. Somit ist die effektive und innovative Vermarktung leerstehender Ladeneinheiten wesentlicher Handlungsschwerpunkt für die Entwicklung der Innenstadt. Dabei können auch Verbindungen zu Startups aus der Umgebung sowie nach Berlin oder Potsdam geschaffen werden. Das Konzept der Pop-up Stores beispielsweise ermöglicht zunächst eine kurzfristige Zwischennutzung leerstehender Immobilien, kann aber auch langfristig neue Einzelhandelsbedarfe erkennen und darauf reagieren lassen.

Aus dem Wandel der Arbeitswelt in jüngster Vergangenheit sowie auch den Stellungnahmen der Bürgerschaft entsprechend hat sich das Verlangen nach neuen Wohn- und Arbeitskonstellationen ergeben. Besonders durch die prioritäre Entwicklung des digitalen und mobilen Arbeitens von zuhause oder unterwegs hat sich unser Arbeitsalltag verändert. Für Bad Belzig stellt hier auch die Nähe zu Berlin eine Chance dar, eine Art „Arbeitsbeziehung“ zwischen den Orten zu entwickeln. Co-Working oder auch Co-Living Areas geben in diesem Zusammenhang wichtige Impulse für die Wirtschaft. So kann den Menschen wohnortnah ein gut ausgestatteter Arbeitsplatz ermöglicht werden, ohne tägliche Pendelstrecken auf sich nehmen zu müssen. Ihr Potenzial für den ländlichen Raum zeigt sich in der vielfältigen Kundschaft. Unter den Nutzer\*innen von Co-Working auf dem Land finden sich viele Menschen im Angestelltenverhältnis, in unterschiedlichen Berufsbildern, ohne akademischen Schulabschluss und mit einer breiten Altersstruktur. Neben der Ansiedlung neuer Arbeitsstätten ist auch die Frage nach zukunftsfähigen Wohnformen prioritär. So streben die Bewohner\*innen Bad Belzigs nach gemeinschaftlich nutzbaren Wohn- und Freiräumen. Auch hier spielt das Thema Flächenmanagement eine große Rolle. Um die Interessensgruppen zu erreichen, die sich der Erschaffungen von geschäftlichen Wohnprojekten zuwenden wollen, müssen potenzielle Flächen identifiziert und vermarktet werden. So auch für die Erfüllung des Bedürfnisses nach gemeinschaftlich nutzbaren Freizeiträumen. Einige der Befragten im Rahmen der Partizipationsprozesse gaben an, sich wohnortnahe gemeinschaftlich nutzbare Grillplätze oder andere

Aufenthaltsflächen zu wünschen. Im Sinne eines Beratungsmanagements kann auch eine Art Expertise geschaffen werden, die Interessierte und zur Verfügung stehende Potenziale zusammenführt.

Besonders das Thema der potenziellen Wohnbauflächen spielt in Bad Belzig eine große Bedeutung. Die ursprünglich bis etwa 1997 durch die städtische Wohnungsbaugesellschaft Bewog vorangetriebene Stadtentwicklung im Bereich Wohnen (z.B. Kurparksiedlung) musste aufgrund der wirtschaftlichen Situation der Bewog eingestellt werden. Hier sollte dringend versucht werden, die Bewog wieder stärker in den Prozess der Wohnbauentwicklung einzubeziehen, um der Preisentwicklung bei Grundstückspreisen oder Mieten entgegenwirken zu können. Dies gilt auch für den bedarfsgerechten Umbau der vorhandenen Wohnungen an die demografische Entwicklung.

Die Bad Belziger Innenstadt wird bereits in einigen der aufgeführten konzeptionellen Grundlagen als auch im Rahmen der durchgeführten Partizipationsprozesse als Handlungsschwerpunkt definiert. Hier wurden vor allem gestalterische Defizite rund um den Marktplatz ermittelt. Neben fehlenden Sitzgelegenheiten und fehlenden, dekorativen und klimafreundlichen Ausstattungselementen wird bemängelt, dass der Marktplatz von einem hohen Grad an ruhendem Verkehr geprägt wird, was die Aufenthaltsqualität erheblich einschränkt. Die Umgestaltung des Marktplatzes wird als zentraler Anstoß betrachtet, um die Aufenthaltsqualität dessen sowie der gesamten Innenstadt weiter zu steigern. Derartige Umwandlungsprozesse in der Stadtgestalt gilt es unter einer gewissen gesellschaftlichen Akzeptanz zu realisieren. Daher ist für weiterführende Entwicklungsprozesse die kontinuierliche Einbeziehung der Stadtgesellschaft ratsam. Die Bad Belziger Bürgerschaft gibt an, die städtischen Freiräume aktiv nutzen sowie Teil dieser Entwicklung sein zu wollen. Umgestaltungsprozesse sollten daher im Sinne der künftigen Nutzer\*innen angelegt werden. Die Durchführung von Stadtexperimenten gelten hierbei als ein Instrument einer Bottom-up Strategie bzw. als wichtiger Ansatz, um Transformationsprozesse anzustoßen. Im Fokus steht jedoch die Anpassung des Marktplatzes sowie der Bad Belziger Innenstadt im Zusammenhang mit dem Handlungsschwerpunkt „Lokale Mobilität“.

Mobilität stellt ein Grundbedürfnis des Menschen dar und ist Grundlage für soziale Teilhabe am öffentlichen Leben, weshalb sie essenziell wichtig ist. Mobilität und Verkehr ist dementsprechend ein relevantes Thema in der Innenstadt Bad Belzigs. Der Marktplatz, welcher der zentrale Ort im Herzen der Altstadt ist, erfährt derzeit die Hauptnutzung als Parkplatz für private Pkws. Hierdurch ist nur eine sehr geringe Aufenthaltsqualität auf und um den Marktplatz für die Bewohner\*innen und Gäste der Innenstadt gegeben. Der ruhende und Durchgangsverkehr ist weiterhin omnipräsent, wodurch die Themen Verkehrsberuhigung und Reduzierung von privaten Pkws ein Dauerthema sind. In den letzten Jahrzehnten wurde sich diesem Thema vielfältig angenommen, jedoch nur sehr geringe Erfolge erreicht. Dies begründet sich durch das Aufeinanderprallen von verschiedenen Belangen (Denkmalschutz und

Straßenverkehrsanforderungen) innerhalb der Stadt<sup>21</sup>. Die bestehenden Konflikte können im Rahmen dieses Berichts nicht gelöst werden, deshalb werden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Innenstadt mit einem niedrighwelligen Umsetzungscharakter empfohlen (siehe Kapitel Maßnahmen für die Bad Belziger\*innen).

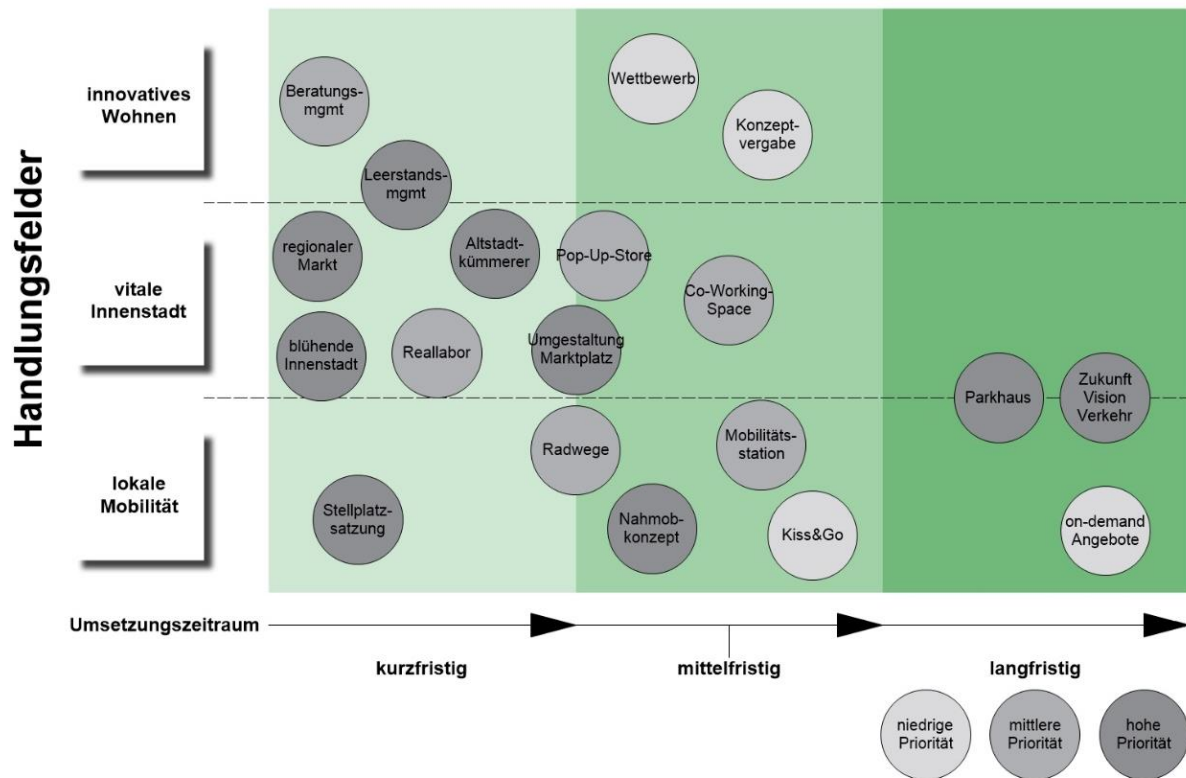
Der Radverkehr wurde bisher in Bad Belzig sehr wenig berücksichtigt. Dementsprechend bestehen wenig Mobilitätsangebote für Radfahrer\*innen in der Innen- und Gesamtstadt sowie keine baulichen Verknüpfungen dazwischen. Hierfür besteht ein erhebliches Ausbaupotenzial. Nur wenn sichere und qualitativ geeignete Radwege und -netze vorhanden sind, wird sich langfristig eine Nutzungssteigerung einstellen. Im Bereich der alternativen Mobilität sind positive Entwicklung im Hinblick auf das Projekt Mobilstation Potsdam-Mittelmark zu verzeichnen. Im Rahmen des Projekts ist eine Mobilitätsstation beim Bad Belziger Bahnhof geplant und das COCONAT will in Klein-Glien ebenfalls eine Mobilitätsstation umsetzen. Diese Bestrebungen sollen als Grundlage für weitere Entwicklungstendenzen genutzt werden und Anlass für einen bedarfsgerechten Ausbau alternativen Mobilitäten in Bad Belzig sein.

---

<sup>21</sup> Bspw. kann die Maßnahme Verkehrsberuhigter Bereich Innenstadt nicht umgesetzt werden, da hierfür nach StVO ein niveaugleicher Straßenquerschnitt gegeben sein muss. Dies kollidiert mit den Belangen des Denkmalschutzes und dem unter Denkmalschutz stehenden Kopfsteinpflaster der Altstadt.

## 6 Maßnahmen für die Bad Belziger\*innen

### 6.1 Übersicht aller Maßnahmen



### 6.2 Steckbriefe

Die Steckbriefe beinhalten das betreffende Handlungsfeld sowie eine Beschreibung des Vorhabens. Zudem wird der zeitliche Horizont bewertet, in dem die Maßnahme umgesetzt werden sollte. Des Weiteren werden die Ziele sowie eine konkrete Vorgehensweise und Kostenschwerpunkte benannt.

### Handlungsbereich

Vitale Innenstadt – aber auch übergreifend



### Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

## Altstadtkümmerner\*in

### Kurzbeschreibung:

Die historische Innenstadt ist die Visitenkarte von Bad Belzig und ein identitätsstiftender Ort für alle Bürger\*innen. Damit dies in Zukunft auch so bleibt, muss sich um die Innenstadt gekümmert werden. Die Bewältigung der verschiedenen Herausforderungen, wie die Koordination der unterschiedlichen Akteur\*innen, die Organisation von Veranstaltungen sowie der Erhalt der historischen Substanz, soll gebündelt in einer Person zusammenlaufen. Ein\*e zentrale\*r Ansprechpartner\*in soll das Gesicht der Innenstadt nach innen und außen sein und die Bedürfnisse der Innenstadt stets im Blick haben. Den Rahmen kann eine regelmäßige Lenkungsrunde bilden, der durch den/die Altstadtkümmerner\*in initiiert und moderiert wird. Hierbei gilt es nicht nur gewerbliche Akteur\*innen anzusprechen, sondern auch alle weiteren Nutzer\*innen der Innenstadt zu aktivieren.

### Ziele der Maßnahme:

- zentrale personelle Anlaufstelle für alle Altstadt-bezogenen Angelegenheiten
- Koordination des stetigen Wandels
- Ansprache von Nutzer\*innen

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Finanzierung der Teilzeit/Vollzeitstelle klären
2. Konzeption und Ausschreibung der Stelle
3. Auswahl Altstadtkümmerner\*in
4. Öffentlichkeitswirksame Aufnahme der Tätigkeit

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Fördermöglichkeiten verwenden
- Angestelltenverhältnis Stadtverwaltung

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Altstadtkümmerner Regensburg
- Stabsstelle Altstadtkümmerner Burghausen

## Handlungsbereich

Vitale Innenstadt



## Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

# Stadtexperimente / Reallabor

### Kurzbeschreibung:

In Reallaboren gestalten Praktiker\*innen aus Kommunen, Sozial- und Umweltverbänden und/oder Unternehmen einen transformativen Prozess, um einer konkreten Herausforderung zu begegnen. Ein räumlicher und oft zeitlich begrenzter Testraum, in dem unter realen Bedingungen mögliche Entwicklungen erprobt werden können.

Mögliche Experimentierräume sind bspw. die Straße der Einheit oder der Marktplatz. Hier kann z. B. die temporäre Umgestaltung eines öffentlichen Raums erprobt werden. Im Anschluss können über Befragungen, Feedbackgespräche oder andere Auswertungsinstrumente die Erkenntnisse und Wirkungen analysiert und evaluiert werden. Die systematische Erfassung derartiger Daten ist dabei eine wesentliche Grundlage eines Reallabors, daher sollte die Art und Weise der Evaluation bereits im Vorfeld definiert werden. Im Zuge dieses Prozesses sollen Informationen über die erreichten Ziele sowie die Erkenntnisinteressen aller Beteiligten dargestellt werden.

So können frühzeitig Ideen ausprobiert werden, ohne bauliche Maßnahmen zu ergreifen.

Im Bad Belzig könnte dies vor allem im Rahmen der Umgestaltung des Marktplatzes angewandt werden. Durch ausleihbare Möblierungen beispielsweise könnten die Bad Belziger\*innen die Innenstadt „besetzen“ und nach ihren Wünschen bespielen. Daraus lassen sich bevorzugte Aufenthaltsbereiche oder Nutzungsqualitäten ableiten, die später im Rahmen des Umgestaltungsprozesses genutzt werden können. Durch derartige partizipative Vorgehensweisen wird die gesellschaftliche Akzeptanz deutlich erhöht.

Der/die Altstadtkümmerner\*in ist prädestiniert, ein Reallabor zu begleiten.

### Ziele der Maßnahme:

- Visionen für die Innenstadt testen
- Anstoßen von Debatte über Zukunft der Innenstadt

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Suche nach Themen/Räumen
2. Ansprache von Partner\*innen (zum Beispiel Hochschulen)
3. Erarbeitung eines Durchführungs- und Evaluationskonzepts
4. Durchführung des Reallabors mit breiter Öffentlichkeitsarbeit
5. Evaluation, Auswertung und Diskussion

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- ggf. Personalkosten
- Sachkosten, je nach Zielstellung und Aufwand zwischen 5.000€ und 10.000€

**Gute Beispiele aus der Praxis**

- Ein Reallabor für Ihre Stadt: 5 Tipps zur erfolgreichen Umsetzung  
<https://blog.iao.fraunhofer.de/ein-reallabor-fuer-ihre-stadt-5-tipps-zur-erfolgreichen-umsetzung/>
- Reallabor Ritterstraße, Bielefeld  
<https://www.bielefeld.de/node/20112>

## Handlungsbereich

Vitale Innenstadt



## Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

# Umgestaltung Marktplatz

### Kurzbeschreibung:

Der Belziger Marktplatz ist der zentrale öffentliche Raum in der historischen Altstadt. Er war bis zur Motorisierung der Gesellschaft der Raum in Bad Belzig, in dem das tägliche Leben pulsierte. Außer an Markttagen ist er heutzutage zum Großteil für Automobile und nicht für Menschen reserviert.

Eine Umgestaltung des Marktplatzes kann in einem Reallabor erprobt werden, um zu eruieren, welche Lösungsansätze passend für die Bad Belziger\*innen sind. Es gilt neue Aufenthaltsqualitäten herzustellen und Angebote für alle Altersgruppen zu schaffen.

Die Ergebnisse des Reallabors oder alternativ einer Bürger\*innenbeteiligung können Grundlagen für einen freiraumplanerischen Wettbewerb bilden. Mehrere Landschaftsarchitekturbüros erstellen in diesem Rahmen Entwürfe, wovon der für den Ort passendste zur Realisierung ausgewählt wird.

### Ziele der Maßnahme:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt
- Anstoßen von Debatte über Wert des öffentlichen Raums in der Altstadt

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Durchführung von Reallabor  
alternativ: Bürger\*innenbeteiligung
2. Ausarbeitung von Auslobung auf Grundlage von Schritt 1
3. Durchführung freiraumplanerischer Wettbewerb
4. Realisierung des Entwurfs

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Je nach Umfang der Umbaumaßnahmen zwischen 25.000€ und 700.000€

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Neugestaltung des Marktplatz Schönebeck zum Shared Space – in Bad Belzig ist die Umgestaltung zu einem Shared Space so nicht möglich – Ziel sollte aber eine generelle Nutzungsmischung sein – weg vom Parkplatz und näher zum Markt- bzw. Aufenthaltsplatz



## Handlungsbereich

Vitale Innenstadt



## Zeithorizont

mittelfristig - innerhalb der  
nächsten 5 Jahre

# Co-Working-Space

### Kurzbeschreibung:

Spätestens seit Beginn der Covid-19-Pandemie ist das Arbeiten im Home-Office keine Seltenheit mehr und hat sich folglich auch verstetigt. Auch das Arbeiten fernab von Unternehmenszentralen ist aufgrund von digitaler Technik fast uneingeschränkt möglich. Nichtsdestotrotz schätzen viele den persönlichen Kontakt zu anderen in den Kaffeepausen. Somit kann Bad Belzig von den neuen Entwicklungen profitieren. Menschen wohnen gerne aufgrund der hohen Lebensqualität in Bad Belzig und können bspw. bei einem Münchener Unternehmen arbeiten.

Ein Co-Working-Space kann der neuen Arbeitskultur einen Raum geben und für eine weitere Belebung der Innenstadt sorgen. Menschen können sich tage-, wochen- oder monatsweise Arbeitsplätze mieten und dabei von der vorhandenen Infrastruktur (Konferenzräume, Küche, etc.) profitieren. Die vorhandenen Konferenzräume können bspw. auch von Vereinen genutzt werden.

Der Co-Working-Space sollte sich idealerweise in zentraler Lage befinden und insbesondere im Bereich des Erdgeschosses mit dem öffentlichen Raum interagieren.

### Ziele der Maßnahme:

- Belebung der Innenstadt
- Schaffung von Angeboten für neue Arbeitswelten
- Vernetzung von Nutzer\*innen

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Identifizierung einer Immobilie (→ Leerstandsmanagement) und Ausarbeitung eines Betreibermodells
2. Renovierung/Ausbau der Immobilie
3. Eröffnung und Bewerben des Co-Working-Spaces

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Bereitstellung von Flächen – je nach Betreiber, keine direkten Kosten für die Stadt selbst

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Coworking / Bürogemeinschaft / Praxisgemeinschaft "Alte Rösterei" Grimma  
Spreework.Coworking - Spreerwerk, Lübben

### Handlungsbereich

Vitale Innenstadt



### Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

## Fläming hautnah – der lokale Erzeuger\*innen und Handwerker\*innen Markt

### Kurzbeschreibung:

Um den Erzeuger\*innen und Handwerker\*innen aus Bad Belzig und dem Fläming eine wiederkehrende Bühne zu geben, soll ein neues Marktformat eingeführt werden. Der Abstand zwischen den Märkten sollte einen Monat betragen und möglichst am Wochenende stattfinden, um nicht mit dem Bad Belziger Wochenmarkt (Dienstag und Donnerstag) zu kollidieren. Zu prüfen ist, inwiefern eine Durchführung im Winter sinnvoll ist.

Im Vergleich zum Wochenmarkt soll dieses Marktformat einen Veranstaltungscharakter haben und auch das (Kunst-) Handwerk der Region einen Platz einräumen. Auch regionalen Gastronom\*innen kann hier eine Bühne geboten werden, auf der sie ihre Kochkünste präsentieren können.

Inwieweit das Marktformat mit anderen Veranstaltungen kombiniert werden kann, gilt es zu prüfen.

### Ziele der Maßnahme:

- Belebung der Innenstadt
- Unterstützung von lokalen Erzeuger\*innen und Handwerker\*innen
- Sichtbarmachung von lokalen Strukturen im Fläming

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Erarbeitung Konzeption, Prüfung Integration in bestehende Veranstaltungen
2. Ansprache von Aussteller\*innen
3. Bewerbung der Veranstaltung
4. Regelmäßige Durchführung

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Personalkosten Marktverwaltung
- Werbungskosten und weitere Sachkosten
- ggf. extra Unterhaltungsprogramm

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Rochlitzer Regionalmarkt, Stadt Rochlitz
- Tübinger Regionalmarkt

## Handlungsbereich

Vitale Innenstadt



## Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

# Blühende Innenstadt

### Kurzbeschreibung:

Eine kurzfristige Möglichkeit, um die Innenstadt gestalterisch aufzuwerten, ist die Installation einiger Pflanzkästen. Diese können auf dem Marktplatz, aber auch an anderer Stelle innerhalb der Bad Belziger Innenstadt aufgestellt werden und mit saisonalen Pflanzen gestaltet werden. Mit Hilfe prachtvoller farblicher Pflanzkästen können so Akzente in der Innenstadt gesetzt und ein Besuch umso schöner gestaltet werden.

### Ziele der Maßnahme:

- Belebung der Innenstadt
- Steigerung der Attraktivität und Stadtgestalt

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Verortung der Pflanzkübel und Beschaffung
2. Mögliche Patenschaften feststellen (Grundschule, Geschäfte, die die Pflege übernehmen)
3. Bepflanzung der Kästen in Zusammenarbeit mit Pat\*innen oder Bürgerschaft

### Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Pflanzkübel oder Ähnliches – ca. 1500€
- Pflanzen – ca. 200€ - 500€

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Grundschüler bepflanzen Hochbeet in Innenstadt - Grünstadt - DIE RHEINPFALZ
- Aktion in Ludwigsburg: Bepflanzte Fahrräder verschönern die Innenstadt (stuttgarter-nachrichten.de)

## Handlungsbereich

Innovatives Wohnen / Vitale Innenstadt



## Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

# Leerstandsmanagement / Bauflächenmanagement

### Kurzbeschreibung:

Im ersten Schritt sollen Baulücken sowie Potenzialgebäude/-flächen kartiert werden, die für Wohnnutzungen geeignet sind (eine Erfassung von gewerblich nutzbaren Flächen ist ebenfalls denkbar). Die kartierten Objekte werden mit Informationen bzgl. Zustand, Eigentümer\*in und Bebaubarkeit angereichert. Als Format soll eine interaktive, öffentlich einsehbare Karte dienen, die bspw. von der Stadtverwaltung verwaltet wird. Eine Integration in die Bad Belzig App und/oder das Geoportal Bad Belzig ist erstrebenswert. Eine Erweiterung des Gebiets auf Ebene des Landkreises ist denkbar.

Zur künftigen Lenkung und Steuerung eines bedarfsgerechten Wohnraumes sollte die Stadt Bad Belzig zudem eine Bevorratung an potenziellen Wohnbauflächen anstreben da die Stadt derzeit über keine verfügbaren Flächen zur Entwicklung verfügt.

### Ziele der Maßnahme:

- Sichtbarmachung von Potenzialen der Innenentwicklung
- Vernetzung von Eigentümer\*innen und Interessent\*innen
- Austausch der Stadtgesellschaft über das Thema
- Neue Impulse für die Innenstadt durch temporäre Nutzungen

### Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Auswahl Erhebungsmethode und Plattform (→ Gute Beispiele aus der Praxis)
2. Abklärung von datenschutzrechtlichen Belangen
3. Benennung von Verantwortlichen (bspw. Verknüpfung mit Smart-City-Projekt)
4. Information der Öffentlichkeit mit Bitte um Mitwirkung

### Kosten/Wirtschaftlichkeit


Es gibt kostenfreie Möglichkeiten für die Kartierung ([www.leerstandsmelder.de](http://www.leerstandsmelder.de)).

### Gute Beispiele aus der Praxis

- Interaktive Karte für Baulücken und Leerstand Bielefeld  
<https://progruen-ev.de/karte>
- Interaktive Karte für Leerstände (deutschlandweit)  
[www.leerstandsmelder.de](http://www.leerstandsmelder.de)
- Baulandkataster Krefeld  
<https://geoportal-niederrhein.de/krefeld/baulandkataster/>
- Baulandkataster Dessau-Roßlau  
<https://geoportal.dessau->

[rosslau.de/Geoportal/synserver?project=Amtlicher\\_Stadtplan&View=Baulandkatas-ter&basemapview=OSM&map\\_adv=true&x=723329&y=5753109&scale=5000](https://www.rosslau.de/Geoportal/synserver?project=Amtlicher_Stadtplan&View=Baulandkatas-ter&basemapview=OSM&map_adv=true&x=723329&y=5753109&scale=5000)

- Leerstandsmanagement Annaberg-Buchholz  
<https://www.annaberg-buchholz.de/de/leerstandsmanagement/>
- Initiative Stadttretter – Wissenstransfer – Tools - Projekte  
<https://www.die-stadttretter.de/>

|  |   |  |
|--|---|--|
| <b>Handlungsbereich</b><br>Innovatives Wohnen / Vitale Innenstadt  |  | <b>Zeithorizont</b><br>kurzfristig - innerhalb der<br>nächsten 1 bis 2 Jahre |
| <h2>Pop-Up-Stores</h2>   |   |  |
| <b>Kurzbeschreibung:</b><br>Leerstehende Geschäfte in der Innenstadt können in Absprache mit dem/der Eigentümer*in temporär von Künstler*innen, Handwerker*innen oder jungen Unternehmen öffentlich wirksam genutzt werden (Pop-Up-Store). Die Nutzer*innen übernehmen bspw. lediglich die Nebenkosten – die Eigentümer*innen profitieren von der Wiederbelebung des Ladengeschäfts und einer sich potenziell verstetigenden Nutzung. Das Angebot lockt neue Nutzer*innen in die Stadt und sorgt so für eine vitale, sich ändernde Innenstadt. |   |  |
| <b>Ziele der Maßnahme:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Teil des städtischen Marketings</li><li>• Exklusivität inszenieren / Eventcharakter</li><li>• Neue Impulse für die Innenstadt durch temporäre Nutzungen</li></ul>   |   |  |
| <b>Vorgehensweise zur Umsetzung</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Flächen identifizieren, die eine Realisierung zulassen</li><li>2. Abklärung mit Eigentümer*innen</li><li>3. Überregionales Marketing / Werbung starten (Nähe zu Berlin und Potsdam nutzen)</li><li>4. Auswahl der Konzepte treffen und temporäre Nutzung vermarkten</li></ol>   |   |  |
| <b>Kosten/Wirtschaftlichkeit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Bereitstellung von Flächen – ggf. Kosten für Sanierung bei städtischem Eigentum</li><li>• Werbungskosten.</li></ul>   |   |  |
| <b>Gute Beispiele aus der Praxis</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pop-Up-Store, Spremberg/Grodtk<br/><a href="https://kommunen-innovativ.de/altersinnovationen-pop-store-eroeffnet">https://kommunen-innovativ.de/altersinnovationen-pop-store-eroeffnet</a></li></ul>  |   |  |

## Handlungsbereich

Innovatives Wohnen



## Zeithorizont

mittelfristig

# Städtebaulicher Wettbewerb

## Kurzbeschreibung

In Bad Belzig besteht Nachfrage nach Bauflächen. Um dieser Nachfrage zu begegnen und möglichst großen Einfluss auf die zukünftige Bebauung zu haben, wird die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs angestrebt.

Im Rahmen der Standortanalyse für die Ansiedlung der Kreisverwaltung des LK Potsdam-Mittelmark wurden verschiedene Flächen in Bad Belzig hinsichtlich der Bebaubarkeit betrachtet. Aufbauend auf der Analyse kann eine Fläche mit entsprechender Größe ausgewählt werden, für die ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt wird. Die Rahmenbedingungen werden in einem kooperativen Prozess ausgearbeitet. Das Wettbewerbsverfahren wird mit partizipativen Elementen gestaltet.

Insbesondere auf städtischen Flächen sind die Gestaltungsmöglichkeiten groß. Nichtsdestotrotz sollte ein städtebaulicher Wettbewerb auch zusammen mit privaten Grundstückseigentümer\*innen angestrebt werden.

Die ersten Umsetzungsschritte zur Realisierung des städtebaulichen Wettbewerbs sollten innerhalb der nächsten fünf Jahre initiiert werden. Im Anschluss an den Wettbewerb ist das Ergebnis mit Hilfe eines Bebauungsplans zu sichern.

## Ziele der Maßnahme

- Diskussion über die zukünftige Entwicklung von Bad Belzig mit Hilfe von kooperativen Verfahren
- Schaffung von Wohnraum
- Klare Zielsetzung für Städtebau formulieren
  - Mietpreisgebundener Wohnraum
  - Flächen für generationsübergreifendes Wohnen / Co-Living
  - Soziale Infrastruktur
  - Klimaschutz
  - Mobilität

## Vorgehensweise zur Umsetzung:

1. Beauftragung Stadtplanungsbüro für Verfahrensbetreuung
2. Identifizierung der konkreten Fläche und Festlegung des Umgriffs
3. Verfahrensart auswählen, Zeitschiene festlegen, Grundlagen zusammentragen und Wettbewerbsauslobung verfassen
4. Beteiligung der Öffentlichkeit zu ausgewählten Inhalten der Auslobung
5. Finalisierung der Auslobung und Versand an teilnehmende Stadtplanungsbüros
6. Wettbewerbsjury entscheidet über die eingereichten Arbeiten

7. Nach Überarbeitung: Überführung des Entwurfs in Bebauungsplan

**Kosten/Wirtschaftlichkeit**

- Verfahrensbegleitung zw. 25.000 – 35.000 €
- Ggf. Preisgelder
- Kosten für externe Moderationen je nach Anzahl, Tagessatz zw. 600 € - 1500 €.

**Gute Beispiele aus der Praxis**

- Realisierungswettbewerb „Vorstadt Damm“, Jüterbog  
<https://www.jueterbog.eu/seite/415285/www.jueterbog.eu>
- Umgestaltung Ortsmitte Birkenwerder  
<https://www.birkenwerder.de/rathaus/aktuelles/neuigkeiten/details/moderner-bildungscampus-fuer-birkenwerder-preisgericht-kuert-sieger-des-realisierungswettbewerbs>



## Handlungsbereich

Innovatives Wohnen



## Zeithorizont

mittelfristig – innerhalb der  
nächsten 5 Jahre

# Konzeptvergabe

## Kurzbeschreibung

Mit Hilfe der Maßnahme Leerstandsmanagement / Bauflächenmanagement können Liegenschaften identifiziert werden, denen eine neue Nutzung zugeführt werden kann. Wenn es sich um städtische Liegenschaften handelt, hat die Stadt Bad Belzig die Möglichkeit diese nicht zum Höchstpreis an Interessent\*innen zu veräußern, sondern ein Konzeptvergabeverfahren anzustreben. Im Vorfeld des Verfahrens werden Parameter für die Bewertung der später eingereichten Konzepte erarbeitet. Folglich erhält das passendste Konzept, das sich bspw. für Klimaschutzbelange einsetzt, den Zuschlag. Eine Vergabe der Liegenschaften in Erbpacht ist möglich. Es kann sich sowohl um bebaute wie auch unbebaute Liegenschaften handeln.

Auch private Eigentümer\*innen können dazu animiert werden, das Verfahren zu nutzen, jedoch ist dazu auszugehen, dass ein möglichst hoher Ertrag beim Grundstücksverkauf bei dieser Gruppe priorisiert wird.

## Ziele der Maßnahme

- Vergabe von städtischen Grundstücken an Projekte/Initiativen, die Mehrwert schaffen
- Nachhaltige Liegenschaftspolitik und Verfolgung von stadtentwicklungspolitischen Zielen
- Weitere Co-Housing-Projekte in Bad Belzig etablieren (wie *Leben im Fläming* – <https://www.leben-im-flaeming.de/>)

## Vorgehensweise zur Umsetzung:

1. Konsultieren von externen Expert\*innen zum Thema Konzeptvergabe hinsichtlich Chancen und Risiken
2. Identifizierung von Flächen und Festlegung der Kriterien für die Konzeptbewertung
3. Öffentliche Informationsveranstaltung und Ausschreibung der Flächen
4. Entscheidung einer Jury über das beste Konzept mit anschließender Vergabe

## Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Geringe Kosten für die Ausschreibung
- Werbungskosten

## Gute Beispiele aus der Praxis

- Grundstücke und Immobilien im Konzeptverfahren, Leipzig  
<https://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/staedtische-immobilien-und-grundstuecke/konzeptverfahren>
- Konzeptverfahren, Berlin  
<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbauleitstelle/konzeptverfahren/index.shtml>

## Handlungsbereich

Innovatives Wohnen



## Zeithorizont

mittelfristig - innerhalb der  
nächsten 5 Jahre

# Beratungsmanagement - Fördermittel

## Kurzbeschreibung

Die Herausforderungen des demographischen Wandels und des Klimaschutzes betreffen auch den Wohnungsbestand. Der Bund und das Land Brandenburg bieten eine Vielzahl an Fördermöglichkeiten, die eine Anpassung an die beiden Herausforderungen ermöglichen. Welche Förderung, für wen und wann interessant ist, wird das Beratungsmanagement herausarbeiten. Das Beratungsmanagement informiert fortlaufend über aktuelle Programme und geht auf Einzelpersonen/Institutionen zu, um gemeinsam eine passende Förderung zu finden. Somit können die Fördermöglichkeiten effektiv für die Anpassung des Wohnungsbestands in Bad Belzig genutzt werden.

Die Tätigkeit des Beratungsmanagements kann bspw., insbesondere für den Bereich Klimaanpassung, von einem/einer Klimaschutzmanager\*in übernommen werden. Momentan werden Klimaschutzmanager\*innen zu 100 % gefördert. Abgesehen von dieser Möglichkeit kann die Tätigkeit von einem/einer externen Expert\*in übernommen werden.

## Ziele der Maßnahme

- Ertüchtigung des Bad Belziger Wohnungsbestands hinsichtlich klimatischer und demographischer Wandel (und darüber hinaus)
- Sichtbarmachung und Nutzung der Fördermöglichkeiten
- Unterstützung von Interessent\*innen bei Abwicklung von Förderungen

## Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Benennung Fördermittelmanager\*in (evtl. in Doppelfunktion: Altstadtmanager\*in oder Klimaschutzmanager\*in)
2. Öffentliche Auftaktveranstaltung
3. Durchführung Akteursworkshops, um zielgruppengenau über Fördermöglichkeiten zu informieren
4. Etablierung von regelmäßigen Sprechstunden


## Kosten/Wirtschaftlichkeit

- Personalkosten
- Materialkosten (Flyer, Veranstaltungen, etc.)

## Gute Beispiele aus der Praxis

- Fördermittelmanagement Stadt Landshut  
<https://www.landshut.de/wirtschaft/foerdermittelmanagement>

- Fördermittemanagement Stadt Würselen  
<https://serviceportal.wuerselen.de/suche/-/egov-bis-detail/mitarbeiter/566/show>

|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Handlungsbereich</b><br>Innovatives Wohnen   |  | <b>Zeithorizont</b><br>mittelfristig - innerhalb der nächsten 5 Jahre |
| <b>Beratungsmanagement –<br/>gemeinschaftliches und generationenübergreifendes Wohnen</b>   |   |   |
| <b>Kurzbeschreibung</b><br>Um das gemeinschaftliche und generationenübergreifende Wohnen zu stärken, wird eine externe Beratung beauftragt, die die Stadt Bad Belzig zum Thema berät. Hierbei geht es unter anderem darum, welche Möglichkeiten die Stadt hat, weitere gemeinschaftliche Wohnprojekte in der Stadt zu etablieren.<br>→ Kombinierbar mit Konzeptvergabe  |   |   |
| <b>Ziele der Maßnahme</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Günstige Rahmenbedingungen für gemeinschaftliche Wohnprojekte schaffen</li><li>• Demographischen Wandel begegnen</li><li>• Generierung von Zuzug</li></ul>  |   |   |
| <b>Vorgehensweise zur Umsetzung</b> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Beauftragung externes Büro für Durchführung von Beratungsleistung</li><li>2. Öffentliche Auftaktveranstaltung, Start von Internetpräsenz</li><li>3. Durchführung Akteursworkshops</li><li>4. Etablierung von regelmäßigen Sprechstunden (auch digital möglich)</li><li>5. Vernetzung mit anderen ländlichen Städten in Brandenburg</li></ol> |   |   |
| <b>Kosten/Wirtschaftlichkeit</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Personalkosten</li></ul>   |   |   |
| <b>Gute Beispiele aus der Praxis</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Dezentrale Sachsen<br/><a href="https://www.dezentrale-sachsen.de/">https://www.dezentrale-sachsen.de/</a></li><li>• Netzwerkagentur GenerationenWohnen Berlin<br/><a href="https://www.netzwerk-generationen.de/willkommen">https://www.netzwerk-generationen.de/willkommen</a></li></ul>   |   |   |

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

langfristig - ab 5 Jahre

# Innenstadtnahes Parkhaus

## Kurzbeschreibung

Um Parkflächen in der historischen Innenstadt einer anderen Nutzung zuzuführen, wird die Errichtung eines innenstadtnahen Parkhauses angestrebt. Damit soll anstelle einer Wegnahme ein adäquater Ersatz für die vorhandenen Parkplätze geschaffen werden. Weiterhin soll eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt mit all ihren Angeboten und Strukturen gewährleistet werden. Ein potenzieller Standort für das Parkhaus ist die Fläche Berliner Straße/Bahnhofstraße südlich der Innenstadt, die bereits als Parkplatz (Sandberger Platz) genutzt wird. Durch die Entwicklung eines mehrgeschossigen Parkhauses können die vorhandenen Parkplätze auf der Fläche sowie die ungeordneten Stellplätze der Altstadt integriert werden.

Bei der Errichtung des Parkhauses wird die Verwendung von nachhaltigen Materialien und die Installation einer Solaranlage sowie eine Begrünung der Fassade empfohlen. Weitere Nutzungen, die im Parkhaus untergebracht werden können, sind: Packstation, Fahrradstellplätze, Sharing-Angebote und Ladeinfrastruktur. Das Parkhaus wird so zu einer Mobilitätsstation. Mit Hilfe einer Echt-Zeit-Auslastungserfassung im Verbund mit einem städtischen Leitsystem kann der ruhende Verkehr gezielt gesteuert werden.

Eine Steuerung der Parkgebühren ist zur Akzeptanz und zur Nutzungsförderung empfohlen. So könnten günstigere Preise für Anwohner\*innen als für Besucher\*innen und Tourist\*innen veranschlagt werden. Darüber hinaus ist zu empfehlen, dass die Anwohner\*innen durch einen Anwohnerhalteschein dazu berechtigt sind, in der Altstadt vor ihrem Haus zu halten, um bspw. Wocheneinkäufe oder größere Anlieferungen zu ermöglichen.

## Ziele der Maßnahme

- Aufwertung der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung der Innenstadt
- Konzentration des ruhenden Verkehrs außerhalb der Innenstadt
- Effektive Nutzung von innenstadtnahen Flächen

## Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Festlegung von Kriterien (Größe, Lage, etc.), die das Parkhaus erfüllen soll
2. Identifizierung von möglichen Standorten
3. Variantenvergleich durch Planungsbüro (bspw. mit Nutzwertanalyse)
4. Auswahl der Flächen
5. Architektonischer Wettbewerb (Evtl.)
6. Prüfung bauleitplanerische Sicherung (nach §34 BauGB oder B-Plan)
7. Vergabe der Objektplanung und der Baumaßnahme

### **Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Es entstehen finanzielle Aufwände in Höhe von ca. 3.000 bis 10.000 Euro Baukosten pro Stellplatz. Bei einer ressourcenschonenden Baumethode (einfache Stahlbauweise ohne Fassadenelemente) können die Kosten bei ca. 3.00 Euro pro Stellplatz liegen. Bauliche Berücksichtigungen, wie Fassaden- oder Komfortelemente, können die Kosten bis zu 10.000 Euro ansteigen lassen.

Man kann von durchschnittlichen Baukosten von 5.000 Euro pro Stellplatz ausgehen<sup>22</sup>.

### **Gute Beispiele aus der Praxis**

- Neubau Parkhaus, Stuttgart  
<https://www.stuttgart.de/leben/bauen/bauprojekte/neubau-parkhaus-mit-energie-zentrale-im-neckarpark.php>

---

<sup>22</sup> Vgl. [https://constructalia.arcelormittal.com/files/CarParks\\_DE--f0a4d6efe57d9847c3ce03befe300315.pdf](https://constructalia.arcelormittal.com/files/CarParks_DE--f0a4d6efe57d9847c3ce03befe300315.pdf)

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

kurzfristig - innerhalb der  
nächsten 1 bis 2 Jahre

# Weiterentwicklung Stellplatzsatzung Bad Belzig

## Kurzbeschreibung:

Die Stellplatzsatzung der Stadt Bad Belzig stammt aus dem Jahr 2005. Die nunmehr 17 Jahre alte Satzung benötigt eine Anpassung an die aktuellen Erfordernisse für heutige Mobilitätsbedürfnisse und Entwicklungen. So wird mit der Überarbeitung der Satzung eine Verkleinerung des Stellplatzbedarfs für Neubauvorhaben angestrebt, der Bestand bleibt unberührt. Bei der Reduzierung der herzustellenden Stellplätze können durch die Berücksichtigung von Alternativ-Mobilitätsangeboten (bspw. ÖPNV-Haltestelle oder Mobilitätsstation in 500m Einzugsradius) gezielt Parkplatzfläche reduziert und die Entwicklung neuer Angebote gefördert werden. Weiterhin können die bestehenden Ablösebeträge verpflichtend zu Maßnahmen zur Vermeidung, Verlagerung oder Reduzierung von MIV genutzt werden.

Weiterhin wird eine Erweiterung des Regelungsumfangs der Stellplatzsatzung auf Fahrradstellplätze und deren Qualität, E-Mobilität und die klimafreundliche Gestaltung von Kfz-Stellplätzen angestrebt.

## Ziele der Maßnahme:

- Förderung Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fußverkehr)
- Flächengerechtigkeit
- Freiflächen statt Parkplätze
- Nutzungsänderung von Parkplätzen

## Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Erarbeitung Entwurf Stellplatzsatzung (siehe „Gute Beispiele aus der Praxis“)
2. Abstimmung in den politischen Gremien
3. Beteiligung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess
4. Beschluss der Satzung in der Stadtverordnetenversammlung

## Kosten/Wirtschaftlichkeit

Es ist mit verwaltungsinternen Personalkosten von 5.000 bis 15.000 Euro zu rechnen.

## Gute Beispiele aus der Praxis

- Neue Stellplatzsatzung als Beitrag zur lokalen Verkehrswende, Mörfelden-Walldorf  
<https://www.moerfelden-walldorf.de/de/aktuelles/presse/2022/oktober/neue-stellplatzsatzung-als-beitrag-zur-lokalen-verkehrswende/>
- Stellplatzsatzung Darmstadt  
<https://www.darmstadt.de/fileadmin/PDF-Rubriken/Rathaus/satzungen/662.pdf>
- Autoarmes Wohnen im lebendigen Quartier – Stellplatzsatzungen



[https://intelligentmobil.de/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/BuWomo\\_Faltblatt\\_Stellplatzsatzungen\\_web.pdf](https://intelligentmobil.de/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/BuWomo_Faltblatt_Stellplatzsatzungen_web.pdf)

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

mittelfristig - innerhalb der  
nächsten 5 Jahre

# Nahmobilitätskonzept

## Kurzbeschreibung

Innerhalb der Betrachtung und Bearbeitungen der vorhandenen Konzepte bezüglich des Radverkehrs wurde ersichtlich, dass genaue Untersuchungen und Daten hierzu fehlen und deshalb qualifizierte bedarfsgerechte Maßnahmen und Informationen (bspw. Radweg-Qualitäten, Quell- und Zielorte in Bad Belzig) nicht identifiziert werden können. Deshalb wurde die Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts mit Fokus auf den Rad- und Fußverkehr, für Bad Belzig als Maßnahme erkannt. Hierbei kann an die Erkenntnisse und Daten des sich derzeit in der Erarbeitung befindlichen Radverkehrskonzepts des Landkreises Potsdam-Mittelmark angeknüpft werden.

Die Nahmobilität zeichnet sich durch geringe Wegdistanzen aus. Insbesondere der Fuß- und Radverkehr, aber auch die Kombination mit dem ÖPNV werden unter diesem Begriff gefasst. Nahmobilität ist ein Grundbaustein für eine effiziente, gesunde, klima- und ressourcenschonende und nicht zuletzt bezahlbare Mobilität aller Altersgruppen.

In einem Konzept wird unter anderem eine flächenscharfe Analyse der vorhandenen Geh- und Radwege, der Verkehrswege und der Wegequalitäten vorgenommen. Weiterhin wird ein Alltags- und Wunschwegenetz sowie die Anbindung der Stadtteile untereinander ermittelt. Diese Betrachtungen müssen tunlichst in dem Nahmobilitätsplan betrachtet werden.

Konkrete Maßnahmen sorgen für eine zügige Umsetzung. Dabei sollte klar zwischen notwendigen strukturalen (Infrastruktur-) und prozessualen (Verkehrs-) Maßnahmen für Bad Belzig und der Förderung des Radverkehrs unterschieden werden. Ebenso sind die Identifizierung von Pull (Angebotsorientierte-) und Push (einschränkende) Maßnahmen für eine bedarfsgerechte Entwicklung des Radverkehrs sinnvoll.

## Ziele der Maßnahme

- Erarbeitung umfangreicher Datenquellen für den Fuß- und Radverkehr
- Verringerung des motorisierten Individualverkehrs durch Schaffung von Alternativen
- Förderung von aktiven Mobilitätsformen (Fuß- und Radverkehr)
- Sichere Wegeverbindung für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen

## Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Beauftragung externes Verkehrsplanungsbüro
2. Analysephase mit Beteiligungsveranstaltungen
3. Schwerpunktsetzung und Ausarbeitung des Konzepts
4. Beschluss des Konzepts durch Stadtverordnetenversammlung

5. Umsetzung der im Konzept genannten Maßnahmen

**Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Es entstehen finanzielle Aufwände zwischen 20.000 bis 60.000 Euro (abhängig von Beauftragungsvolumen und Planungsbüro)

**Gute Beispiele aus der Praxis**

- Nahmobilitätskonzept, Lindau (Bodensee)  
<https://www.stadtlindau.de/Mobilit%C3%A4t-Wirtschaft/Konzepte/Nahmobilit%C3%A4tskonzept/>
- Nahmobilitätskonzept, Neuenburg am Rhein  
[https://www.neuenburg.de/site/Neuenburg/get/documents\\_E-3097023/neuenburg/Objekte/03\\_Leben\\_Wohnen/Mobilit%C3%A4t%20und%20Verkehr/Nahmobilit%C3%A4tskonzept.pdf](https://www.neuenburg.de/site/Neuenburg/get/documents_E-3097023/neuenburg/Objekte/03_Leben_Wohnen/Mobilit%C3%A4t%20und%20Verkehr/Nahmobilit%C3%A4tskonzept.pdf)

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

langfristig - ab 5 Jahre

# „on-demand“-Angebote

### Kurzbeschreibung:

Um eine feingliederige Verteilung des ÖPNV zu ermöglichen, werden „on-demand“-Angebote eingeführt. So können die Ortsteile besser und bedarfsgerecht angebunden werden. Verschiedene Angebotsarten stehen zur Auswahl:

- Anruflinienbus (liniengebunder Rufbus, welcher zwischen Haltestellen auf einer Buslinie verkehrt)
- Anruf-R-Bus (Rufbus im Richtungsbandbetrieb, verkehrt fahrplangebunden zwischen Haltestellen auf einer festen Grundroute)
- Anruf-F-Bus (Rufbus im Flächenbetrieb, ohne feste Fahrplan- oder Linienbindung)

Eine Nutzungsanmeldung muss mit einem zeitlichem Vorlauf (i. d. R. 60 Minuten vorab) geschehen.

In Bad Belzig ist bereits ein gutes ÖPNV-Netz mit einer Vielzahl von Haltestellen sowie einem Bahnhof gegeben. Das Linienbusnetz deckt im Bad Belziger Umland die vorhandenen Ortschaften ab, deshalb wird die Etablierung eines R-Busses als Pilotprojekt empfohlen. Dies kann mit dem Regiobus Potsdam Mittelmark mbH als Kooperationspartner durchgeführt werden. Der räumliche Fokus in der Entwicklung dieser Bedarfshaltestellen sollte in den umliegenden Ortsteilen Schwanebeck, Fredersdorf, Baitz, Nescholz, Lüsse, Kuhlowitz und Preußnitz liegen. Dabei können die „On-demand“-Angebote als Übergangsangebot bis zur Realisierung/ Schaffung der 2. Stadtlinie Bad Belzig fungieren. Die 2. Stadtlinie ist aus Sicht der Konzepterstellung langfristig zu forcieren.

Um weitere Angebote zu vernetzen, wird eine Integration in das bbnavi als sinnvoll erachtet. Dabei können Informationen, wie Rufbus-Haltestelle, Echtzeit-Standort oder -Verlauf, online dargestellt und nutzbar gemacht werden.

### Exkurs Digitalisierung

Für Bad Belzig bestehen bereits zwei Mobilitätsangebote, welche im weiteren Sinne unter alternative Mobilität eingeordnet werden können. Einerseits existiert der „Hoher Fläming“ BürgerBus, andererseits eine Senioren-Rikscha<sup>23</sup>. Eine Nutzung der beiden Angebote ist bisher nur über Telefon möglich. Eine langfristige digitalisierte Lösung sollte hierbei verfolgt werden. Das „Hohe Fläming“ BürgerBus-Angebot kann in die Bad Belzig App bzw.

<sup>23</sup> Initiiert durch Seniorenbeirat Bad Belzig und DRK Tagespflege.

bbnavi integriert werden, wobei die Buchung, Auslastung und Echtzeit-Erfassung hierüber erfolgen kann.

Das Konzept der Mitfahrbank kann ebenfalls digitalisiert werden. An Stelle von Schildern wird eine digitale Anzeige verwendet, welche mit einem Tastenfeld bedient werden kann. Das Ziel kann über eine Tastatur eingegeben werden. Zeitgleich kann über die Bad-Belzig-App eine Mitteilung an alle Nutzer\*innen, welche sich in einem bestimmten Umkreis befinden, informiert werden, dass jemand auf der Mitfahrbank sitzt und einen Fahrtwunsch z. B. nach Weitzgrund hat. Die Meldungen in der Bad-Belzig-App sowie auf der digitalen Anzeige werden nach 15 Minuten wieder gelöscht.

Die allgemeine Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV-Netz von Bad Belzig bzw. im gesamten Landkreis ist allgemein zu empfehlen. Es gilt dennoch anzumerken, dass der Regio-Bus Potsdam Mittelmark dies derzeit ablehnt.

#### **Ziele der Maßnahme:**

- Verbesserung der Anbindung von Nutzenden
- Nutzungsbedürfnisse bedarfsgerechter entgegenkommen
- Bedarfsgerechte Mobilität ermöglichen
- Stärkung des Umweltverbunds

#### **Vorgehensweise zur Umsetzung**

1. Abstimmung mit Verkehrsverbund Berlin Brandenburg
2. Erörterung möglicher Finanzierungsmodelle
3. Analyse des ÖPNV-Netzes und Festlegung von zu erschließenden Gebieten
4. Beauftragung von Verkehrsunternehmen, das Leistungen erfüllt (z. B. Regiobus Potsdam Mittelmark mbH)

#### **Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Die finanziellen Aufwände variieren je nach Projekt stark und können nicht quantifiziert werden. Grob können zwischen 50.000 bis 1.000.000 € an Entwicklungs- und Betriebskosten anfallen.

#### **Gute Beispiele aus der Praxis**

- On-Demand-Shuttle in den Landkreisen Stormarn und Harburg  
<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/demand-shuttle-den-landkreisen-stormarn-und-harburg>
- Digitaler, flexibler omobi Ortsbus Murnau  
<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/digitaler-flexibler-omobi-ortsbus-murnau>
- Anrufbus moobil+  
<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/anrufbus-moobil>

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

langfristig - ab 5 Jahre

# ZukunftVisionVerkehr: Bad Belziger Innenstadt

### Kurzbeschreibung:

In der Vor-Ort-Begehung und der Rücksprache mit den Verwaltungen wurde ersichtlich, dass ein hoher Durchgangsverkehr für die Innenstadt besteht. Das Auto ist omnipräsent in der Altstadt und nimmt entsprechenden Stadtraum (Ruhender und Durchgangsverkehr) ein.

Eine einfache Maßnahme zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt durch Durchgangsverkehr ist die Umleitung dieser Verkehrsströme außerhalb. Deshalb wird zur Gewährleistung einer gesicherten Umsetzung einer Umfahrung vorab die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Innenstadtumfahrung empfohlen. Im Rahmen von Variantenuntersuchungen soll objektiv, unter der Berücksichtigung aller Belange, geklärt werden, wie eine Innenstadtumfahrung aussehen kann.

Eine weitere Maßnahme zur Verkehrsberuhigung und Förderung der Attraktivität der Innenstadt ist eine saisonale Tempo-20er-Zone entlang der Straße der Einheit. Dies kann von Mai bis September erfolgen. Eine permanente 20er Zone ist aufgrund baulicher Gegebenheiten (historisches Kopfsteinpflaster unter Denkmalschutz), welche nicht verändert werden dürfen und der Vorgaben der Straßenverkehrsordnung zum derzeitigen Rechtsstand (Januar 2023) nicht umsetzbar. Durch ein saisonale Tempo-20er-Zone soll dies umgegangen werden. Dennoch ist die Rücksprache mit dem Bad Belziger Tiefbauamt erforderlich.

Ein zeitlicher begrenzter An- und Lieferverkehr für die Innenstadt kann dazu beitragen, stärkere Verkehrsspitzen zu reduzieren. Weiterhin wird verhindert, dass öffentliche Flächen durch stehende Lieferfahrzeuge besetzt werden. Ein zeitlich Lieferungsperiode von 7:00 bis 10:00 Uhr Vormittag wird dabei empfohlen. Durch die bauliche Integration von auszufahrenden Pollern bei den drei Innenstadtzufahrten kann darüber hinaus der Verkehr reguliert werden. Ausgeschlossen von der verkehrlichen Regulierung der Poller sind ÖPNV-Angebote, wie die Stadtlinie 590.

Zur Förderung des Radverkehrs in der Innenstadt Bad Belzigs wird empfohlen, entlang der Wiesenburger/Sandberger Straße einseitig eine Radfahrbahn-Markierung anzubringen.



Dies stellt eine niedrighschwellige Maßnahme in der Umsetzung dar und trägt zur Förderung des Radverkehrs innerhalb der Altstadt bei.

Die Verkehrsberuhigung innerhalb der Innenstadt ist seit Jahrzehnten ein großes Stadtthema. Vor allem durch unterschiedliche Belangen, welche in der Bad Belziger Altstadt bestehen und wirken, ist eine Umsetzung vielfach verlangsamt wurden. Deshalb werden niedrighschwellige Maßnahmen, wie Blumenkübel, Hochbeete, verstellbares Stadtmobiliar oder einfache Rad-Fahrbahnmarkierungen, empfohlen. Diese lassen sich ohne erheblichen baulichen Aufwand umsetzen und können bei Bedarf entsprechend angepasst bzw. umgestellt werden. Denkbar ist eine pilothafte Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen entlang der Straße der Einheit im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche im September 2023. Dennoch sollte es das langfristige Ziel sein, die Maßnahmen in die dauerhafte Umsetzung innerhalb der Innenstadt zu bringen.

#### **Ziele der Maßnahme:**

- Reduzierung Durchgangsverkehr in der Altstadt
- Verkehrsberuhigung Innenstadt
- Schaffung qualifizierter innerörtlicher Straßenverbindung
- Förderung Radverkehr in der Innenstadt

#### **Vorgehensweise zur Umsetzung**

1. Erarbeitung Umsetzungsplanung für Verkehrsberuhigungen
2. Mittelfristige Evaluation der Akzeptanz der Maßnahmen von den Bürger\*innen
3. Beauftragung und Erarbeitung der Machbarkeitsstudie Innenstadtumfahrung
4. Rücksprache der Ergebnisse mit der Straßenverkehrsbehörde Potsdam-Mittelmark
5. Besprechung und Beschluss durch die Stadtverordnetenversammlung

#### **Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Die finanziellen Aufwände variieren je nach Projekt stark und können nicht quantifiziert werden.

#### **Gute Beispiele aus der Praxis**

- Machbarkeitsstudie zur östliche Altstadtumfahrung der Stadt Eberswalde  
[https://www.eberswalde.de/fileadmin/bereich-eberswalde/global/Stadtsanierung/Machbarkeitsstudie\\_Hausbergtrasse.pdf](https://www.eberswalde.de/fileadmin/bereich-eberswalde/global/Stadtsanierung/Machbarkeitsstudie_Hausbergtrasse.pdf)
- Sitzmöbel in Siegburg  
[https://ga.de/region/sieg-und-rhein/siegburg/neue-sitzmoebel-sollen-in-siegburg-zum-verweilen-einladen\\_aid-75708123](https://ga.de/region/sieg-und-rhein/siegburg/neue-sitzmoebel-sollen-in-siegburg-zum-verweilen-einladen_aid-75708123)
- Wanderbaumallee Stuttgart  
<https://www.wanderbaumallee-stuttgart.de/>

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



## Zeithorizont

mittelfristig - innerhalb der  
nächsten 5 Jahre

# Schaffung von Kiss&Go Parkplätzen am Busbahnhof

## Kurzbeschreibung:

Kiss&Go-Anlagen sind angeordnete Parkplätze für Kurzzeitparken zum Absetzen oder Abholen von Personen in unmittelbarer Nähe zu Bahn- und Bussteigen.

Im Bereich des Belziger Busbahnhofs sind keine Kurzzeitparkplätze vorhanden, was dazu führt, dass Menschen mit ihren Pkw an verkehrlich ungünstigen und gefährlichen Stellen halten, um Menschen zum Busbahnhof zu bringen bzw. abzuholen. Ein möglicher Standort für Kiss&Go Parkplätze ist die Weitzgrunder Straße. Die angrenzenden Parkplätze des Lebensmittelmarktes könnten ebenfalls in Betracht kommen. Hierfür ist ein Gespräch mit dem/der Eigentümer\*in zu suchen.

Der Standort an der Weitzgrunder Straße kann ebenfalls zu einer Abdämpfung von Bring- und Hol-Spitzen hinsichtlich des Schulverkehrs führen. Eltern können durch das neue Angebot ihre Kinder an der Kiss&Go-Anlage absetzen, wodurch die Verkehrslast im direkten Schulumfeld reduziert wird. Dies ist ebenso der erwartbare Fall beim Fläming-Gymnasium. Des Weiteren können Kiss&Go-Parkplätze positive Auswirkungen im Umfeld des Bahnhofs Bad Belzig sowie dem Krankenhaus erreichen.

## Ziele der Maßnahme:

- Förderung intermodaler Mobilität an zentralen Verkehrspunkten
- Schnittstelle zwischen MIV und ÖPNV
- Abbau von Nutzungshemmnissen
- Erhöhung der Sicherheit von Umsteiger\*innen (Bus <-> Pkw)

## Vorgehensweise zur Umsetzung

1. Prüfung Flächenverfügbarkeit am Busbahnhof
2. Ermittlung des Stellplatzbedarfs (Richtwert: 3 K+R-Stellplätze bei 100 Reisenden pro Tag)
3. Erarbeitung der Verkehrsplanung (Objektplanung)
4. Entwicklung Ausführungsplanung und bauliche Umsetzung
5. Öffentlichkeitsarbeit

## Kosten/Wirtschaftlichkeit

Der finanzielle Aufwand kann nicht quantifiziert werden.

## Gute Beispiele aus der Praxis



- Kiss and Ride Stellplatzanlage (Mobilikon vom Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung)  
<https://www.mobilikon.de/massnahme/kiss-and-ride-anlagen>

### Handlungsbereich

Lokale Mobilität



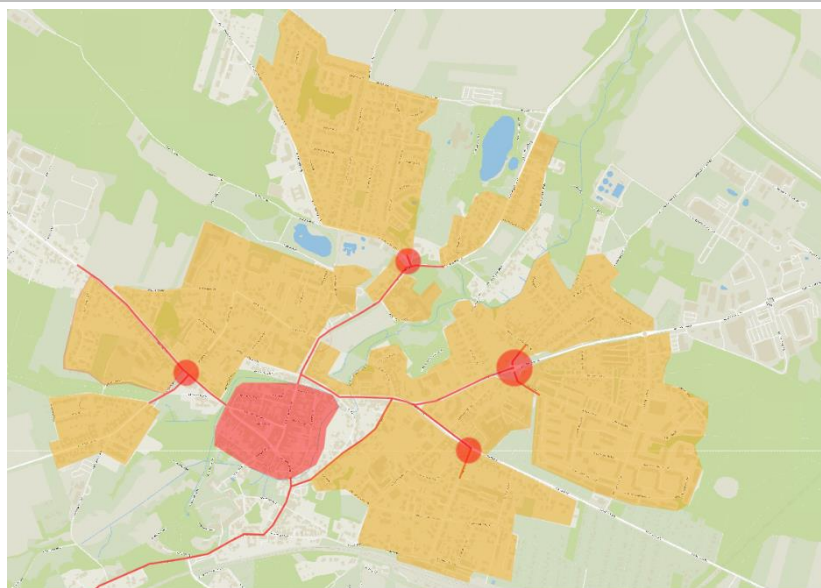
### Zeithorizont

mittelfristig - innerhalb der nächsten 5 Jahre

## Verbesserung Radverkehrsanbindung der Stadtteile (zw. Stadtteil-Kernstadt sowie „interessante Orte“)

### Kurzbeschreibung:

Um die Ortsteile sicher und zügig an die Kernstadt anzubinden, werden verbesserte Radverkehrsanbindungen benötigt. Insbesondere die steigende Besitzquote an Fahrrädern mit elektronischer Unterstützung in der Bevölkerung sorgt dafür, dass auch etwas längere Distanzen mit geringerem



Aufwand überwunden werden können. Um von diesem Trend und einem angesichts der Klimakrise generell anzunehmenden Wandel des Mobilitätsverhalten zu profitieren, ist ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur ein notwendiger Schritt. Ein gutes Angebot für die Nutzung des Fahrrads soll eine Alternative zum Auto darstellen und die aktive Mobilität fördern. Durch verwaltungsinterne Rücksprachen wurde darüber hinaus ersichtlich, dass zwischen den Stadtteilen und der Innenstadt keinerlei Radwege-Infrastruktur existiert. Daher sollte der Fokus auf die bauliche Verknüpfung von Zugangs- und Knotenpunkten der Stadtteile zu den Zugangspunkten der Innenstadt liegen. Die Verknüpfung der Stadtteile zum Bahnhof ist ebenfalls sehr relevant und soll verfolgt werden. Genauere Daten und Aussagen können durch die Analysearbeit des Nahmobilitätsplans ermittelt werden.

Auch touristische Ziele gilt es besser zu erschließen und in bestehende Verbindung zu integrieren, um sowohl eine touristische als auch alltägliche Nutzung der Infrastruktur zu ermöglichen.

### **Ziele der Maßnahme:**

- Förderung des innergemeindlichen Radverkehrs
- Reduzierung des MIV
- Schaffung eines neuen Nutzungsangebots für Radfahrer\*innen

### **Vorgehensweise zur Umsetzung**

1. Erstellung Nahmobilitätskonzept
2. Analyse der Verbindungen zu den weiteren, ländlicheren Ortsteilen
3. Beteiligung der Öffentlichkeit
4. Priorisierung der herzustellenden Verbindungen
5. Beauftragung der Objektplanung

### **Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Ein Meter Radweg in der Stadt kostet ca. 134 Euro (netto). Die Gesamtinvestitionssumme ist abhängig vom Ausbautvolumen innerhalb Bad Belzigs.

### **Gute Beispiele aus der Praxis**

- Land Brandenburg – Neubau und Erhaltung von Radwegen  
<https://www.ls.brandenburg.de/ls/de/planen/strassen-und-radwegeplanung/radwege/>
- In Bad Belzig: Radwegeverbindungen entlang der B-246 und B-102

## Handlungsbereich

Lokale Mobilität



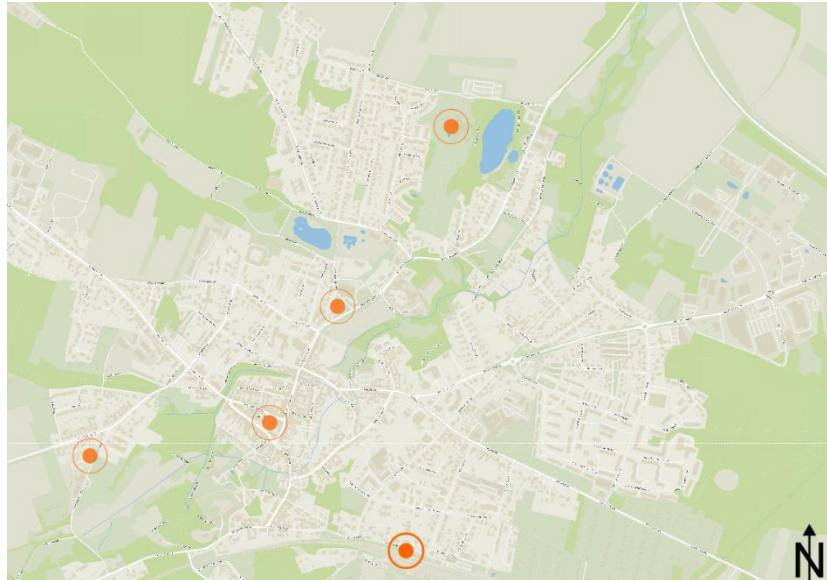
## Zeithorizont

langfristig - ab 5 Jahre

# Bad Belziger Mobilitätstation

### Kurzbeschreibung:

An Mobilitätsstationen werden verschiedene Verkehrsmittel an einem Standort gebündelt und sind dadurch eine sichtbare Ausprägung eines multimodalen öffentlichen Mobilitätssystems. Die Merkmale und Bausteine einer Station werden momentan auf Ebene des Landkreises Potsdam-Mittelmark erarbeitet.



Typischerweise sind Car- und Bikesharing-Angebote, E-Scooter und -Roller, sichere und wettergeschützte Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorhanden.

Mobilitätsstationen ermöglichen den Nutzer\*innen, den Streckenabschnitt zwischen ÖPNV-Haltestelle und Zielort z. B. mit einem Fahrrad oder einem Sharing-Fahrzeug zurückzulegen und eröffnet so verschiedene Alternativen zum eigenen Pkw. Durch die Sichtbarkeit im öffentlichen Raum rücken Mobilitätsstationen diese Verkehrsoptionen in das Bewusstsein der Menschen.

Derzeit befinden sich das Projekt am Bahnhof Bad Belzig in der Umsetzung. Darüber hinaus ist ein Standort beim Coconat im OT Klein Glien geplant. Als weitere potenzielle Standorte sind der Marktplatz sowie der Busbahnhof zu nennen. Der Marktplatz ist als zentraler Ort in der Innenstadt prädestiniert für ein solches Mobilitätsangebot. Bisher genutzte Parkplatzfläche kann dementsprechend umgenutzt werden. Der Busbahnhof bietet aufgrund seiner ordentlichen ÖPNV-Anbindung eine gute Ausgangslage zur intermodalen Vernetzung. Ebenso sind das Landratsamt am Pappendorfer Weg und die Steintherme wichtige Orte für eine solche Entwicklung.

### Ziele der Maßnahme:

- Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten und Umweltverbund
- Reduzierung des MIV
- Schaffung einer intermodalen Schnittstelle und Verknüpfungspunkt zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln

### **Vorgehensweise zur Umsetzung**

1. Abschluss des Projekts „Mobilstation PM“ und Erarbeitung Nahmobilitätskonzept
2. Bedarfsermittlung und Prüfung von möglichen Standorten
3. Ausschreibung der relevanten Gewerke und Finden von Betreibern der Sharing-Angebote
4. Öffentlichkeitsarbeit

### **Kosten/Wirtschaftlichkeit**

Die Kosten lassen sich nicht genau quantifizieren. Dennoch können zwischen 60.000 bis 350.000 € an Investitionskosten sowie ca. 1.000 € Unterhaltungskosten anfallen.

### **Gute Beispiele aus der Praxis**

- Mobilitätsstation Rad+BUS mobilstation Mettingen  
<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-radbus-mobilstation-mettingen>
- Mobilitätsstation Werther (Westfalen)  
<https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/mobilitaetsstation-werther-westfalen>
- Eigenschaften einer Mobilitätsstation  
<https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen>

## Abbildungsverzeichnis

|          |  |    |
|----------|--|----|
| Abb. 1:  | Übersicht Stadtgebiet Bad Belzig, Stadt Bad Belzig .....                                   | 27 |
| Abb. 2:  | Abgrenzung Bad Belziger Innenstadt .....   | 29 |
| Abb. 3:  | Nutzungen Innenstadt, eigene Darstellung.....  | 31 |
| Abb. 4:  | Grobklassifizierung Straßennetz (rot = Hauptverkehrsstraße, orange =<br>Nebenstraße) ..... | 35 |
| Abb. 5:  | Bad Belziger Marktplatz mit parkenden Pkws und Fahrrädern (eigenes<br>Foto) .....          | 36 |
| Abb. 6:  | Straße der Einheit .....   | 36 |
| Abb. 7:  | Parkplätze in Bad Belzig (Quelle: Stadt Bad Belzig) .....                                  | 38 |
| Abb. 8:  | Verfügbarkeit von Radwegen in Bad Belzig (Quelle: Bad Belzig) .....                        | 39 |
| Abb. 9:  | Sammelradabstellanlagen am Freibad Bad Belzig .....  | 40 |
| Abb. 10: | Typischer Radbügel in der Bad Belziger Innenstadt .....                                    | 40 |
| Abb. 11: | Ausschnitt Bad Belzig (Quelle: bbnavi).....  | 43 |
| Abb. 12: | Beteiligungsverlauf Meine Stadt der Zukunft .....  | 44 |
| Abb. 13: | Bündnis „Unsere Stadt der Zukunft“, Quelle: Zukunftsschusterei .....                       | 45 |

## Tabellenverzeichnis

|        |   |    |
|--------|---|----|
| Tab. 1 | Übersicht konzeptioneller Grundlagen.....                             | 7  |
| Tab. 2 | Innenentwicklungspotenziale Hauptort gemäß FNP .....                  | 10 |
| Tab. 3 | Wohnbaupotenziale Hauptort gemäß FNP.....                             | 11 |
| Tab. 4 | Übersicht Pkw-Parkplätze in und um Altstadt Bad Belzig .....          | 36 |
| Tab. 5 | Übersicht E-Ladesäulen (nach Ladesäulenregister Bundesnetzagentur) .. | 42 |

## Anlagen

Anlage 1: Protokolle der Workshops zu Innenstadt, Mobilität und Wohnen

Anlage 2: Steckbrief Bürgerdialog analog\_Innenstadt

Anlage 3: Steckbrief Bürgerdialog analog\_Wohnen

Anlage 4: Steckbrief Bürgerdialog online\_Innenstadt

Anlage 5: Steckbrief Bürgerdialog online\_Wohnen

Anlage 6: Steckbrief Bürgerdialog\_Mobilität