



Schwerpunktthema

DIE BAHNHOFSVORSTADT IM PROFIL

Stadtentwicklung · Stadtumbau · Planungen · Projekte · Perspektiven



LIEBE LESERIN, LIEBER LESER

INHALTSVERZEICHNIS

VORWORT.....	2
EIN BLICK ZURÜCK	
<i>Die Geschichte der Bahnhofsvorstadt.....</i>	3
EIN STADTTEIL IN BESTER LAGE	
<i>Investitionen in die eigene Zukunft.....</i>	4
MOBIL IN ALLE RICHTUNGEN	
<i>Umgestaltung des Hauptbahnhofs und seines Umfelds.....</i>	5
GUT VERSORGT	
<i>Die Bahnhofsvorstadt als Dienstleister.....</i>	6
AUF KURZEM WEG IN DIE INNENSTADT	
<i>Brückenschlag über den Stadtkanal.....</i>	8
BELIEBTER WOHNSTANDORT	
<i>Zentrumsnah und dennoch ruhig.....</i>	9
PRÄGENDE GRÜNDERZEIT	
<i>Erhalt wertvoller Bausubstanz.....</i>	10
AUSBLICK	12

IMPRESSUM

Herausgeber
Stadt Brandenburg an der Havel
Altstädtischer Markt 10
14770 Brandenburg an der Havel
www.stadt-brandenburg.de

Text und Gestaltung
Ernst Basler + Partner GmbH
Tuchmacherstraße 47
14482 Potsdam
www.ebp.de

Corporate Design, Grafik und Layout
FISCHUNDBLUME DESIGN
Y. Berthold und K. Hellmann GbR
Kastanienallee 79 · 10435 Berlin
www.fischundblume.de

Druck Druckerei Henry Bertz
Brielowter Straße 6
14770 Brandenburg an der Havel
www.druckerei-bertz.de

Abbildungen und Fotos

AG Protzmann + Wegwerth, ARGE Hahn Herling von Handelmann + Obermeyer, Ernst Basler + Partner, Kerstin Jasinszczak + Ilia Castellanos, PG Hahn, Hertling von Handelmann + Hinrichs Wilkening Architekten + Obermeyer, G. Heinrich (Hg.): Stahl + Brennabor/1998
Stadt Brandenburg an der Havel, Städtisches Klinikum Brandenburg, Stadtmuseum Brandenburg an der Havel, Uli Krieg Architekten, WOBRA

*Diese Broschüre wurde aus
Städtebaufördermitteln von Bund,
Land und Stadt finanziert.*



Ernst Basler + Partner GmbH



die fünfte Ausgabe dieser Bürgerinformationsbroschüre widmet sich der Bahnhofsvorstadt, die aktuell und in Zukunft ein wichtiger Handlungsschwerpunkt der Stadtentwicklung ist.

Das Image der Bahnhofsvorstadt litt schon in den 1950er Jahren, als die Altbauten verfielen und einen vergleichsweise schlechten Wohnkomfort aufwiesen, während in den Neubaugebieten moderne Wohnungen entstanden. Zusätzlich verschärfte die Situation nach 1990 durch den Leerstand zahlreicher Betriebe. Ein Tiefpunkt der Stadtteilentwicklung war erreicht. Eine Wendung brachte damals die Aufnahme unserer Stadt in verschiedene Förderprogramme, wie URBAN+ und Stadtbau Ost. Sie versetzten uns in die Lage, in der Bahnhofsvorstadt einen Struktur- und Imagewandel in Angriff zu nehmen.

Zu tun gab es viel: Straßen, Wege, Plätze wurden instandgesetzt, Grün- und Freiflächen gestaltet und Brachen beräumt. Der Infrastrukturbestand wurde modernisiert und erweitert. Ehemalige Gewerbeareale, wie der historische Brennabor-Komplex mit mehreren Gebäuden in der Geschwister-Scholl-Straße und der Kirchhofstraße, wurden wiederbelebt. Dabei sind z. B. mit der Agentur für Arbeit (Jobcenter Brandenburg an der Havel), dem Stadtarchiv, der Reha-Klinik Vitalis Brandenburg GmbH, der Kunsthalle Brennabor wichtige Ansiedlungen mit gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung gelungen. Parallel haben Wohnungsunternehmen und private Hauseigentümer Wohngebäude saniert und das Wohnumfeld aufgewertet.

Heute können wir feststellen, dass sich die Bahnhofsvorstadt bereits zu einem attraktiven Wohn- und Dienstleistungsstandort entwickelt hat. Weitere Impulse sind durch die Umstrukturierung des Bahnhofsbereiches zu erwarten.

Erste Vorboten sind das Re-Generationenhaus der Wohnungsbaugesellschaft der Stadt Brandenburg mbH (WOBRA) und das Gesundheitszentrum am Hauptbahnhof, ein Tochterunternehmen unseres Städtischen Klinikums. Weitere Maßnahmen werden folgen. Die wichtigsten sind die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und die Wiederbelebung des ehemaligen Bahnhofsgebäudes. Unsere Stadt erhält damit einen attraktiven und repräsentativen Stadteingang, der sich durch eine hohe Aufenthaltsqualität auszeichnet und zum Verweilen einlädt.

Was die Bahnhofsvorstadt heute schon alles zu bieten hat und wie sie sich in der nächsten Zeit verändern wird, möchten wir Ihnen in diesem Heft darstellen. Wir informieren Sie über geplante Projekte, die in naher Zukunft umgesetzt werden sollen. Machen Sie sich selbst ein Bild, indem Sie die Bahnhofsvorstadt in Ihren nächsten Stadtpaziergang einbeziehen.

Natürlich hätte die Stadt die vielfältigen Maßnahmen nicht allein finanzieren können. Die Erfolge, die wir heute feiern, verdanken wir dem Engagement vieler Privatpersonen und Investoren sowie der Unterstützung durch das Land Brandenburg, den Bund und die Europäische Union.

Dr. Dietlind Tiemann

Dr. Dietlind Tiemann
Oberbürgermeisterin
der Stadt Brandenburg an der Havel



Historische Ansicht des Hauptbahnhofes



Die Bahnhofsvorstadt im Jahr 1905

EIN BLICK ZURÜCK

DIE GESCHICHTE DER BAHNHOFSVORSTADT

1846 WAR DIE BAHN DAS MODERNE MASSENVERKEHRSMITTEL. MIT DER ERÖFFNUNG DER BAHNLINIE UND DEM BAU DES BAHNHOFES VOR DEN TÖREN DER STADT BEGANN AUCH IN BRANDENBURG AN DER HAVEL DIE GRÜNDERZEIT. FIRMEN BENÖTIGTEN ARBEITSKRÄFTE UND DIESE WIEDERUM WOHNRAUM.

DER BAHNHOF SETZT AKZENTE

Mit der Eröffnung der Eisenbahnstrecke Berlin-Potsdam-Magdeburg im Jahr 1846 begann eine stürmische industrielle Entwicklung. Die Stadt wuchs über ihre mittelalterlichen Grenzen hinaus.

Das Gebiet »vor den Toren der Neustadt« entwickelte sich zweigeteilt. Die Schützenstraße (heute Geschwister-Scholl-Straße) erhielt durch die Ansiedlung der Gasanstalt und die raumgreifenden Brennbabor-Werke ein industrielles Profil und war bis Anfang des 20. Jhd. eines der wichtigsten Industriegebiete der Stadt Brandenburg an der Havel.

Die von den Gebrüdern Reichenstein 1871 gegründeten Brennbabor-Werke produzierten in eindrucksvollen Werksgebäuden u. a. Kinderwagen, Fahrräder, Motorräder und Kriegsmaterial. In den 1920er Jahren stellten die Brennbabor-Werke nicht nur den größten Industriekomplex der Stadt dar, sie waren mit 7.500 Beschäftigten auch zeitweise der größte Automobilhersteller und eines der größten Privatunternehmen Deutschlands. Weitere Betriebe siedelten sich in der benachbarten Großen Gartenstraße an, darunter die Corona-Fahrradwerke.

Zur Versorgung der Arbeiter mit Wohnraum entwickelten sich entlang der Kleinen und Großen Gartenstraße, dem Trauerberg und der Hausmannstraße zahlreiche Wohnquartiere. Die typische gründerzeitliche Wohnbebauung – mehrgeschossig, weitgehend geschlossen, teilweise mit Seitenflügeln und Hinterhäusern – prägt das Stadtbild bis heute.

Eine klassische Bahnhofsstraße als belebte Geschäftsstraße zwischen Stadtzentrum und Bahnhof – wie in vielen anderen Städten – entstand aber nicht. Die Weltwirtschaftskrise (1929) und der zweite Weltkrieg beendeten die expandierende Entwicklung der Bahnhofsvorstadt.

IMAGEVERLUST UND VERFALL

Von Kriegsschäden geprägt, erfolgte in den 1950er Jahren nur punktuell der Wiederaufbau von Wohngebäuden. Im Bereich Blumenstraße/Werderstraße setzten Neubauten im Stil der »Architektur nationaler Tradition« in der damaligen Zeit moderne Akzente. Ansonsten unterblieb die Modernisierung der Altbauten fast vollständig, Baulücken wurden nicht geschlossen. Als ab 1958 Wohnun-

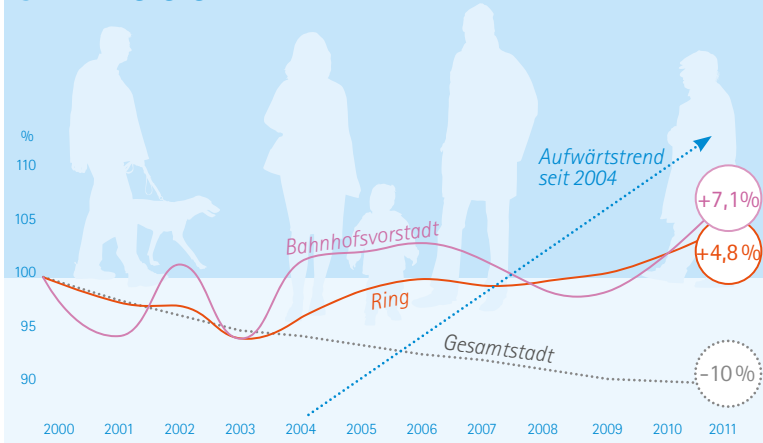
gen in den Neubaugebieten am Stadtrand entstanden, verließen immer mehr Bewohner die Bahnhofsvorstadt.

Der Bereich der ehemaligen Brennbabor-Werke blieb einer der wichtigsten Industrie-standorte der Stadt. Schwerpunkt war hier zunächst das Traktoren- bzw. Getriebewerk. Später kam das Metallleichtbaukombinat hinzu. Wichtige infrastrukturelle Maßnahmen, wie der Bau des Zentrumsrings Ende der 1970er Jahre, des Busbahnhofs am Trauerberg sowie der Ausbau der Bauhofstraße, verbesserten zwar die verkehrliche Anbindung, hatten jedoch wenig Einfluss auf die Attraktivität als Wohnstandort. Dies änderte sich auch nicht durch vereinzelte Wohnungsneubauten in den 1970er und 1980er Jahren, z. B. am Hauptbahnhof und am Trauerberg.

Mit der wirtschaftlichen und politischen Wende 1990 schlossen nach und nach viele Industriebetriebe in der Bahnhofsvorstadt. Der Wohnungsbestand war größtenteils marode, private und öffentliche Investitionen zur Aufwertung des Stadtteils fehlten. Die soziale Entmischung der verbliebenen Mieter setzte sich weiter fort – die Bahnhofsvorstadt drohte zum Problemviertel zu werden.



BEVÖLKERUNGSENTWICKLUNG SEIT 2000



EIN STADTTTEIL IN BESTER LAGE

INVESTITIONEN IN DIE EIGENE ZUKUNFT

MIT MODERNISIERUNGS- UND INSTANDSETZUNGSMASSNAHMEN IM GEBIET SETZTE DER IMAGEWANDEL EIN. HEUTE PRÄSENTIERT SICH DIE BAHNHOFSVORSTADT MIT VIELFÄLTIGEN FACETTEN: GESCHÄFTIGKEIT EINERSEITS, RUHIGES WOHNGEBIET ANDERERSEITS.

IMPULSE DURCH »URBAN+« ...

Neue Entwicklungsimpulse wurden zwischen 1996 und 2001 mit Investitionen von rund 9 Mio. €, gefördert durch die EU-Gemeinschaftsinitiative »URBAN+«, gesetzt. Wichtige Maßnahmen waren die Sanierung von Teilen der ehemaligen Brennabor-Werke und ihre Umwidmung zum »Kultur- und Gewerbehof Brennabor«, die Einrichtung eines Bürgerzentrums mit Stadtteilbüro, der Neubau der »Station Junger Techniker und Naturforscher«, die Sanierung der Wredow'schen Zeichenschule, die Neugestaltung des Trauerbergs als zentralen Platz mit Verlagerung des Busbahnhofs und die Sanierung der Linien-, Hausmann- und Kleinen Gartenstraße.

... UND »STADTUMBAU OST«

Ab 2002 wurden mit Mitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm »Stadtumbau Ost« weitere Straßen und Plätze umgestaltet, wie

z. B. die Otto-Gartz-, Kleist-, Göden-, Tismar- und Kirchhofstraße sowie der Wredowplatz.

Durch zahlreiche Investitionen im privaten Gebäudebestand entstanden in den letzten Jahren auch in der Bahnhofsvorstadt attraktive innenstadtnahe Wohnungen für unterschiedliche Nachfragegruppen. Heute sind von den etwa 2.900 Wohnungen im Stadtteil bereits mehr als drei Viertel saniert. Der Wohnungsleerstand sank in den letzten Jahren kontinuierlich auf aktuell rund 18%. Parallel erfolgte die Neubelebung des Gewerbe- und Dienstleistungsstandortes Geschwister-Scholl-Straße/Kirchhofstraße sowie die Ansiedlung von kleinteiligem Gewerbe im Stadtteil.

Derzeitiger Entwicklungsschwerpunkt ist der Hauptbahnhof und sein Umfeld. Die grundlegende Neugestaltung wird mit Fördermitteln aus den Programmen »EFRE – Nachhal-

tige Stadtentwicklung« und »ÖPNV-Entflechtung« finanziert. Von der Aufwertung dieses Städteingangsbereichs sowie der Wegeverbindungen zum Stadtzentrum wird das Image der Bahnhofsvorstadt weiter profitieren.

BELIEBTER WOHNSTANDORT

Heute zählt die Bahnhofsvorstadt über 4.000 Einwohner. Die Einwohnerentwicklung ist seit Jahren stabil und Beleg für die Stärken:

- zentrale Lage zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof,
- sehr gute verkehrliche Anbindung in die Innenstadt und alle anderen Stadtteile sowie hervorragende Anbindung nach Berlin, Potsdam und Magdeburg,
- vielfältige Angebote zum Wohnen und Arbeiten.

Die Bahnhofsvorstadt bietet damit ein breites Spektrum urbanen Lebens. Auch die Perspektiven für die künftige Stadtteilentwicklung sind positiv.

Aufwertung des öffentlichen Raums in der Bahnhofsvorstadt

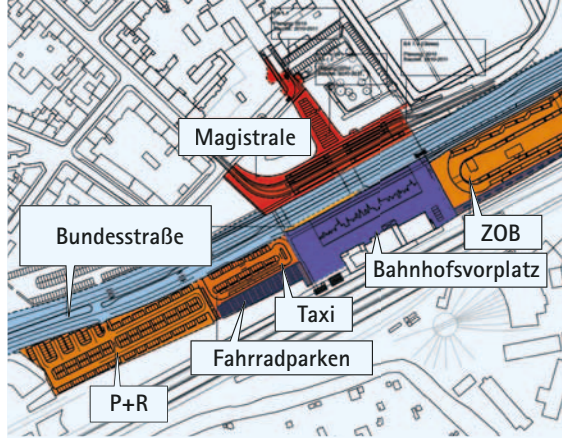


Durchgeführte und begonnene Maßnahmen

- Ordnungsmaßnahmen
- Sanierung und Neubau von Straßen und Wegen
- Sanierung von Grünflächen
- Neugestaltung Bahnhof und Bahnhofsumfeld

Gep plante Maßnahmen

- Sanierung von Straßen
- Aufwertung der Wegeverbindung Hauptbahnhof-Innenstadt



▲ Bauabschnitte

- 1. BA abgeschlossen
- 3. BA 2012–2013
- 2. BA 2012–2013
- 4. BA 2013

MOBIL IN ALLE RICHTUNGEN

UMGESTALTUNG DES HAUPTBAHNHOFES UND SEINES UMFELDS

DER HAUPTBAHNHOF UND SEIN UMFELD SIND EIN REPRÄSENTATIVER STADTEINGANG ZUR STADT BRANDENBURG AN DER HAVEL. BIS ENDE 2013 WIRD DER BEREICH ZU EINEM ATTRAKTIVEN ORT STÄDTISCHEN LEBENS UMGESTALTET.

MASSNAHME MIT HOHER PRIORITÄT

Während die Innenstadt, der Ring und auch die Bahnhofsvorstadt zunehmend an Attraktivität gewannen, prägten den Hauptbahnhof und sein Umfeld weiterhin funktionelle, städtebauliche und verkehrliche Missstände. Sie wurden den Ansprüchen an einen repräsentativen Stadteingang und einen regionalen Verkehrsknoten lange Zeit nicht gerecht. Mit dem Erwerb des Empfangsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes durch die Stadt entstand der erforderliche Gestaltungsspielraum, um diese wichtige Maßnahme der Stadtentwicklung umzusetzen.

DIE WEICHEN SIND GESTELLT

Nach Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den Bahnhof folgte im Herbst 2009 mit Unterstützung des EU-Förderprogramms »Nachhaltige Stadtentwicklung« (EFRE NSE) ein offener Ideen- und Realisierungswettbewerb. Den ersten Preis gewann die Planungsgemeinschaft Hahn von Hantelmann (Landschaftsarchitektur)/Hinrichs Wilkening Architekten/Obermeyer Planen + Beraten (Verkehr). Die Planung wird in vier Bauabschnitten (BA) bis 2013 umgesetzt. Das Großvorhaben wird durch einen Mix von Fördermitteln (EFRE NSE, Entflech-

tung, ÖPNV) und Mitteln der Stadt finanziert, ergänzt durch private Investitionen.

NEUES STADTTOR MARKIERT HAUPTACHSE IN DAS STADTZENTRUM

2011 wurde die nördliche Platzkante in Anlehnung an den historischen Stadtgrundriss wieder hergestellt. Zwei moderne und markante Neubauten, das Re-Generationenhaus und das Gesundheitszentrum am Hauptbahnhof, markieren ein repräsentatives Eingangstor in Richtung Stadtzentrum. Sie ersetzen einen sechsgeschossigen DDR-Plattenbau. Ein weiterer Baustein für eine attraktive Verbindung für Fußgänger und Radfahrer in die Innenstadt ist realisiert.

NEUORDNUNG DER VERKEHRSLICHEN ERSCHLIESSUNG

Im 1. BA wurden die Magistrale und die benachbarten Gehwege erneuert. Die vorgelagerte Tramhaltestelle ist barrierefrei und als kombinierter Haltestellenbereich für Straßenbahnen und Stadtbusse gestaltet. Das verkürzt Umsteigewege und erhöht die Attraktivität des öffentlichen Personenverkehrs. Im 2. BA werden bis 2013 östlich des Bahnhofsgebäudes der zentrale Omnibusbahnhof und rund ein Drittel der insgesamt 780 Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof errichtet. Westlich des Bahnhofsgebäudes entstehen eine überdachte Abstellanlage für 540 Fahrräder, Taxistellplätze, Kurzzeit- und Behindertenparkplätze sowie ein Parkplatz für

Langzeitparker. Im Zeitraum von 2012 bis 2013 wird die B 1/B 102 saniert und erhält straßenbegleitende Baumreihen (3. BA). Anschließend wird die angrenzende Geschwister-Scholl-Straße aufgewertet.

STADTGESCHICHTE SICHTBAR MACHEN

Den Abschluss der Umfeldmaßnahmen bildet im Jahr 2013 die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes. Der Bereich soll nicht nur den Fußgängerströmen Platz bieten, sondern sich vor allem als attraktiver Stadtraum präsentieren und zum Verweilen einladen (4. BA). Seine individuelle Note erhält der Platz durch ein in das Pflaster eingelassenes Stahlband, das die wichtigsten Sehenswürdigkeiten der Stadt als Silhouette darstellt.

UMBAU DES BAHNHOFSGEBÄUDES

Parallel saniert die städtische Wohnungsbau-gesellschaft WOBRA das Bahnhofsgebäude und baut es barrierefrei um. Unverändert bleibt die markante Fassade des Gebäudes. Der bestehende Zwischenbau wird durch einen Glasbau ersetzt. Kleinere Anbauten und das Dachgeschoss werden zurückgebaut. Neben einem zentralen Wartebereich für Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs und einem Reisezentrum werden im Erdgeschoss vor allem Läden und ein öffentliches WC zu finden sein. Im Obergeschoss sind Büroflächen für die Bundespolizei und die DB Regio vorgesehen.

Investition in Ihre Zukunft!



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
www.efre.brandenburg.de



Kirchhofstraße



Wredow'sche Zeichenschule



Jüdischer Friedhof



Kinder der Fontane-Grundschule

GUT VERSORGT

DIE BAHNHOFSVORSTADT ALS DIENSTLEISTER

GRADMESSER FÜR LEBENSQUALITÄT IST DAS ANGEBOT AN DIENSTLEISTUNGEN, HANDEL SOWIE EINRICHTUNGEN FÜR SOZIALES, KULTUR UND FREIZEIT. DAVON BIETET DIE BAHNHOFSVORSTADT EIN BREITES UND VIELFÄLTIGES SPEKTRUM FÜR JUNG UND ALT.

BUNTE VIELFALT UND KLEINTEILIGE STRUKTUREN BELEBEN DEN STADTTEIL

Die Bahnhofsvorstadt hat zwei Gesichter. Östlich des Neustädtischen Friedhofs dominieren Gewerbe, Dienstleistungen, großflächiger Einzelhandel und zwei Hauptverkehrsstraßen das Stadtbild. Einen Schwerpunkt stellt der Brennaborkomplex dar, der vielfältige Nutzungen mit intensivem Publikumsverkehr aufweist. Sie sind von gesamtstädtischer und auch regionaler Bedeutung. Dazu zählen das Technologie- und Berufsbildungszentrum, die Reha-Klinik Vitalis, das Jobcenter der Agentur für Arbeit und das Stadtarchiv, um nur einige zu nennen. Eine Aufwertung des öffentlichen Raums ist in diesem Bereich dringend geboten und soll mit der baldigen Umgestaltung der Geschwister-Scholl-Straße erfolgen.

Westlich davon überwiegen kleinteilige Angebotsstrukturen. Neben vereinzelt Dienstleistern aus Einzelhandel, Gastronomie und Hotellerie zählen dazu öffentliche Einrichtungen wie Kita, Hort, Schule, aber auch verschiedene Freizeit- und soziale Einrichtungen sowie Dienstleistungen für Jung und Alt.

Durch die Nähe zur Innenstadt und die unmittelbaren Zugänge über die Jacobstraße, den Brückenschlag über den Stadtkanal und die Potsdamer Straße zu den Haupteinkaufstraßen verfügt der Stadtteil über einen weiteren Versorgungsvorteil.

BILDUNG FÜR JUNG UND ALT

Der Wredowplatz ist der Bildungsschwerpunkt im Gebiet. Hier finden sich die Theodor-Fontane-Grundschule, die Wredow'sche Zeichenschule, die eine vielfältige, moderne und künstlerische Ausbildung für Kinder und Jugendliche bietet, sowie die Volkshochschule mit ihrem vielseitigen Programm für Jedermann.

BEWEGUNGS- UND GESUNDHEITSORIENTIERTE KITA

In der Straße Am Trauerberg, in unmittelbarer Nachbarschaft zur »Station Junger Techniker & Naturforscher«, entsteht eine neue Kindertagesstätte, die nicht nur für die Bahnhofsvorstadt, sondern auch die Innenstadt wichtig ist. Sie bietet 210 Krippen-, Kindergarten- und Hortkindern Platz und ist Ersatzstandort für die Kitas »Spielparadies« und »Gertrud Piter«, die nach der für Sommer 2013 geplanten Fertigstellung geschlossen werden. Träger der Kita ist der Landessportbund Brandenburg, der ein bewegungs- und gesundheitsorientiertes Konzept umsetzt.

VIELFÄLTIGE GESUNDHEITSANGEBOTE

2011 hat das Städtische Klinikum Brandenburg ein medizinisches Versorgungszentrum in einem repräsentativen Neubau am Hauptbahnhof eröffnet. Es finden sich dort zahlreiche Fachärzte, ambulante Operationssäle und gesundheitsnahe Dienstleistungen. Neben

seiner modernen Fassade beeindruckt das Gebäude durch innovative Ver- und Entsorgungstechniken, die im Zusammenhang mit dem benachbarten Re-Generationenhaus realisiert worden sind. Die Vitalis GmbH ist ein weiterer Gesundheitsdienstleister, der Angebote im Gesundheitssport sowie Präventionsleistungen in den Bereichen Bewegung, Entspannung und Ernährung anbietet.

SOZIALE DIENSTE

Auch zahlreiche soziale Dienste wie die Jedermann-Gruppe, der Arbeiter-Samariter-Bund oder die Hauskrankenpflege »Nora«, um nur einige zu nennen, prägen den Stadtteil. Sie unterstützen mit ihren Versorgungsleistungen Familien in der häuslichen Alten- und Krankenpflege. Zusammen mit verschiedenen Wohnungsanbietern, die generationengerechte Angebote geschaffen haben, unterstützen sie Senioren dabei, so lange wie möglich ein eigenständiges Leben in ihren eigenen vier Wänden zu führen.

SPIEL UND SPASS ...

bieten das Bürgerzentrum in der Großen Gartenstraße, die »Station Junger Techniker und Naturforscher« und die Freizeit- und Begegnungsstätte »Wildo 19«. Während die »Station« den Schwerpunkt auf ein bildungsbetontes Freizeitprogramm für Kinder und Jugendliche legt, gibt es im »Wildo 19« insbesondere individuelle Spielangebote. Der Bürgertreff im Bürgerzentrum bietet



◀ Gesundheitszentrum am Hauptbahnhof · Galerie im Gesundheitszentrum

▶ Ansicht der neuen Kita am Trauerberg

▼ Hof der Brennabor-Werke · Freizeit- und Begegnungsstätte »Wildo 19« · Stadtkanal · Trauerberg (v. o. n. u.)



dagegen neben Freizeitveranstaltungen auch Betreuungs- und Beratungsangebote für Frauen, Senioren und Familien an.

AUFENTHALT IM GRÜNEN

Neu gestaltete Straßenräume, Uferpromenaden und Plätze laden zum Spazieren und Verweilen ein und machen die Bahnhofsvorstadt immer grüner. Vielerorts sind in Wohnhöfen kleine grüne Oasen entstanden. So finden Jung und Alt im unmittelbaren Wohnumfeld nicht nur Orte für Spiel und Spaß, sondern auch Ruhe und Erholung.

ORTE DER BESINNUNG ...

sind der Jüdische Friedhof an der Geschwister-Scholl-Straße und der Neustädtische Friedhof an der Kirchhofstraße.

SCHNELL ÜBERALL HIN

Neben der Zentrumsnähe zeichnet die günstige Anbindung an die innerstädtischen und regionalen Hauptverkehrsnetze die Bahnhofsvorstadt aus. Über den Hauptbahnhof sind alle Linien des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Fernverkehr in Richtung Berlin und Magdeburg erreichbar. Parallel dazu führt die Bundesstraße B102 direkt zur nahe gelegenen Bundesautobahn A2. Aus dieser Lagegunst resultieren besondere Entwicklungschancen für die Bahnhofsvorstadt – sei es als Wohnstandort für Berufspendler oder als Standort für regionale Dienstleister.





AUF KURZEM WEG IN DIE INNENSTADT

BRÜCKENSCHLAG ÜBER DEN STADTKANAL

MIT DEM BRÜCKENSCHLAG ÜBER DEN STADTKANAL BESTEHT SEIT 2011 EINE DIREKTE, BARRIEREARME UND STÄDTEBAULICH ATTRAKTIVE VERBINDUNG FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER IN DIE INNENSTADT.

HOHES POTENZIAL FÜR DIREKTE WEGE

Tausende Passanten überqueren täglich den Bahnhofsvorplatz auf dem Weg von bzw. zu den Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs oder den benachbarten Stellplätzen für Pkw und Fahrräder. Wer bislang als Fußgänger oder Radfahrer in die Innenstadt wollte, musste entweder die stark befahrene Geschwister-Scholl-Straße oder die Große Gartenstraße nutzen. Eine insgesamt unbefriedigende und unattraktive Situation.

DIREKTE FUSSLÄUFIGE WEGEVERBINDUNG ZWISCHEN HAUPTBAHNHOF UND PAULIKLOSTER GESCHAFFEN

Eine direkte, barrierearme und attraktive Fuß- und Radwegverbindung in das Stadtzentrum fehlte. Sie ist jedoch unabdingbar für die Stadt Brandenburg an der Havel, die mit ihrem historischen Stadtkern nicht nur zahlreiche Besucher anlockt, sondern als bedeutender Wirtschafts- und Arbeitsplatzstandort auch Ziel von zahlreichen Pendlern ist, die mit der Bahn anreisen.

Ein attraktives Fuß- und Radwegenetz abseits von Hauptverkehrsstraßen fördert zudem die klimaverträgliche Mobilität und erhöht die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Bereits Anfang der 1990er Jahre hat die Stadt Brandenburg an der Havel im Stadtentwicklungskonzept das Ziel verankert, eine

direkte fußläufige Verbindung zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt mit Brückenschlag über den Stadtkanal abseits der Hauptverkehrsstraßen zu schaffen. Die Eröffnung des Archäologischen Landesmuseums im St.-Pauli-Kloster im Jahr 2008, der fortschreitende Sanierungsprozess in der Innenstadt, aber auch in der Bahnhofsvorstadt sowie der Stadtumbauprozess eröffneten neue Realisierungschancen.

BRÜCKENSCHLAG ÜBER DEN STADTKANAL

Der Schlüsselbaustein für die neue Wegebeziehung war der Bau der Fuß- und Radwegbrücke über den Stadtkanal. Die unmittelbaren Rahmenbedingungen in dieser städtebaulich sensiblen Situation (denkmalgeschützte Umgebung, Raumverfügbarkeit, Höhenunterschiede etc.) stellten die Teilnehmer des begrenzt öffentlichen Wettbewerbs in den Jahren 2007/2008 vor eine große Herausforderung.

Der mit dem ersten Preis ausgezeichnete Konstruktionsentwurf von Hascher Jehle Architektur und Leonhardt, Andrä und Partner konnte 2010/2011 mit Förderung aus dem Programm »Städtebaulicher Denkmalschutz« umgesetzt werden. Die Brücke stellt eine barrierearme Verbindung zwischen der Kirchhofstraße und dem St.-Pauli-Kloster her. Gleichzeitig besteht über Treppen ein direkter Zugang von der Brücke zu den Uferpromenaden Jungfernstieg und St.-Annen-Promenade.

GESCHWISTER-SCHOLL-STRASSE – NEUER RAUM FÜR GESTALTUNG

Eine weitere wichtige Wegeverbindung vom Hauptbahnhof zur Innenstadt ist die Geschwister-Scholl-Straße. Hier konzentrieren sich zahlreiche Arbeitsstätten sowie Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen (wie z. B. die Agentur für Arbeit, das Jobcenter Brandenburg, die Reha-Klinik Vitalis GmbH). Sie sind auf die verkehrsgünstige Lage am Hauptbahnhof ausgerichtet.

Der Straßenraum ist derzeit wenig attraktiv – insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Im Rahmen des Förderprogramms Stadtbau Ost soll die Geschwister-Scholl-Straße umgestaltet werden. Somit erhält auch dieser Städteingang ein neues Gesicht, das Stadtbild wird grüner. Die Verkehrsfunktion verliert optisch an Gewicht und die Straße gewinnt an Aufenthaltsqualität.



BELIEBTER WOHNSTANDORT

ZENTRUMSNAH UND DENNOCH RUHIG

DIE BELIEBTHEIT DER BAHNHOFSVORSTADT ALS WOHNSTANDORT RESULTIERT AUS IHRER ZENTRALEN LAGE, DER HERVORRAGENDEN ERSCHLIESSUNG, IHRER GUTEN INFRASTRUKTURAUSSTATTUNG UND EINEM VIELFÄLTIGEN WOHNUNGSANGEBOT.

GRÜNDERZEITLICHE ALTBAUTEN PRÄGEN DAS BILD

Westlich des Neustädtischen Friedhofs prägen überwiegend gründerzeitliche, 3- bis 4-geschossige Gebäude mit einer weitgehend geschlossenen Blockrandstruktur die Bahnhofsvorstadt. Spätere Bebauungen resultieren in geringem Umfang aus Wohnungsbauprogrammen Mitte der 1930er Jahre, wie z. B. die ehemalige Arado-Siedlung oder dem punktuellen Wiederaufbau von Wohngebäuden nach dem Krieg, wie z. B. in der Blumenstraße und im nördlichen Bereich der Großen Gartenstraße. Die historischen Bauformen und die differenzierte Eigentümerstruktur ergeben eine große Vielfalt im Wohnungsbestand. Dies sowie die in den vorhandenen Strukturen bestehenden Entwicklungspotenziale zeichnen die Bahnhofsvorstadt aus.

SCHAFFUNG VIELFÄLTIGER NEUER WOHNFORMEN

Für die verstärkte Nachfrage nach neuen Wohnformen und individuellem Wohnraum in zentralen Lagen bietet die Bahnhofsvorstadt optimale und einzigartige Entwicklungspotenziale. Durch die Umnutzung ehemaliger Industrie- und Gewerbebauten zu Wohnzwecken entlang des Stadtkanals haben insbesondere die Kirchhofstraße und das ehemalige »Bermuda-Dreieck« einen beispielhaften Wandel vollzogen. Am Tor zur Innenstadt und mit Blick auf Stadtmauer, St.-Paulikloster und Stadtkanal ist ein verträgliches Nebeneinander attraktiver Eigentums- und Mietwohnungen und verschiedenen Dienstleistern sowie Gewerbe-

treibenden entstanden. Eine Besonderheit stellen hier u. a. betreute Wohnstandorte für unterschiedliche Zielgruppen dar, wie z. B. die Seniorenwohnanlage des Arbeiter-Samariter-Bundes in der Kirchhofstraße 14 oder die Seniorenwohnanlage der WOBRA in der Potsdamer Straße 3-5 für behinderte Personen oder Demenzkranke. Die WOBRA hat mit ihrem Sanierungsprogramm in der Bahnhofsvorstadt in den letzten 5 Jahren neue, zukunftsweisende Akzente gesetzt und die Stadtteilentwicklung aktiv mitgestaltet. Bei allen Vorhaben wurde besonderer Wert auf generationsübergreifende Wohnkonzepte sowie energieeffizientes und ökologisches Bauen gelegt. Im Quartier Werderstraße/Blumenstraße erfolgten mit der Sanierung umfangreiche Grundrissänderungen. Es entstanden sowohl größere Wohnungen für Familien als auch kleinere altersfreundliche sowie barrierefreie Wohnungen. Außerdem wurde unter Einbeziehung einer ehemaligen Industriefläche ein barrierearmes Wohnumfeld geschaffen. In der Jacobstraße 25-28 entstand ein Ersatzneubau mit barrierefreien Wohnungen sowie integrierter Tagespflege. Mit dem Neubau des »Re-Generationenhauses« am Hauptbahnhof schuf die WOBRA nicht nur ein modernes, barrierearmes und altersfreundliches Wohn- und Geschäftshaus, sondern auch einen wesentlichen Baustein des neuen repräsentativen Stadteingangs.

IN DIE BAHNHOFSVORSTADT WIRD INVESTIERT

Investive Großvorhaben, wie die Sanierung der ehemaligen Arado-Siedlung und das Sa-

nierungsprogramm der WOBRA, sowie umfangreiche Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum haben zahlreiche kleinteilige Sanierungsmaßnahmen im privaten Gebäudebestand nach sich gezogen. Der Anblick vieler Straßenzüge hat sich positiv verändert. Aktuell sind ca. 80% der Wohnungen vollständig saniert. Trotz hoher Attraktivität wirkt sich der gesamtstädtisch sinkende Wohnungsbedarf auch auf diesen Stadtteil aus. Derzeit stehen hier ca. 470 Wohnungen leer, größtenteils im unsanierten Gebäudebestand.

- ▲ *Wohngebäude verschiedener Epochen*
- ◀ *Neugestaltung der Geschwister-Scholl-Straße · Kirchhofstraße · Brücke am Stadtkanal (v. l. o. n. r. u.)*
- ▼ *Jacobstraße · Re-Generationenhaus (v. o. n. u.)*





PRÄGENDE GRÜNDERZEIT

ERHALT WERTVOLLER BAUSUBSTANZ

GEBÄUDE ERZÄHLEN STADTGESCHICHTE, PRÄGEN MIT WECHSELNDEN BAUSTILEN STADTEILE UND STIFTEN IDENTITÄT. DIE STADT UNTERSTÜTZT DESWEGEN DEN ERHALT UND DIE SANIERUNG VON ALTBAUTEN.

GRÜNDERZEITLICHE QUARTIERE SIND BELIEBT

Bauten der Gründerzeit zeichnen sich durch reiche Fassaden und großzügige Wohnungen aus. Wird ihre Schönheit durch Sanierungsmaßnahmen sichtbar gemacht, werden die Wohnungen nachgefragt. Geringe Leerstände in sanierten Altbauten belegen dies. Trotz des erreichten Entwicklungsstandes besteht hier nach wie vor noch hoher Handlungsbedarf. Das betrifft neben der Bahnhofsvorstadt auch die anderen gründerzeitlichen Bereiche des Stadtteils Ring, wie die Neuendorfer Vorstadt, den Wredow-Komplex und die Wilhelmsdorfer Vorstadt. Insgesamt sind im Stadtteil Ring mehr als 100 Gebäude noch unsaniert. Ca. 1.700 Wohnungen stehen leer, größtenteils in unsanierten Altbauten. Betroffen sind oft stadtbildprägende Gebäude, so dass ein vollständiger Imagewandel erschwert wird.

PRÄGENDE ALTBAUTEN AN STÄDTEBAULICH WICHTIGEN STELLEN ERHALTEN

Ziel der Stadtentwicklung ist es, die historisch gewachsenen städtebaulichen Strukturen im Stadtteil Ring zu erhalten und den laufenden Sanierungsprozess weiterhin zu unterstützen. Der Einsatz öffentlicher Mittel konzentriert sich dabei – wie bisher – auf den öffentlichen Raum. Viele städtische Großvorhaben wurden bzw. werden derzeit mit Unterstützung von EU, Bund und Land umgesetzt und schaffen gute Rahmenbedingungen für private Folgeinvestitionen im Gebäudebestand. Die bisherige Entwicklung ist Zeugnis dafür. Dennoch gibt es insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen und übergeordneten Wegeverbindungen vereinzelte, das Stadtbild beeinträchtigende »Problemimmobilien«. Um gezielte Anreize für entsprechende private Investitionen zu schaffen, haben Bund

und Land im Rahmen des Förderprogramms Stadtumbau Ost in begrenztem Umfang zusätzliche Mittel zur Verfügung gestellt. Die Abstimmung möglicher Förderobjekte erfolgte auf der Grundlage einer detaillierten Untersuchung des unsanierten Altbaubestandes im Stadtteil Ring sowie der Bewertung des Handlungsbedarfs aus städtebaulicher Sicht. Welche dieser Vorhaben tatsächlich und in welcher Höhe unterstützt werden können, hängt insbesondere von der konkreten Investitionsabsicht des Eigentümers ab. Erste Projekte sind angelaufen.

STADT WILL GEZIELT IMPULSE SETZEN UND PRIVATE INVESTITIONEN INITIIEREN

Zusätzlich zur finanziellen Unterstützung der Sicherung bzw. Sanierung einzelner Altbauten beabsichtigt die Stadt, die Aktivierung ausgewählter gründerzeitlicher Quartiere an-

QUARTIERE IM RING

Die gründerzeitlich geprägten Quartiere im Stadtteil Ring sind hinsichtlich ihrer Nutzungs- und Funktionsmischung sowie des erreichten Sanierungs- und Entwicklungsstandes sehr unterschiedlich. Je nach Lage tragen sie mehr oder weniger zur Stärkung der Innenstadt bei und prägen das Image der Gesamtstadt unterschiedlich stark. Wichtige Städteingänge sowie Hauptwegeverbindungen von Außen in die Innenstadt liegen hier. Dies erfordert im Rahmen der Stadtentwicklung räumliche Prioritätensetzungen und differenzierte Handlungsansätze der Stadt:

Rangfolge der Quartiere

- sehr hohe Priorität → Entwicklung beschleunigen (wichtige Wegeverbindungen herstellen, Entwicklungsachsen und Städteingangssituationen aufwerten)
- hohe Priorität → Akzente setzen
- mittlere Priorität → »Selbstläufer«
- Sanierungsschwerpunkt Innenstadt
- ➔ wichtige Hauptverbindungen

◀ *typischer Straßenraum der Gründerzeit*

▼ *Beispiele unsanierter und sanierter Altbauten*



zuschieben. Der Focus liegt dabei auf dem Bereich Große und Kleine Gartenstraße/Kirchhofstraße. Dieses Gebiet wird durch die neue Wegeverbindung vom Hauptbahnhof in die Innenstadt zunehmend öffentlich wahrgenommen und prägt das Image der Stadt wesentlich mit. Ziel ist es, private Aktivitäten, die zur Belebung und Aufwertung des Quartiers beitragen, zu initiieren und zu bündeln. Die erforderlichen Beratungs- und Abstimmungsleistungen soll ein »Kümmerer« übernehmen, den die Stadt noch 2012 extern beauftragen wird. Der Erfolg wird insbesondere vom Engagement der Anlieger, Bewohner und sonstiger Akteure abhängen. Anregungen und Projektideen sind bereits jetzt willkommen.





BROSCHÜREN ZUR STADTENTWICKLUNG IN BRANDENBURG AN DER HAVEL

BISHER ERSCHIENEN

1. Ausgabe (2007):
Stadtentwicklung im Überblick
2. Ausgabe (2008):
Historische Vorstädte im Stadtteil Ring
3. Ausgabe (2008):
Der Stadtteil Nord im Profil
4. Ausgabe (2011):
Hohenstücken – ein Stadtteil im Wandel

Alle Broschüren sind als pdf-Dateien auf der Internetseite der Stadt erhältlich.

IHRE ANSPRECHPARTNER IN DER STADTVERWALTUNG BRANDENBURG AN DER HAVEL

Fachbereiche V, VI, VII
Beigeordneter Herr Michael Brandt
Klosterstraße 14
14770 Brandenburg an der Havel
Fon 03381-58 74 00
Fax 03381-58 74 04
michael.brandt@stadt-brandenburg.de

Fachbereich VI Stadtplanung
Fachbereichsleiterin Frau Andrea Kutzop
Klosterstraße 14
14770 Brandenburg an der Havel
Fon 03381-58 61 00
Fax 03381-58 61 04
andrea.kutzop@stadt-brandenburg.de



www.stadt-brandenburg.de