



1. VOLUNTARY LOCAL REVIEW

Stadt Cottbus/Chóšebuz

2024

INHALT

Vorwort	3
1 Kennzahlen und Hintergründe zur Kommune	4
2 Zusammenfassung und Highlights	10
3 Nachhaltige Kommunen	11
3.1 Die Agenda 2030 in der Stadt Cottbus/Chóšebuz	11
3.2 Integration bestehender Nachhaltigkeitsinitiativen in Agenda 2030 Prozesse	12
4 Prozess und Methodik	14
4.1 Prozess der VLR-Erstellung	14
4.2 Leitbilder	14
4.3 Indikatoren	14
5 SDG 11	16
5.1 SDG 11 im Detail	16
5.2 SDG 11 Ist-Analyse	17
5.2.1 Target 11.1	17
5.2.2 Target 11.2	20
5.2.3 Target 11.3	27
5.2.4 Target 11.7	29
6 Ausblick – Chancen, Herausforderungen	31
7 Annex	33
8 Impressum und Kontakt	36

VORWORT

Cottbus/Chóšebuz ist eine Stadt mitten im Strukturwandel. Im ehemaligen Lausitzer Braunkohlerevier gelegen wird mit dem erklärten Ziel der Bundesregierung zur Beendigung der Kohleverstromung und der damit einhergehenden Energiewende ein grundlegend neuer, nachhaltiger Entwicklungspfad eingeschlagen. Dieser Weg muss gemeinsam von der Gesellschaft, der Wirtschaft, der Verwaltung und dem Ehrenamt nachhaltig gestaltet, mehrheitlich getragen und entschieden beschritten werden. Der Strukturwandel verschafft der Stadt Cottbus/Chóšebuz und der Region Lausitz Möglichkeiten, den Nachhaltigkeitsgedanken in seiner Komplexität grundlegend umsetzen zu können. Die 2015 von den Mitgliedsstaaten der UN verabschiedete Agenda 2030 macht mit den 17 Zielen für nachhaltige Entwicklung den Handlungsbedarf in verschiedenen Bereichen deutlich, um die Welt zukunftsfähig zu machen. Die Stadt Cottbus/Chóšebuz tritt 2020 folgerichtig per Ratsbeschluss der Agenda 2030 bei und verpflichtet sich somit den 17 Zielen für Nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.

Passende Ansätze und Projekte bestehen bereits heute in verschiedenen Teilen der Verwaltungsstruktur. Der Themenkomplex wird jedoch bisher noch nicht kohärent bearbeitet. Für das Erreichen von konkreten Zielen ist es notwendig, eine nachvollziehbare und abgestimmte Linie zu finden, welche der Komplexität der Anforderungen gerecht wird. Aufgabe der Verwaltung ist es, in der kommenden Zeit eine übergeordnete Nachhaltigkeitsstrategie zu erarbeiten und diese in das Handeln, das Planen und das Gestalten innerhalb der Verwaltung und in den verschiedenen Ebenen der Stadtentwicklung zu implementieren. Die Umsetzung einer übergeordneten, umfassenden Nachhaltigkeitsstrategie ist ein komplexer und langwieriger Prozess. Das Ziel, bis 2045 die Stadt klimaneutral auszurichten, ist ambitioniert. Besonders als Kommune in einer Strukturwandelregionen, weil der Bedarf an Menschen, Fachkräften, Knowhow, Expertise und finanziellen Ressourcen über das eigentliche Basismaß der Pflichtaufgaben und Sicherung der Daseinsvorsorge aller anderen Kommunen nochmals hinaus geht. Nicht immer werden alle Nachhaltigkeitsaspekte als Ideal erreicht werden, jedoch ist der Gesamtprozess möglichst zu optimieren und zu beschleunigen. Dies gelingt nur in gemeinsamer Unterstützung aller Beteiligten als auch durch eine Priorisierung und Schwerpunktsetzung.



Abb. 1: Doreen Mohaupt, Bürgermeisterin und Leiterin des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt, © Foto: Christine Schleifenbaum

Der vorliegende Voluntary Local Review soll ein erster Schritt für die innere und die Wahrnehmung des aktuellen Nachhaltigkeitsbewusstseins nach außen darstellen. Beginnend mit dem SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden – soll in den kommenden Jahren sukzessiv auch über die Bedingungen und Aktivitäten in der Stadt Cottbus/Chóšebuz in weiteren SDGs berichtet werden. Als Bürgermeisterin und Leiterin des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Umwelt und Mobilität sehe ich unsere Stadt bei der Umsetzung des Strukturwandels hin zu einem lebenswerten sowie zukunftsfähigen Standort in der Region Lausitz und den Zielen der Agenda 2030 auf einem guten und nachhaltigen Weg.

Doreen Mohaupt

Bürgermeisterin und Leiterin des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt

1 KENNZAHLEN UND HINTERGRÜNDE ZUR KOMMUNE

Rahmendaten Cottbus/Chósebus:

Cottbus/Chósebus, als kreisfreie Stadt in der Niederlausitz, ist mit ca. 100.000 Einwohnern und Einwohnerinnen die zweitgrößte Stadt im Land Brandenburg. Als Oberzentrum entsprechend der zentralörtlichen Gliederung der Landesentwicklungsplanung und als Regionaler Wachstumskern in einer vorwiegend ländlich geprägten Region zwischen Berlin und Dresden, übernimmt Cottbus/Chósebus eine wichtige Ankerfunktion und versorgt das Umland mit vielfältigen kulturellen, sozialen, infrastrukturellen und medizinischen Leistungen. Cottbus/Chósebus nimmt eine Schlüsselrolle in der Landesentwicklungsplanung ein und treibt als Wissenschafts- und Hochschulstandort die regionale Entwicklung voran. Als Universitäts-, Park- und Sportstadt bietet die Stadt an der Spree vielfältige Angebote im Bildung-, Sozial-, Kultur- und Freizeitbereich.

Demografische und strukturelle Daten:

Die Einwohnendenzahl der Stadt Cottbus/Chósebus liegt seit den 2000er Jahren bei 100.000 langjährig „stabil“ stagnierend mit leicht abfallender Tendenz (vgl. nachfolgende Abbildung 1). Die Überalterung schreitet voran, die große und stabilisierende Altersgruppe zwischen 45-65 Jahren schrumpft deutlich.

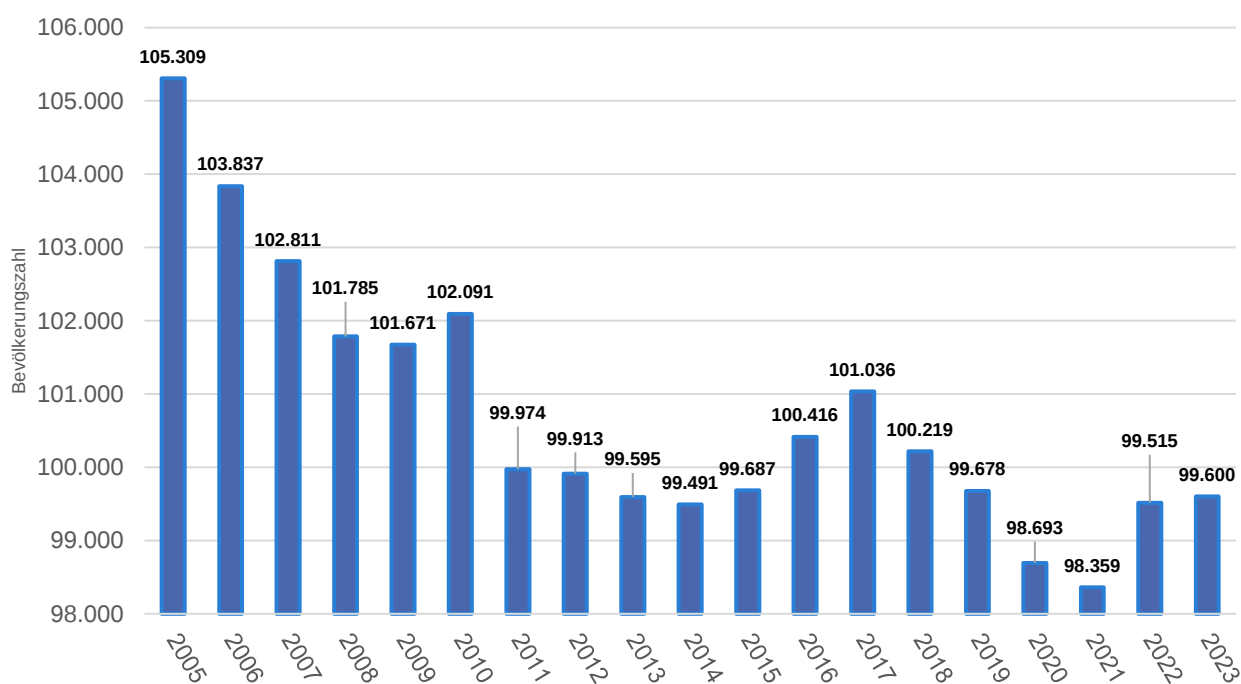


Abbildung 2 Bevölkerungsentwicklung Cottbus/Chósebus, Stadt (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Cottbus/Chóśebuz gliedert sich in 19 Ortsteile, wovon 12 ländlich geprägt sind.

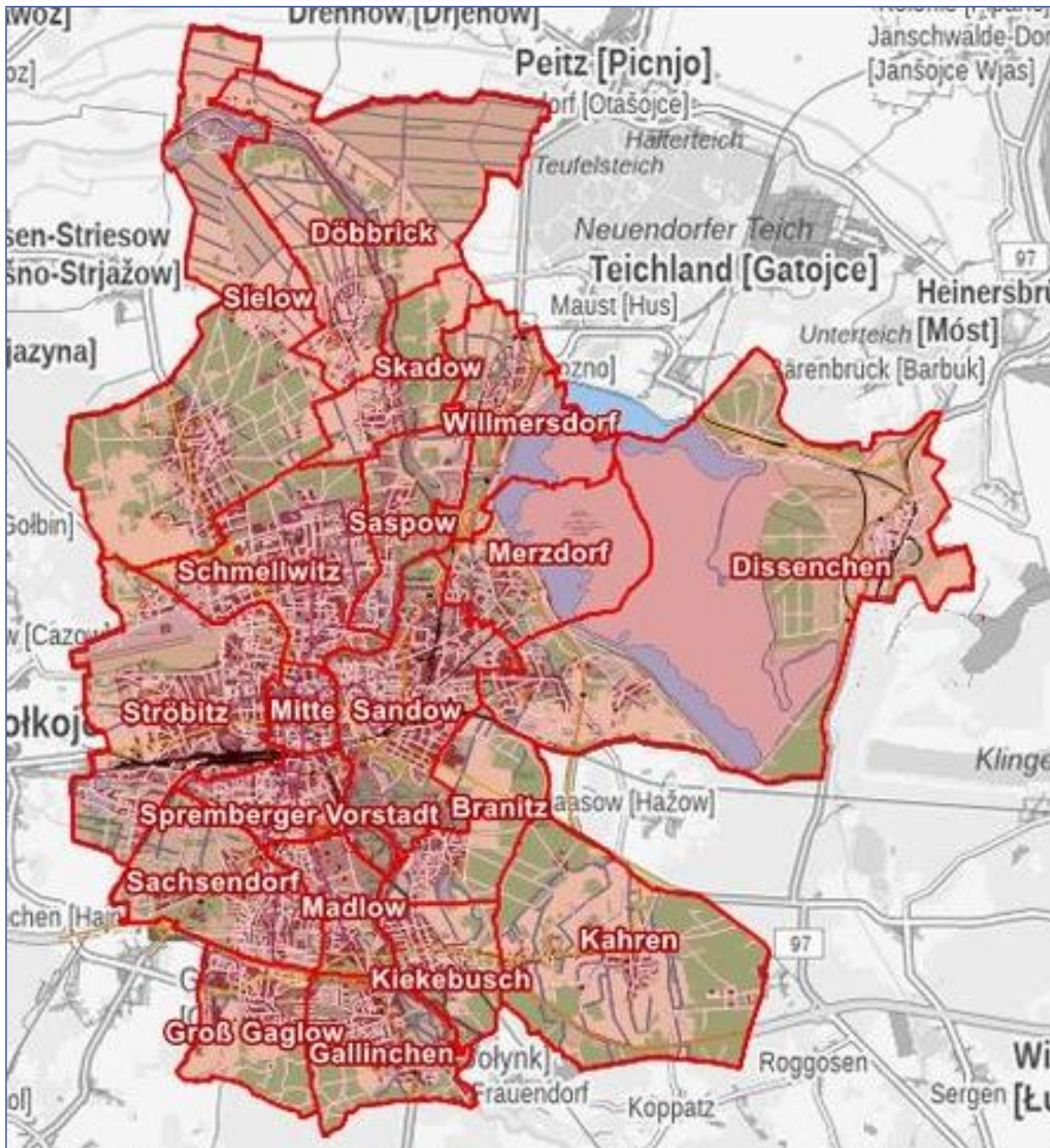


Abbildung 3 Ortsteile der Stadt Cottbus (Stadt Cottbus, 2022)

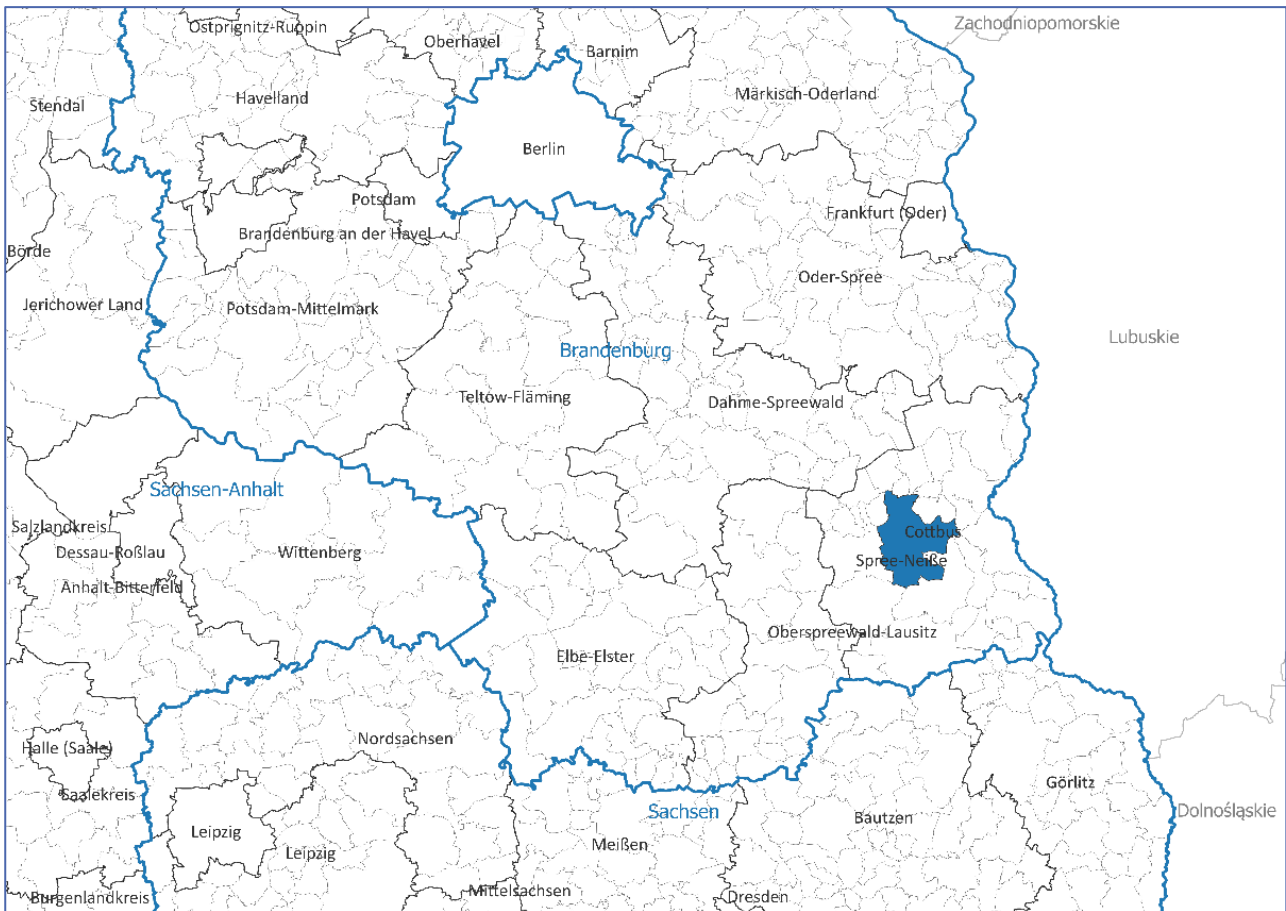


Abbildung 4 Cottbus und seine umliegenden Landkreise (Head Office of Geodesy and Cartography, 2023 & Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2024)

Die Gesamtfläche des Stadtgebiets beträgt 165,0 km² mit den nachfolgend aufgeführten Charakteristika: 25,4 km² Gebäude- und Freiflächen, 35,6 km² Waldfläche, 13,0 km² Verkehrsfläche, 8,9 km² Sport- und Erholungsfläche sowie 5,6 km² Wasserfläche (ohne Cottbuser Ostsee).

Verkehrsinfrastruktur:

Die Stadt ist über die Autobahn A15 gut angebunden, die vom Dreieck Spreewald (A13 Dresden-Berlin) bis zur Stadt Forst an der polnischen Grenze führt und dort in die A18 in Richtung Breslau übergeht. Die A15 verläuft durch den südlichen Teil von Cottbus/Chóšebuz und bietet innerhalb der Stadtgrenzen zwei Anschlussstellen. Die Entfernung zum Schönefelder Kreuz (A10 Berliner Ring) beträgt etwa 92 Kilometer, wodurch die Berliner Innenstadt in ungefähr 90 Minuten erreichbar ist. Für die Strecke nach Dresden ist mit einer Fahrzeit von ungefähr 90 Minuten zu rechnen. Die Fahrt nach Breslau (Wrocław) dauert etwa 300 Minuten.

Die Lage von Cottbus/Chóšebuz ist innerhalb Deutschlands eher peripher, jedoch zentral in Europa gelegen. Obwohl die A15 noch keine ausgewiesene Wirtschaftsachse ist, verbessert sie die Erreichbarkeit der Stadt.

Zusätzlich durchqueren die Bundesstraßen B97, B168 und B169 Cottbus/Chóšebuz in Nord-Süd-Richtung, wobei die B169 als südlicher und östlicher Teil des Stadtrings fungiert und dazu beiträgt, den Verkehr im Stadtzentrum zu entlasten. Eine Umgehungsstraße im Osten der Stadt ist in Entwicklung, um die Verkehrsbelastung weiter zu reduzieren.

Der Hauptbahnhof Cottbus/Chóšebuz wird von mehreren Regionalexpress- und Regionalbahn-Linien bedient. Die wichtigste Verbindung ist die Linie RE 2, die Cottbus stündlich mit Berlin verbindet. Direktverbindungen gibt es auch nach Leipzig (RE 10) und Dresden (RE 18) alle zwei Stunden. Zusätzlich verkehren sechs

Regionalbahn-Linien zu verschiedenen regionalen Zielen. Täglich gibt es eine Intercity-Verbindung nach Berlin, Hannover und Emden/Norddeich-Mole. Das öffentliche Nahverkehrsangebot umfasst vier Straßenbahn- und 44 Buslinien. Der nächstgelegene internationale Flughafen ist der Flughafen Berlin Brandenburg, der in etwa einer Stunde Fahrzeit erreichbar ist.

Die Stadt- und Regionalbussysteme sind funktional und betriebstechnisch stark vernetzt, wodurch einige Buslinien sowohl innerstädtisch als auch außerhalb der Stadt betrieben werden. Die Straßenbahn- und Stadtbuslinien fallen unter die Verantwortung der Stadt Cottbus/Chóšebuz, während die Regionalbuslinien unter die Verantwortung des Landkreises Spree-Neiße und teilweise des Landkreises Oberspreewald-Lausitz fallen. Betreiber der Stadtlinien ist die Cottbusverkehr GmbH, während bei den Regionalbuslinien mehrere Betreiber, darunter auch Leo-Reisen und DB Regio Bus Ost, tätig sind. Das ÖPNV-Liniennetz deckt das Stadtgebiet flächendeckend ab. Im Jahr 2017 wurden im Stadtgebiet insgesamt 2.467.409 Nutz-Kilometer ermittelt, davon 1.001.046 Zug-km Straßenbahn und 1.466.363 Fahrplan-km Stadtbus. Hinzu kommen 741.247 Fahrplan-km Regionalbus im Stadtgebiet. In der Summe entspricht das ca. 31,9 Nutz-km pro Einwohner (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2019).

Neben den anderen Verkehrsmitteln ist auch die Radverkehrsinfrastruktur gut ausgebaut. Die Stadt arbeitet derzeit am neuen Radverkehrskonzept 2035+, mit dem Ziel, ein verbessertes und dichteres Radverkehrsnetz zu schaffen, das alle Ortsteile anbindet und durch klare Qualitätsstandards gesichert ist. Geplant sind mehr sichere, komfortable und ausreichend breite Radverkehrsanlagen sowie schnell umsetzbare Markierungslösungen. Darüber hinaus soll das Netz um attraktive Fahrradstraßen und eine höhere Anzahl an Abstellanlagen in einheitlicher Qualität, insbesondere an Knotenpunkten des ÖPNV, erweitert werden. Schlüsselmaßnahmen zur Förderung des Radverkehrs umfassen zudem verstärkte Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsbildung (Stadt Cottbus, 2024).

Ein- und Auspendler

Die Stadt Cottbus/Chóšebuz verzeichnet einen deutlichen Überschuss an Einpendelnden. Insgesamt pendeln täglich 22.992 Personen in die Stadt ein, während 12.754 Personen aus Cottbus herauspendeln. Zusätzlich gibt es innerhalb der Stadt etwa 25.000 sogenannte Binnenpendelnde, die ihren Arbeitsplatz innerhalb des Stadtgebiets haben. Der Saldo, also die Differenz zwischen Ein- und Auspendlern, beläuft sich auf 10.238. Die resultierende Tagesbevölkerung von Cottbus/Chóšebuz liegt dadurch bei 109.753 Personen (Bundesagentur für Arbeit, 2023).

Wirtschaft und Strukturwandel:

Cottbus/Chóšebuz bildet im Süden der Hauptstadtregion das Zentrum des Innovationskorridors Berlin-Lausitz, analog zur Entwicklungsachse der Brandenburgischen Regionalentwicklungsstrategie (2023). Einen wichtigen Magnetpunkt bildet darin der Cottbuser „Lausitz Science Park“ (LSP) als Standort für Wissenschaft und Technologie auf insgesamt 420ha. Gemeinsam mit dem Technologiepark Berlin-Adlershof ist er Impulsgeber, um die Region erfolgreich und nachhaltig zu entwickeln. Der LSP ist eine der Säulen für den Strukturwandel. Er bietet umfangreiche Ansiedlungsmöglichkeiten, wodurch zusätzliche Arbeitsplätze in der Forschung und in kleinen und mittelständischen Unternehmen entstehen. Dies wird Menschen in die Region bewegen, aber auch dazu beitragen, Fachkräfte in der Lausitz zu halten.

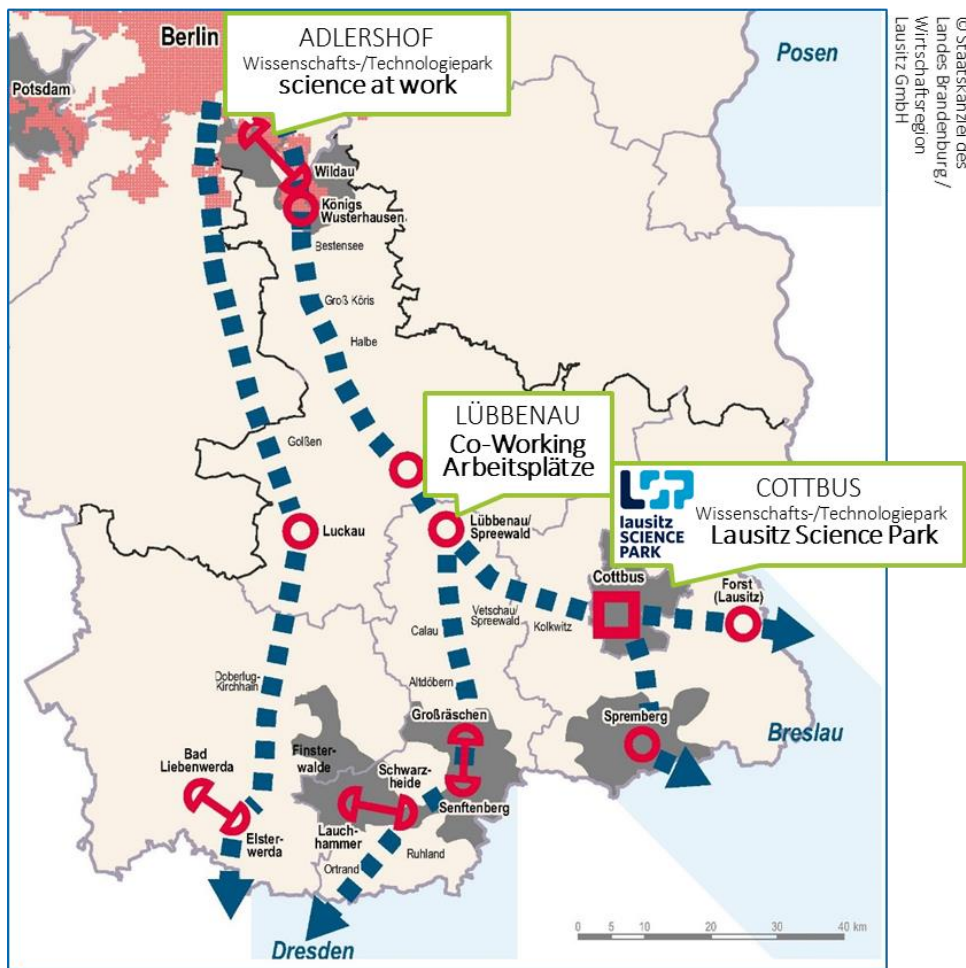


Abbildung 5 Innovationsachse Berlin-Lausitz (Staatskanzlei des Landes Brandenburg / Wirtschaftsregion Lausitz GmbH)

Mit der Verabschiedung des „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ durch den Deutschen Bundestag und den Bundesrat am 03. Juli 2020 ergeben sich für die Lausitz, als eine der Strukturwandelregionen, und insbesondere für die Stadt Cottbus/Chóšebuz völlig neue Entwicklungsperspektiven. Diese Dynamik manifestiert sich bereits heute in der Ansiedlung zahlreicher großer und kleiner Unternehmen, Bundesbehörden sowie Forschungsinstitutionen und führt zu einer grundlegenden Veränderung der Arbeitsmarktsituation.

Der regionale Strukturwandel, besonders gekennzeichnet durch den Beschluss der Bundesregierung (2020) zum Ausstieg aus der Braunkohleverstromung (Kohleausstiegsgesetz) bis 2038, prägt die Nachhaltigkeitsstrategien der Stadt in besonderem Maße. Die zukünftige Stadt- und Strukturentwicklung wird als Chance erkannt, nachhaltige und innovative Projekte zu entwickeln und umzusetzen, die das gesellschaftliche Leben und die ökologische Balance befördern. Die Stadt Cottbus/Chóšebuz entwickelt sich von der Braunkohleregion zum Modellprojekt der innovativen Energiewende und nachhaltigen Stadtentwicklung. Mit Beschluss des Deutschen Bundestages und Bundesrates zur finanziellen Unterstützung der Strukturentwicklung in den Braunkohlerevieren stehen dem brandenburgischen Teil der Lausitz vom Bund über 10 Mrd. Euro bis 2038 zur Verfügung. Damit soll der Wandel vom ehemaligen Braunkohlebergbaurevier zu einer modernen und innovativen Modellregion für Klimaschutz und nachhaltiges Wachstum entwickelt werden.

Zu den bedeutendsten strategischen Ansiedlungen und Standortentscheidungen zählen u.a. das ICE-Instandhaltungswerk der Deutschen Bahn, die Gründung des Lausitz Science Parks als Teil der Innovationsachse Berlin-Lausitz sowie die Neugründung des Klinikums zur Medizinischen Universität Lausitz – Carl Thiem. Die Wiedernutzbarmachung des ehemaligen Tagebaus Cottbus-Nord zu Deutschlands größtem künstlich geschaffenen Binnensee, welcher als überregional bedeutsame touristische Attraktion dient, nimmt durch die Ende 2024 abgeschlossene Flutung konkrete Gestalt an.

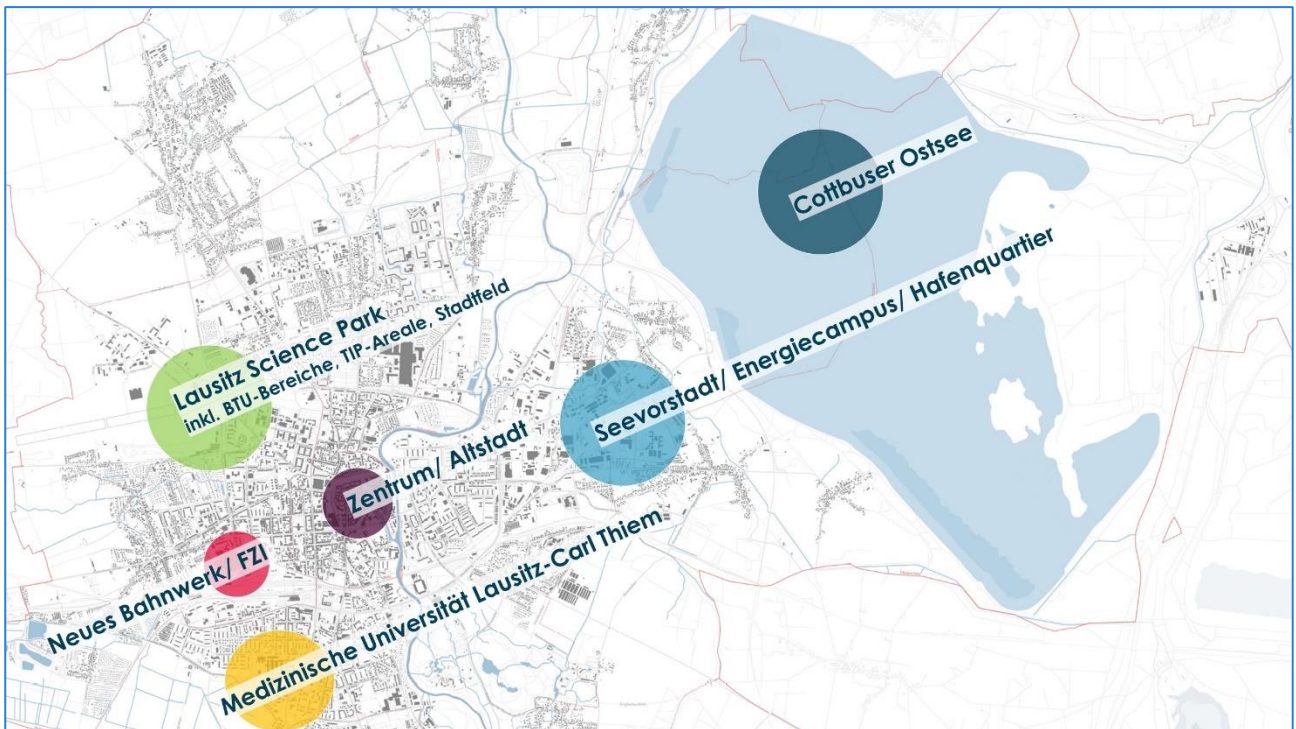


Abbildung 6 Entwicklungsschwerpunkte des Strukturwandels in Cottbus/Chóšebuz (Stadt Cottbus/Chóšebuz)

Forschung und Bildung

Die Brandenburgische Technische Universität (BTU) Cottbus-Senftenberg ist eine international anerkannte, innovationsorientierte und moderne Technische Universität. An den drei Standorten Cottbus, Cottbus-Sachsendorf und Senftenberg bietet die BTU ca. 7.000 Studierenden viele Studienmöglichkeiten. Etwa 44 Prozent der Studierenden kommen aus dem Ausland (aus mehr als 120 Ländern). Die größten Ländergruppen sind Indien, Pakistan, Bangladesch und der Iran. Der Frauenanteil an der Gesamtstudierendenzahl der BTU beträgt 43 Prozent.

Daneben gibt es die folgenden Bildungseinrichtungen: zwei Oberstufenzentren, eine Schule des zweiten Bildungsweges, elf weiterführende Schulen (5 Gymnasien, 2 Gesamtschulen, 3 Oberschulen, 1 Waldorfschule), vierzehn Grundschulen sowie zwei Förderschulen.

2 ZUSAMMENFASSUNG UND HIGHLIGHTS

Prozess und Methodik:

Erstellung des VLR: Zum ersten Mal wurde ein VLR (Voluntary Local Review) von der Stadt Cottbus/Chósebus erstellt. Dabei wurden interne und externe Aktivitäten zur nachhaltigen Entwicklung erfasst.

Koordination: Die Stadtverwaltung Cottbus/Chósebus hat bislang keine spezifische Koordinationsstelle für Nachhaltigkeitsthemen, was eine Herausforderung darstellt. Der Fachbereich Stadtentwicklung übernahm die federführende Rolle für die Ausfertigung des 1. Voluntary Local Review.

Fokus: Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf SDG 11 (Nachhaltige Städte und Gemeinden). In den kommenden Jahren sollen weitere SDGs dargestellt werden. Es wurden acht Indikatoren ausgewählt, die sich auf SDG 11 beziehen, darunter Mietpreise, Wohnfläche, PKW-Dichte, Elektrofahrzeuge, Verkehrsunfälle, Modal Split, Flächeninanspruchnahme und Naherholungsflächen.

Indikatoren und Ergebnisse:

Bezahlbarer Wohnraum (Target 11.1):

- Festlegung von Quoten für geförderten Wohnraum in Bebauungsplanverfahren.
- Intensiver Einsatz der Städtebauförderung.

Nachhaltige Verkehrssysteme (Target 11.2):

- Einführung von On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen.
- Ausbau von Fahrradstraßen zur Förderung des Radverkehrs.

Flächeninanspruchnahme (Target 11.3):

- Entwicklung eines neuen Flächennutzungsplans und Landschaftsplans.

Erhalt des Weltkulturerbes (Target 11.4):

- Anstreben des UNESCO-Status für den Fürst-Pückler-Park in Branitz.

Reduzierung von Naturkatastrophen (Target 11.5):

- Umsetzung des Schwammstadtansatzes und Erstellung eines Hitzeplans.

Reduzierung der Umweltbelastung (Target 11.6):

- Erstellung eines Solaratlas und Förderung der E-Mobilität durch den Ausbau von E-Ladestationen.
- Einführung von emissionsfreien Bussen und Bau eines Fahrradparkhauses.

Zugang zu Grünflächen (Target 11.7):

- Barrierefreier Ausbau öffentlicher Räume und Entsiegelung von befestigten Flächen.

Besondere Highlights:

- Steigerung der Wohnfläche pro Kopf: Leichter Anstieg trotz monostrukturiertem Wohnungsmarkt.
- Förderung der Elektromobilität: Anteil der Elektrofahrzeuge hat sich deutlich erhöht.
- Verkehrssicherheit: Schwankungen bei Verkehrsunfällen, keine klare Verbesserung erkennbar.
- Grün- und Erholungsflächen: Erhöhung der Fläche pro Einwohner, Verbesserung der Lebensqualität.

3 NACHHALTIGE KOMMUNEN

An den globalen Herausforderungen unserer Zeit muss auch lokal gearbeitet werden. Bereits in den 1990er Jahren schlossen sich daher Städte in internationalen Netzwerken zusammen, um gemeinsam an einer nachhaltigen Zukunft zu arbeiten. Der Bericht der Brundtland-Kommission wurde von Kommunen weltweit aufgegriffen, im Anschluss an die Agenda 21 entstanden vielerorts lokale Umsetzungsprozesse (Service-stelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), 2022, S. 7). Heute bringen sich Kommunen weltweit in die Prozesse der Agenda 2030 und weitere Nachhaltigkeitsstrategien ein und sind ein essenzieller Stützpfeiler für das Erreichen aller Nachhaltigkeitsziele.

Zur Umsetzung der SDGs hatte sich die Stadt Cottbus/Chósebus mit der Unterzeichnung der Resolution „2030-Agenda für Nachhaltige Entwicklung: Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ im Jahr 2020 verpflichtet.

Mit dem Voluntary Local Review (nachfolgend VLR genannt) möchte die Stadt Cottbus/Chósebus auf diesen Bestrebungen aufbauen, Handlungsbedarfe skizzieren und zugleich verdeutlichen, dass die Aktivitäten zur nachhaltigen Entwicklung vor Ort auf dem Grundverständnis basieren, dass globale Verantwortung konkret vor Ort gelebt werden muss. Kommunen, so auch Cottbus/Chósebus, sind entscheidende Partner bei der Umsetzung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie.

Die Stadt Cottbus/Chósebus verfolgt gemäß der mit der Rathauspitze abgestimmten Prioritätenliste insbesondere folgende Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, nachfolgend SDGs genannt) für die Verbesserung der Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene:

- SDG 1: Keine Armut
- SDG 3: Gesundheit und Wohlergehen
- SDG 4: Hochwertige Bildung
- SDG 9: Industrie, Innovation und Infrastruktur
- SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden
- SDG 13: Maßnahmen zum Klimaschutz

3.1 DIE AGENDA 2030 IN DER STADT COTTBUS/CHÓSEBUZ

Die Stadt Cottbus/Chósebus steht als Oberzentrum in einer ehemaligen Braunkohleregion mitten im Strukturwandel. Als zweitgrößte Stadt der Bundeslandes Brandenburg nimmt sie eine besondere Rolle für Klima- und Umweltschutz ein und berichtet zum aktuellen Sachstand und geplanten Vorhaben. Cottbus/Chósebus steht als lebenswerte Großstadt für soziale Gerechtigkeit, Lebensqualität und Vielfalt ein – der Bericht kann hier einen Einblick in eine Auswahl aktueller Bemühungen geben. Auch die wirtschaftliche Attraktivität und Neuausrichtung der Stadt soll für die Öffentlichkeit sichtbar werden. Mit dem vorliegenden Bericht zeigt Cottbus/Chósebus transparent das eigene kommunale Engagement für die Umsetzung der Ziele für Nachhaltige Entwicklung (SDGs) auf und möchte die Stadtgesellschaft zur aktiven Teilnahme und Mitwirkung animieren.

VLRs orientieren sich an den Voluntary National Reviews (VNRs). Diese dienen der nationalen Berichterstattung gegenüber den Vereinten Nationen zur Umsetzung der 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung. Der vorliegende VLR wird von der Kommune auf freiwilliger Basis erstellt. Er berichtet auf Basis von Leitbildern wie insbesondere auch quantitativer Indikatoren und Zeitreihenbetrachtungen zu bestehenden Erfolgen sowie gegebenenfalls auch zu zukünftigen Handlungspotentialen und -bedarfen, um die SDGs auf lokaler Ebene zu erreichen.

Mit dem vorliegenden Bericht erstellt die Stadt Cottbus/Chósebus erstmalig einen VLR auf und konzentriert sich dabei zunächst auf SDG 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“, da die Stadtentwicklung ein zentrales und umfassendes Aufgabenfeld für die erfolgreiche Umsetzung des Strukturwandels abbildet. SDG 11 zielt

darauf ab „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig [zu] gestalten“. Hier bietet der Strukturwandel einmalige Chancen für die Stadt, diese Ziele zu erreichen. Aber auch die anderen SDGs werden von der Stadt Cottbus/Chóšebuz mit Engagement verfolgt. Diese sollen in nachfolgenden Berichten Eingang finden.

3.2 INTEGRATION BESTEHENDER NACHHALTIGKEITSINITIATIVEN IN AGENDA 2030 PROZESSE

Die Stadt Cottbus/Chóšebuz hat umfassende Strategien im Vorfeld der Umsetzung der Agenda 2030 erarbeitet und darin ihr Engagement in den Themenbereichen der SDGs zum Ausdruck gebracht. Cottbus/Chóšebuz verfügt über zahlreiche zivilgesellschaftliche Akteure, welche sich in unterschiedlichen nachhaltigkeitsrelevanten Bereich engagieren oder für weitere Initiativen gewonnen werden können. Innerhalb der Stadtverwaltung gab und gibt es ebenso zahlreiche Aktivitäten, in welchen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren Handlungsspielraum für die Verbesserung von Nachhaltigkeit nutzen. Neben dem Fachbereich Bildung und Integration sind dies unter anderem die Fachbereiche Umwelt und Natur, Stadtentwicklung sowie die Stabsstellen Wirtschaft und Digitalisierung.

Das bisherige Engagement äußert sich auch im Gewinn des Newcomer-Preises im Wettbewerb „Kommune bewegt Welt“ im Jahr 2020 und der Rolle als Modellkommune Bildung für Nachhaltige Entwicklung (BNE). Die Stadtverordneten unterstützten im gleichen Jahr mit großer Mehrheit die Musterresolution und forderten den Oberbürgermeister auf, diese für die Stadt Cottbus zu unterzeichnen. Die Unterzeichnung der Interessenbekundung erfolgte dann durch den Oberbürgermeister im Jahr 2021.

Eine Gesamtstrategie zur Bündelung der mannigfaltigen bilateralen Initiativen wird aktuell noch erarbeitet. Im Folgenden werden die von der Stadt Cottbus/Chóšebuz im Vorfeld bereits erarbeiteten kommunalen und themenspezifischen Leitbilder dargestellt. Der inhaltliche Fokus liegt dabei insbesondere auf den Konzepten, Programmen und Strategien mit einem engen Bezug zu den Inhalten der nachfolgenden Kapitel.

Das „[Leitbild Cottbus/Chóšebuz 2035](#)“ (2017) setzt auf die Weiterentwicklung und Stärkung der bestehenden Naturräume als eine der grünen Städte Deutschlands mit seenreichen Landschaftsräumen mit hoher Biotop- und Artenvielfalt, dazu zählen die vielen Parkensembles und der Fürst-Pückler-Park, ebenso der Spreeraum und der künftige Cottbuser Ostsee als Ort des Landschaftswandels. Der Ausbau urbaner Erholungs- und Erlebnisräume wird weiterhin begünstigt. Auch die Forcierung einer leistungsfähigen Infrastrukturentwicklung auf Schiene, Straße (mit dem Ausbau zur fahrradfreundlichen Stadt) und Datenautobahn sind Herausforderungen in der Wirtschaftsregion Lausitz. Ebenso sind die Angebote der Daseinsvorsorge von Sport-, Freizeit- (auch Gesundheitssportes) und Kultureinrichtungen zur Angebotsvielfalt und Lebensqualität zu etablieren.

Das „[Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus/Chóšebuz](#)“ (2019) behandelt die nachhaltige Transformation der städtischen Strukturen Cottbus/Chóšebuz'. Es zielt darauf ab, die Stadt in Reaktion auf den demografischen Wandel und die veränderten wirtschaftlichen Bedingungen zukunftsfähig zu gestalten. Der Fokus liegt auf der Reduktion des Flächenverbrauchs, der Nachverdichtung und der energetischen Sanierung von Bestandsgebäuden, um Ressourcen zu schonen und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu verbessern. Nachhaltigkeit ist hierbei ein zentraler Aspekt, der durch umweltfreundliche Bauweisen und die Stärkung von Grünflächen in der Stadtplanung umgesetzt werden soll (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2019b).

Das „[Integrierte Stadtentwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz 2035](#)“ (1. Fortschreibung, 2019) setzt auf eine ganzheitliche und nachhaltige Stadtentwicklung, die sowohl ökologische als auch soziale und ökonomische Aspekte miteinander verknüpft. Es fokussiert sich darauf, die Stadtstruktur durch energieeffiziente Bauweisen und die Erhaltung von Grün- und Freiflächen nachhaltig zu gestalten. Besondere Aufmerksamkeit gilt der Verbesserung der Mobilität durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Förderung von Fuß- und Radwegen. Darüber hinaus spielt die Bergbaufolgelandschaft Cottbuser Ostsee vor den Toren der Stadt eine zentrale Rolle, nicht nur als Freizeit- und Erholungsgebiet, sondern auch als Motor für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung durch innovative Nutzungskonzepte und erneuerbare Energien

(Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2019c). Die Stadt Cottbus/Chóšebuz erarbeitet aktuell die 2. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Die Fortschreibung wurde durch die mit dem einsetzenden Strukturwandel einhergehenden veränderten Rahmenbedingungen und eingetretenen Entwicklungsimpulse erforderlich, die zu veränderten und neuen Entwicklungsperspektiven geführt haben.

Das „[Mobilitätskonzept Altstadt](#)“ (2019) legt den Schwerpunkt auf die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems in Cottbus. Es beinhaltet die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, den Ausbau des Radwegenetzes und die Schaffung von Anreizen für emissionsarme Mobilität. Ziel ist es, den CO₂-Ausstoß zu reduzieren und die Lebensqualität in der Stadt zu verbessern. Das Mobilitätskonzept ist integraler Bestandteil der nachhaltigen Stadtentwicklung und trägt dazu bei, Cottbus umweltfreundlicher und lebenswerter zu machen (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2019).

Die „[Entwicklungsstrategie Cottbuser Ostsee](#)“ (2020) ist stark auf die Schaffung eines nachhaltigen Naherholungsgebiets ausgerichtet. Sie umfasst Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität, den Ausbau erneuerbarer Energien und die umweltverträgliche Gestaltung von Freizeitangeboten. Der Cottbuser Ostsee soll als ein wesentliches Symbol für den erfolgreichen Strukturwandel in der Region dienen und zugleich als Modell für nachhaltige Stadtentwicklung fungieren. Besondere Betonung liegt auf der langfristigen Sicherung der ökologischen und sozialen Funktionen des Sees für die Stadt und ihre Umgebung (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2019).

Das „[Lausitzprogramm 2038](#)“ (2020) stellt einen langfristigen Entwicklungsplan für den Strukturwandelprozess in der Region dar, der die Nachhaltigkeit als zentralen Pfeiler der Transformation begreift. Wesentliches Ziel, ist die Entwicklung der „weichen Standortfaktoren“ zur Region mit hoher Lebensqualität und kultureller Vielfalt. Es beinhaltet ebenso Investitionen in nachhaltige Technologien, Bildung und Infrastrukturprojekte, die die Region fit für die Zukunft machen sollen. Die Förderung erneuerbarer Energien und die Entwicklung von grünen Arbeitsplätzen werden als Schlüsselstrategien genannt, um die Lausitz und Cottbus/Chóšebuz zu einer Modellregion für nachhaltige Entwicklung zu machen (Land Brandenburg, 2020).

Die „[Entwicklungsstrategie Lausitz 2050](#)“ (2020) zeigt klare Perspektiven und Zukunftsfelder in der länderübergreifenden Regionalentwicklung für den Wirtschafts- und Lebensraum Lausitz auf und ist gleichsam Wegweiser für die nachhaltige Strukturentwicklung der Stadt Cottbus/Chóšebuz. Maßgebend ist der regionale Zukunftsleitfaden mit 7 Zukunftsbildern, dazu gehören für die Stadt Cottbus/Chóšebuz die Strategieansätze: Attraktivierung von Städten und Dörfern, Verbesserung von Verkehrsinfrastruktur und Mobilität, Zukunftssichere gesellschaftliche Daseinsvorsorge, Digitalisierung und Energiewirtschaft (WRL, 2020).

Das Dokument „Nachhaltigkeit im Strukturwandel - Impulse aus Cottbus“ (2022) beschreibt den Strukturwandel als wesentliche Chance für die nachhaltige Entwicklung der Stadt. Es betont die Notwendigkeit, alle städtebaulichen und infrastrukturellen Projekte mit einem klaren Nachhaltigkeitsanspruch umzusetzen. Dazu gehören CO₂-Neutralität, der Einsatz erneuerbarer Energien, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Integration von Bildung für nachhaltige Entwicklung. Das Papier sieht den Strukturwandel als eine Gelegenheit, Cottbus/Chóšebuz grundlegend neu und nachhaltig zu gestalten, um den künftigen Herausforderungen gerecht zu werden (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2022).

Aktuell arbeitet Cottbus/Chóšebuz an der Aufstellung eines Integrierten Klimaschutzkonzepts, das bis zum Jahr 2030 eine Vielzahl von Maßnahmen aufzeigen soll, um das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen. Die Erstellung des Konzepts begann im Dezember 2022 mit einer umfassenden Datenerhebung und -analyse. Ein zentraler Bestandteil dieses Prozesses ist die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger, die über Online-Beteiligungen und Workshops aktiv in die Konzeptentwicklung eingebunden werden. So wurden beispielsweise im November 2023 und im Februar 2024 Stakeholder-Workshops durchgeführt, um spezifische Themen wie Gebäude und Energie sowie Mobilität zu diskutieren. Die Stadt Cottbus/Chóšebuz legt großen Wert darauf, den gesamten Prozess transparent zu gestalten und die Stadtgesellschaft kontinuierlich über Fortschritte zu informieren. Hierfür wurde die Webseite <https://cottbus.de/verwaltung/gb-2/stabsstelle-klimaschutz/> eingerichtet (Stadt Cottbus/Chóšebuz, 2024).

4 PROZESS UND METHODIK

In diesem Kapitel werden der Prozess, Leitbilder sowie die Methodik und Indikatoren für die Erstellung des vorliegenden VLRs der Stadt Cottbus/Chóšebuz beschrieben.

4.1 PROZESS DER VLR-ERSTELLUNG

Die Stadt Cottbus/Chóšebuz erstellt mit dem vorliegenden Report erstmals einen VLR. Damit wurde auch zum ersten Mal ein verwaltungsinterner Prozess angeschoben, die verschiedenen, sowohl innerhalb als außerhalb der Verwaltung bestehenden bilateral laufenden Aktivitäten zu identifizieren, zu kommunizieren, einzuordnen und entsprechend sichtbar zu machen. Hierbei ist festzustellen, dass gerade die dafür notwendige Datenbasis qualitativ und quantitativ nicht in allen Bereichen hinreichend ist, um eine größere Auswahl an und eine größere Tiefe der in diesem Report dargestellten Indikatoren abzubilden. Diese Erkenntnis und die gemachten Erfahrungen bei der koordinierten Datenermittlung, -Abfrage und Zusammenführung in einen gemeinsamen Report machen die Wichtigkeit einer strategisch koordinierten und vor allem kontinuierlichen Vorgehensweise deutlich. Da die Stadtverwaltung Cottbus/Chóšebuz bis zum Zeitpunkt der Report-Erstellung keine Beauftragte oder Beauftragten oder einen, dezidiert für die Koordinierung von Nachhaltigkeitsthemen auf der Arbeitsebene zuständigen Fachbereich hat, stellte die Erstellung des Reports eine besondere Herausforderung dar.

Dieser Report wurde federführend durch den Fachbereich Stadtentwicklung koordiniert und zusammengetragen. Die Notwendigkeit einer Gesamtstrategie und damit verbunden die Schaffung eines koordinierenden Zuständigkeitsbereiches in der Verwaltung ist seit längerem Thema. Hier sind vor allem die Fachbereiche Bildung und Integration sowie Stadtentwicklung seit geraumer Zeit bestrebt, entsprechende Aktivitäten zu bündeln und Strategien zu erarbeiten. Hier besteht auf der Arbeitsebene ein inhaltlich reger Austausch. Weiterhin konnte auch bereits mit der Rathauspitze dazu eine Strategieberatung durchgeführt werden.

Der vorliegende Report konzentriert sich zunächst auf die Aktivitäten und Indikatoren aus dem Bereich der nachhaltigen Stadtentwicklung (SDG 11). Darauf aufbauend soll der Report in den Folgejahren um weitere SDGs ergänzt werden.

4.2 LEITBILDER

Themenspezifische Leitbilder finden sich zum Teil in den jeweiligen Entwicklungskonzepten (siehe auch Kapitel 3.2.) wieder. Diese gilt es im Kontext der Erarbeitung einer gemeinsamen Nachhaltigkeitsstrategie in einem übergeordneten, gesamtstädtischen Leitbild für die Stadt zusammenzuführen.

4.3 INDIKATOREN

Dieser Bericht verwendet sogenannte Nachhaltigkeitsindikatoren. Darunter werden „Indikatoren [verstanden], mit denen der Zustand und die Trendentwicklung zur Erreichung des Ziels der nachhaltigen Entwicklung beschrieben wird. (UBA 2025). Es ist sinnvoll, bewährte Indikatoren zu verwenden, die typischerweise auch in vergleichbaren Kommunen angewendet werden. Diese sollten jedoch bei Bedarf durch weitere Indikatoren ergänzt werden, die eine Gemeinde quantitativ und qualitativ charakterisieren. In solchen Fällen verwendet dieser Bericht in einigen Fällen qualitative Beschreibungen und ergänzt sie bei Bedarf durch Erläuterungen zu Projekten und Maßnahmen, die mit einem Ziel in Zusammenhang stehen.

Aufbauend auf diesen vorangegangenen Überlegungen hat Cottbus insgesamt 8 Indikatoren ausgewählt, die den Vorschlägen der Publikation „SDG Indicators for Municipalities – Indicator Mapping Sustainable Development Goals of the United Nations in German Municipalities“ aus dem Jahr 2022 entsprechen (Bertelsmann Stiftung et al., 2022). Die Auswahl der Indikatoren bezieht sich hierbei auf das Themenfeld SDG 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“.

Für den vorliegenden Bericht konnte nur eine begrenzte Zahl an Indikatoren betrachtet werden. Dies ist überwiegend der z.T. fehlenden lokalen Datenlage sowie der noch nicht strukturierten Erfassung und Auswertung der Daten im Sinne einer gesamtstrategischen Nachhaltigkeitsbetrachtung geschuldet. Die Darstellung weiterer Indikatoren wird in den Folgeberichten erwartet.

SDG	Tar-get	Indikator	Quelle
11	1	Wohnen - Mietpreise	SDG Portal/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
11	1	Wohnen - Wohnfläche	SDG Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
11	2	Mobilität - PKW-Dichte	SDG Portal/ Kraftfahrt-Bundesamt und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
11	2	Mobilität - PKW mit Elektroantrieb	SDG Portal/ Kraftfahrt-Bundesamt
11	2	Mobilität - Verunglückte im Verkehr	SDG Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
11	2	Mobilität - Modal Split	TU Dresden
11	3	Flächeninanspruchnahme - Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche	SDG Portal/ Statistische Ämter des Bundes und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
11	7	Naherholungsflächen qm je Einw. (Anteil der öffentlich zugänglichen Freiflächen)	SDG Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Abbildung 7 Übersicht zur Auswahl der Indikatoren

5 SDG 11

SDG 11 zielt darauf ab, Städte und Gemeinden inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig zu gestalten. Städte sollen demnach so geplant und verwaltet werden, dass sie

- für alle Bewohnerinnen und Bewohner zugänglich und sicher sind,
- in der Lage sind, auf Herausforderungen wie Naturkatastrophen zu reagieren sowie
- umweltverträglich sind.

Inhaltlich umfasst SDG 11 allgemein mehrere Zielsetzungen, darunter:

- Sicherstellung des Zugangs zu bezahlbarem Wohnraum und grundlegenden Dienstleistungen.
- Verbesserung der nachhaltigen und sicheren Verkehrssysteme für alle, insbesondere durch die Erweiterung des öffentlichen Verkehrs
- Steigerung der Urbanisierung, die integrativ und nachhaltig ist und die Kapazität für eine partizipative, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -verwaltung stärkt
- Schutz und Erhalt des Weltkulturerbes
- Reduktion der Zahl der Todesfälle und der durch Katastrophen betroffenen Menschen, insbesondere durch Schutz der Armen und gefährdeter Personen
- Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen von Städten, einschließlich der besonderen Aufmerksamkeit auf Luftqualität und Abfallmanagement
- Bereitstellung von sicheren, inklusiven und zugänglichen Grün- und öffentlichen Räumen

Die globale Relevanz von SDG 11 ergibt sich aus der raschen Urbanisierung weltweit. Über die Hälfte der Weltbevölkerung lebt heute in städtischen Gebieten. Es wird erwartet, dass diese Zahl weiter zunimmt. Urbane Gebiete sind oft wirtschaftliche Zentren, die beträchtliche Chancen, aber auch Herausforderungen mit sich bringen, wie zum Beispiel soziale Ungleichheit, Umweltverschmutzung und Infrastrukturengpässe. Indem Städte nachhaltiger gestaltet werden, kann sichergestellt werden, dass die städtische Entwicklung zu einer besseren Lebensqualität für alle Bewohner beiträgt und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck reduziert. SDG 11 betont die Bedeutung von Planung und Verwaltung urbaner Räume, um eine nachhaltige Zukunft zu gewährleisten und den Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu begegnen.

5.1 SDG 11 IM DETAIL

Zur Steigerung der Lebensqualität muss die Stadt Cottbus/Chósebus inklusiver, sicherer, energieeffizienter und klimafreundlicher werden. Zusammen mit ihren städtischen Kooperationspartnern ist die Stadt bereits aktiv mit der Konzeption als auch mit der Umsetzung von Maßnahmen beschäftigt. Hinzu kommen weitere potenzielle Ansätze mit Entwicklungspotential und zielführenden Wirkungseffekten:

Target 11.1 – Bezahlbarer Wohnraum

- => Quote für geförderten Wohnraum in Bebauungsplanverfahren festlegen (Idee)
- => Städtebauförderung wird bereits intensiv genutzt

Target 11.2 – Nachhaltige Verkehrssysteme

- => Cottbusverkehr: „claudio“ On-Demand-Verkehr mit Kleinbussen (Nachfragegesteuerter Bedarfsverkehr für die Bedienung ländlicher Ortsteile)
- => Ausbau Fahrradstraßen zur Fahrradfreundlichen Kommune

Target 11.3 Flächeninanspruchnahme

=> Flächennutzungsplanung (neuer FNP in Aufstellung)

=> Landschaftsplan mit Freiraumentwicklungskonzept (analog FNP in Aufstellung)

Target 11.4. -

=> Erreichung des UNESCO-Status für den Fürst-Pückler-Park in Branitz

Target 11.5 – Reduzierung Naturkatastrophen

=> Schwammstadtansatz (kontinuierliche Umsetzung durch städtischen Partner)

=> Hitzeplan (erfolgt im Rahmen der Erarbeitung eines Klimaanpassungskonzeptes)

=> Integriertes Klimaschutzkonzept inkl. Entwicklungspfad und Maßnahmenplan (Beschluss vrstl. in 2025)

Target 11.6 – Reduzierung Umweltbelastung

=> Solaratlas mit Potentialflächen (lokales Solarkonzept wurde beschlossen)

=> Kommunale Wärmeplanung (im Erarbeitungsprozess)

=> Förderung E-Mobilität zur Verbesserung der Luftqualität => Ausbau von E-Ladestationen (in Erarbeitung)

=> Mobilitätsmodell: Ausbau emissionsfreie Busse => Umstellung auf Wasserstoffbusse (im Prozess)

=> Bau von Fahrradparkhaus im nördlichen Bahnhofsquartier (Umsetzung ab 2025)

=> Grundsatzbeschluss Klimaschutz- und Klimaanpassung in der Bauleitplanung (Beschluss vrstl. in 2025)

Target 11.7 – Zugangssicherung öffentliche Grünflächen/Räume

=> Barrierefreier Ausbau im öffentlichen Raum => Beispiel: Sportzentrum Cottbus/Chósebus

=> Entsiegelung von befestigten Flächen (Umsetzung erfolgt projektbezogen)

5.2 SDG 11 IST-ANALYSE

Cottbus/Chósebus ist ein zentraler Ort in der Region Lausitz, die mit erheblichen strukturellen Herausforderungen konfrontiert ist, die vor allem durch den geplanten Kohleausstieg entstehen. Diese Transformation erfordert eine nachhaltige Stadtentwicklung gemäß SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden, um soziale, wirtschaftliche und ökologische Nachhaltigkeit zu fördern. Quartiere, als wesentliche Orte des täglichen Lebens, spielen eine entscheidende Rolle in dieser Umstellung. Sie sollen hohe Lebensqualität bieten und dabei den Umweltschutz sowie den effizienten Einsatz von Ressourcen priorisieren. Vor dem Hintergrund einer aktuell noch stagnierenden Bevölkerungsentwicklung (Prognose derzeit in Erarbeitung) muss Cottbus bezahlbaren Wohnraum sicherstellen und gleichzeitig eine inklusive Gemeinschaft fördern. Die Bereitstellung von Infrastruktur, einschließlich Zugang zu Versorgungseinrichtungen, Grünflächen und kulturellen Angeboten, ist essenziell, um die Teilhabe aller Bürgerinnen und Bürger am gesellschaftlichen Leben und deren Lebensqualität zu sichern.

5.2.1 Target 11.1

Target 11.1: „Bis 2030 den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren“

5.2.1.1 Indikator Mietpreise

Lokale Bedeutung:

Der Wohnungsmarkt in Cottbus/Chósebus hat sich im vergangenen Jahrzehnt durch die positive gesamtwirtschaftliche Dynamik und die Trendumkehr bei der Bevölkerungsentwicklung stabilisiert. Quantitativ ist die Lage auf dem Wohnungsmarkt weitestgehend ausgeglichen. Aufgrund des sehr monostrukturierten Wohnungsmarktes insgesamt, als auch in räumlicher Konzentration (überwiegend Plattenbautyp P2) besteht qualitativ ein Nebeneinander von Wohnungsüberhängen auf der einen und sehr gut nachgefragten Angeboten auf der anderen Seite.

Die Herausforderungen für die soziale Wohnraumversorgung ergeben sich sowohl aus der aktuellen Situation als auch aus dem Strukturwandelprozess und damit dem Wachstumsziel der Stadt.

Einordnung und Definition:

Der Indikator "Mietpreise" verdeutlicht die Entwicklung der Mietpreise in einer Gemeinde und kann in Kombination mit anderen Indikatoren beispielsweise Aufschluss über die Bezahlbarkeit von Wohnraum geben. Er hilft, die Auswirkungen von politischen Maßnahmen im Wohnungsmarkt zu bewerten und Handlungsbedarf zu identifizieren. Beispielsweise können steigende Mietpreise die Notwendigkeit zur Schaffung von zusätzlichem Wohnraum oder zur Förderung von Sozialwohnungen signalisieren. Letztlich trägt die Überwachung der Mietpreise dazu bei, die sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen der Einwohnerinnen und Einwohner zu verbessern und das Ziel 11.1 der SDG zu erreichen.

Berechnungsgrundlage:

- SDG-Portal/ Datenquelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung

Grafik:

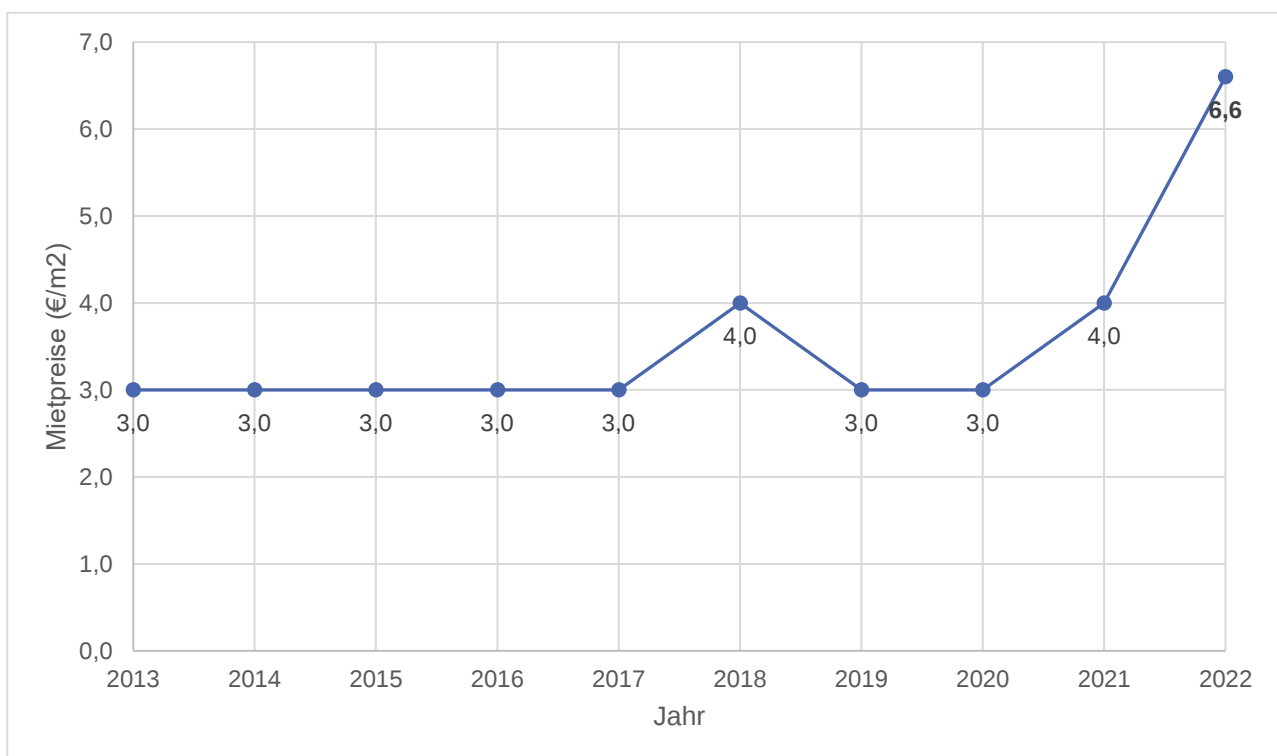


Abbildung 8 Mietpreisentwicklung (Nettokaltmiete pro Quadratmeter) (Datengrundlage: SDG-Portal/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)

Beschreibung der Daten:

Der Indikator „Mietpreise (€/m²)“ eignet sich hervorragend, um den Zugang zu bezahlbarem Wohnraum abzubilden. In Cottbus zeigt sich, dass die Mieten im Betrachtungszeitraum deutlich angestiegen sind. Zwar liegen die Mieten unter dem Landesdurchschnitt, jedoch verzeichnet Cottbus eine steilere Wachstumskurve. Mit einer durchschnittlichen Nettokaltmiete von 6,60 Euro pro Quadratmeter im Jahr 2022 haben sich die Mietpreise in Cottbus im Vergleich zum Jahr 2019 um 120% bzw. 3,60€ erhöht. Damit liegt Cottbus über der durchschnittlichen Nettokaltmiete in Brandenburg von 5,60 Euro pro Quadratmeter im Jahr 2022, aber beispielsweise auch unter dem Schnitt von Frankfurt (Oder) von 6,30 Euro pro Quadratmeter (Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024).

In Cottbus lag die Mietbelastungsquote 2022 bei 24,7 % und damit knapp unter dem Wert für ganz Brandenburg (25,3%), aber knapp über dem Bundesdurchschnitt (24,5%). Im Vergleich zu 2018, als die Quote in

Cottbus noch bei 22,5 % lag, ist ein Anstieg um 2,2 Prozentpunkte zu verzeichnen (Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024a; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, 2019 und 2024).

Diskussion:

Die Mietpreisentwicklung ist sehr relevant für Regionen im Strukturwandel, wie Cottbus, da diese sowohl die Anziehungskraft für neue Bewohnerinnen und Bewohner als auch die wirtschaftliche Entwicklung beeinflusst. Sozial verträgliche Mietpreise können ein ausschlaggebender Punkt für die Ansiedlung von Einzelpersonen und Unternehmen sein, die mit geringeren Personalkosten rechnen.

Da die „Zahlenreihe“ gegenwärtig noch sehr kurz ist und der Mietspiegel eine detailliertere Struktur aufweist, sei darauf verwiesen, dass Kommunen mit mehr als 50.000 Einwohnern seit dem 1.7.2022 nunmehr verpflichtet sind, einen Mietspiegel zu erstellen. Dahingehend ist dieser Indikator regelmäßig zu prüfen bzw. ein kommunaler Mietspiegel zu erstellen. In der Fortschreibung des VLR Reportes werden dahingehend Datengrundlagen zur Verfügung stehen und genutzt.

5.2.1.2 Indikator Wohnfläche

Lokale Bedeutung:

Aufgrund des monostrukturierten Wohnungsmarktes gibt es eine Vielzahl an P2 3-Raum Wohnungen mit ca. 56m². Größere Wohnungen für Familien sind eher knapp, so dass es in Bezug auf die Größe bei Familien auch zu Fehlbelegungen kommen kann.

Einordnung und Definition:

Der Indikator „Wohnfläche in m² pro Kopf“ ist ein zentraler Maßstab zur Bewertung des Zugangs zu angemessenem Wohnraum im Rahmen von SDG Ziel 11.1. Eine höhere Wohnfläche pro Kopf kann die Lebensqualität verbessern, indem sie mehr persönlichen Raum, Komfort und Möglichkeiten für soziale Interaktionen bietet. Dies wirkt sich positiv auf das Wohlbefinden und die psychische Gesundheit aus und steigert insgesamt den Lebensstandard (UN-Habitat, 2020).

Gleichzeitig ist die Wohnfläche pro Kopf ein komplexer Indikator, da größere Wohnflächen zu höheren Energieverbräuchen und einem größeren ökologischen Fußabdruck führen können. Dies wirkt sich negativ auf die ökologische Nachhaltigkeit des Wohnens aus, da mehr Ressourcen für Heizung, Kühlung und Beleuchtung benötigt werden und mehr Bodenflächen versiegelt werden. Daher ist es wichtig, ein Gleichgewicht zu finden, das sowohl die Verbesserung der Lebensqualität als auch die Minimierung negativer ökologischer Auswirkungen berücksichtigt.

Berechnungsgrundlage:

- (Wohnfläche) / (Anzahl der Einwohnenden)
- SDG-Portal/ Datenquelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Datenquelle:

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Grafik:

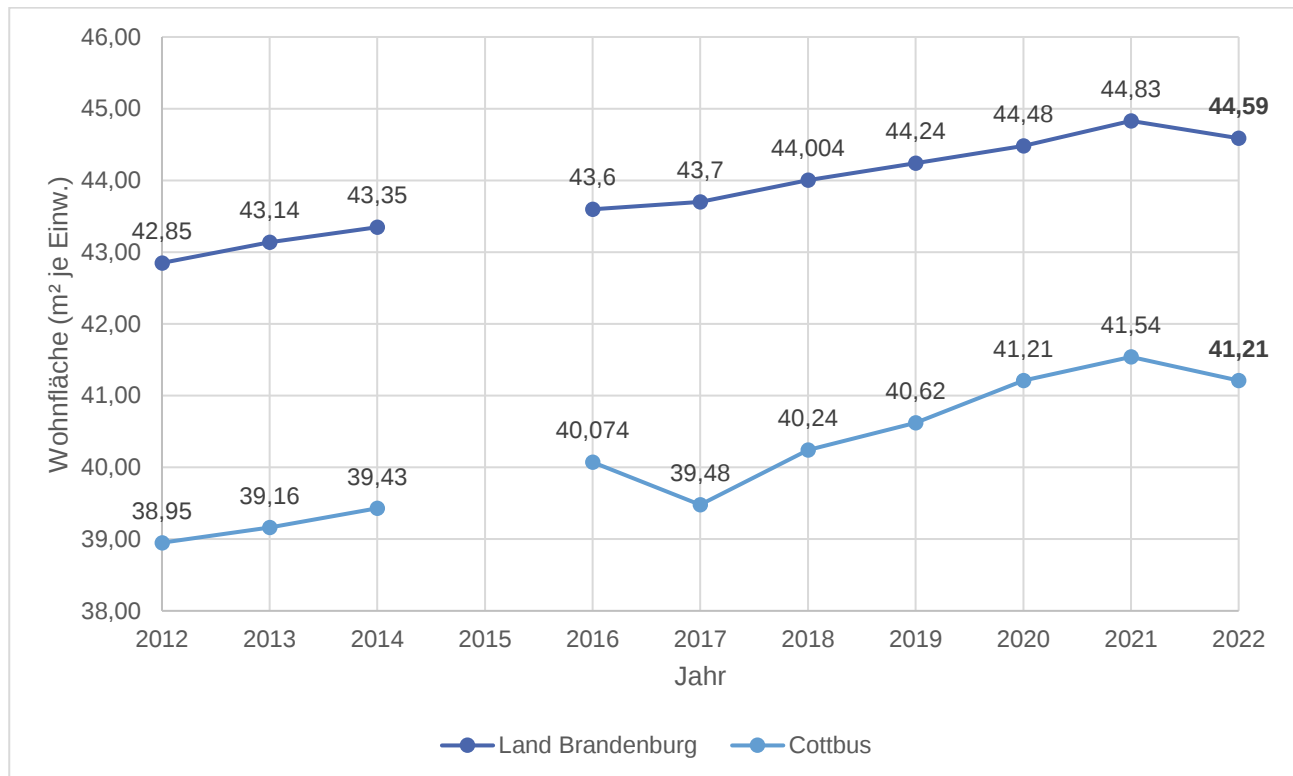


Abbildung 9 Wohnfläche in Quadratmeter je Einwohnendem (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Beschreibung der Daten:

Die Stadt Cottbus verzeichnet im betrachteten Zeitraum einen leichten Anstieg der Wohnfläche (m² je Einwohner), mit einem leichten Rückgang zwischen 2021 und 2022. Diese Entwicklung ist nicht auffällig und zeigt keine starken Abweichungen vom Bundesland Brandenburg, in dem die pro Kopf Wohnfläche aber im Durchschnitt über der von Cottbus liegt.

Diskussion:

Der Wohnungsmarkt in Cottbus/Chóšebuz nimmt unter der Perspektive des Strukturwandels Dynamik auf. Hier wird in kurzer Zeit viel Bewegung bzw. die Schaffung vor allem qualitative höherwertiger Angebote erwartet, um dem gewünschten Zuzug von Fachkräften zu entsprechen. Gerade in der Innenstadt aber auch im gesamten Stadtgebiet sind entsprechende Wohnbaupotentialflächen im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans identifiziert und quantifiziert worden.

5.2.2 Target 11.2

Target 11.2: „Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen“

Hierzu wurde der Integrierte Verkehrsentwicklungsplan (InVEPI) von Cottbus/Chóšebuz 2020 im Jahr 2011 erarbeitet. Er verfolgt das übergeordnete Ziel, die Lebensqualität in der Stadt zu erhöhen und zu erhalten. Dies soll durch eine Reihe von Maßnahmen erreicht werden, die auf eine nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsentwicklung abzielen.

Verkehrspolitische Grundsätze des InVEPI sind u.a.: Die Menschen in der Stadt haben Vorrang, der Verkehr muss umweltschonender, sozialverträglicher und sicherer werden.

Konkret sind folgende Ziele im InVEPI formuliert:

- **Reduktion von Schadstoffemissionen und Lärm:** Durch Maßnahmen wie die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Radverkehrs und des Fußverkehrs sowie die Optimierung des Verkehrsflusses sollen die Luft- und Lärmbelastung verringert werden.
- **Erhöhung der Verkehrssicherheit:** Durch eine verbesserte Infrastruktur und eine angepasste Verkehrsführung sollen die Unfallzahlen gesenkt werden.
- **Verbesserung der Barrierefreiheit:** Die Verkehrsinfrastruktur soll so gestaltet werden, dass sie für alle Menschen, unabhängig von ihren körperlichen Einschränkungen, gut nutzbar ist.
- **Förderung des öffentlichen Nahverkehrs:** Der ÖPNV soll attraktiver gestaltet werden, um mehr Menschen vom Umstieg vom individuellen Pkw zu überzeugen.
- **Ausbau des Rad- und Fußverkehrsnetzes:** Durch die Schaffung sicherer und komfortabler Rad- und Fußwege soll der Anteil dieser Verkehrsmittel am Gesamtverkehr erhöht werden.
- **Stärkung der Wirtschaft:** Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiger Standortfaktor für Unternehmen. Durch eine gezielte Verkehrsplanung soll die Wirtschaftlichkeit der Stadt gestärkt werden.
- **Verbesserung der Lebensqualität für zu Fuß Gehende und Radfahrende:** Durch eine höhere Priorität für diese Verkehrsteilnehmenden soll die Aufenthaltsqualität in der Stadt erhöht werden.

5.2.2.1 Indikator PKW-Dichte

Lokale Bedeutung:

Cottbus erkennt Verkehr nicht als Selbstzweck, sondern Ausdruck urbaner Lebensverhältnisse, menschlicher Kommunikation und einer arbeitsteiligen, vernetzten Wirtschaft, an. Besonders mit dem PKW-Verkehr gehen trotzdem diverse Problemstellungen einher, die die Stadt Cottbus in verschiedenen Analysen und Verkehrserhebungen herausarbeiten konnte.

Einordnung und Definition:

Eine hohe PKW-Dichte, gemessen in "Anzahl PKW pro 1000 Einwohnende", ist ein wichtiger Maßstab für den Fortschritt hin zu nachhaltigen Verkehrssystemen im Rahmen des SDG-Ziels 11.2. Der Indikator kann auf eine unzureichende öffentliche Verkehrsinfrastruktur hinweisen, die im Widerspruch zu den Zielen der nachhaltigen Mobilität steht. Die Reduzierung der PKW-Dichte zugunsten von öffentlichen Verkehrsmitteln und umweltfreundlichen Transportmitteln ist essenziell, um die Luftqualität zu verbessern und die Emissionen in städtischen Gebieten zu senken.

Der Zusammenhang zwischen diesem Indikator und dem Ziel 11.2 wird durch den Rückgang der Autonutzung und die Zunahme alternativer und umweltfreundlicher Verkehrsmittel hergestellt.

Berechnungsgrundlage:

- $(\text{Anzahl der Personenkraftwagen}) / (\text{Anzahl der Einwohnenden}) * 1.000$
- Kraftfahrbundesamt und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Grafik:

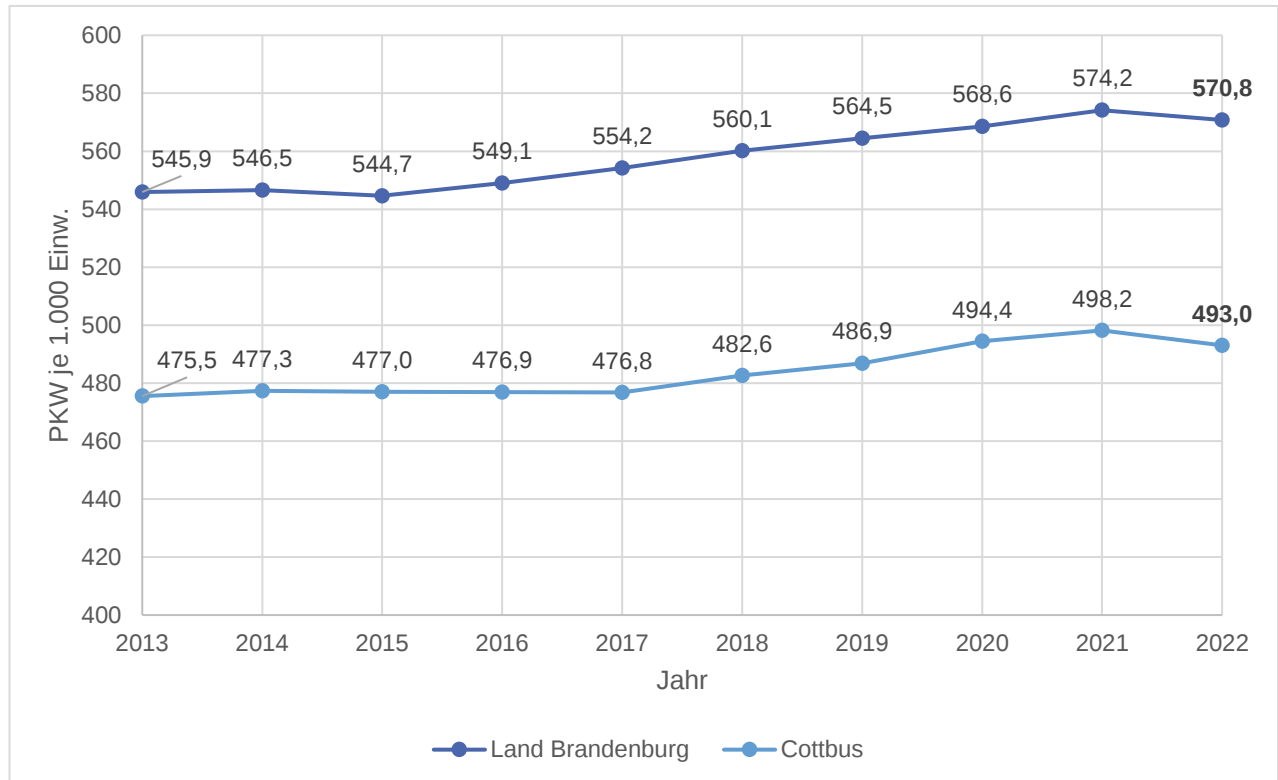


Abbildung 10 PKW-Dichte je 1.000 Einwohnende (Datengrundlage: SDG-Portal/Kraftfahrbundesamt und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Beschreibung der Daten:

Die PKW-Dichte ist im Untersuchungszeitraum insgesamt leicht angestiegen. In der Periode zwischen 2013 und 2017 wurden kaum Veränderungen registriert. Zwischen 2017 und 2021 konnte jedoch ein leichter Anstieg verzeichnet werden. Zwischen 2021 und 2022 fiel die PKW-Dichte jedoch wieder auf 493 PKW je 1.000 Einwohnende und damit unter das Niveau von 2020. Auf Landesebene liegt der Durchschnitt mit 571 PKW je 1.000 Einwohnende deutlich höher, jedoch zeigt die Entwicklung der Dichte einen ähnlichen Verlauf.

5.2.2.2 Indikator PKW mit Elektroantrieb

Lokale Bedeutung:

Alternative Antriebe zur Absicherung der Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner nach Mobilität stellen seit Jahren ein immer wiederkehrendes Thema im lokalpolitischen Diskurs dar - nicht nur im MIV. In Cottbus/Chósebus ist der ÖPNV durch das vorhandene Straßenbahnnetz und die Umstellung der Busflotte von Cottbusverkehr auf Wasserstoffantrieb auf einem guten Weg. Im Bereich des MIV tragen emissionsfreie und geräuscharme Antriebe zur Steigerung der Wohn- und Luftqualität bei. Hemmend dabei ist allerdings das in Cottbus/Chósebus noch nicht ausreichend vorhandene Netz an Ladestationen im öffentlichen Straßenraum. Gerade für Nutzerinnen und Nutzer von PKW, die nicht über eigene Grundstücke verfügen oder von Angeboten ihrer Vermieterinnen und Vermieter abhängig sind, ist damit ein erhebliches Hemmnis zur Wahl eines (reinen) Elektrofahrzeugs vorhanden. Entsprechende Beschlussvorlagen und erste Konzepte, wie beispielsweise das Mobilitätskonzept für die Altstadt Cottbus/Chósebus, greifen das Thema auf.

– Mobilitätskonzept für die Altstadt Cottbus:

- Siehe S. 87 „Elektromobilität (MIV)“
 - Hier auch kritische Worte: S.88: „(...)Verzicht auf nachhaltige, bauliche Eingriffe: **Vor dem Hintergrund der fraglichen Etablierung der E-Mobilität als »finale« Antriebstechnologie** sowie langfristigen Unsicherheiten in der Nachfrage sowie der Ladetechnik sind nicht-reversible bauliche Eingriffe, z. B. durch die Einbringung von induktiven Ladeplatten in den Boden, zu vermeiden. Stattdessen sind nachträglich entfernbare Elemente, wie z. B. an der Wand anzubringende Ladeboxen, vorzuziehen.“
- Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung 2020
 - Elektromobilität wirkt sich positiv auf die Hauptziele „Reduktion der Schadstoffemissionen zur Luftreinhaltung“ und „Reduktion der Lärmbelastung zur Lärminderung“ aus

Einordnung und Definition:

Der Indikator 11.5 "PKW mit Elektroantrieb (%)" misst den Anteil der Elektrofahrzeuge an der Gesamtzahl der PKW und ist relevant für SDG Ziel 11 und insbesondere das Target 11.2. Ein höherer Anteil von Elektrofahrzeugen reduziert Luftverschmutzung und Treibhausgasemissionen, verbessert die Luftqualität in Städten und verringert die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen. Dies trägt zur Erreichung nachhaltiger und umweltfreundlicher Mobilität bei.

Berechnungsgrundlage:

- $$\frac{\text{(Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen mit Elektroantrieb (einschließlich Plug-in-Hybrid))}}{\text{(Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen)}} \cdot 100$$
- Datenquelle: Kraftfahrtbundesamt

Grafik:

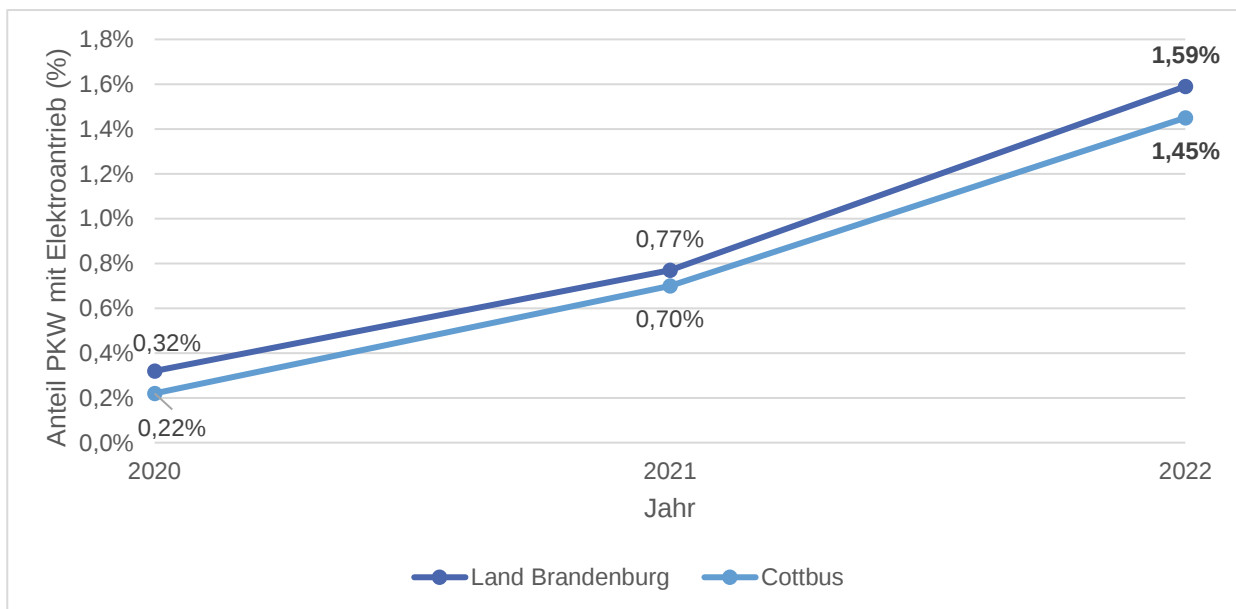


Abbildung 11 Anteil der PKW mit Elektroantrieb (einschließlich Plug-In-Hybrid) an zugelassenen PKW (Datengrundlage: SDG-Portal/Kraftfahrtbundesamt)

Beschreibung der Daten:

Zwischen 2020 und 2022 hat sich der Anteil der zugelassenen Personenkraftwagen mit Elektroantrieb an allen zugelassenen Personenkraftwagen zwar um mehr als das Siebenfache erhöht, befindet sich allgemein aber mit 1,45 % auf einem geringen Niveau.

Diskussion:

Eine entsprechende Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für die Erhöhung des Anteils der Elektromobilität. Hier sind Aktivitäten seitens der lokalen Stadtwerke als auch anderer Anbieter im Stadtgebiet in den kommenden Jahren zu erwarten. Auch das in Aufstellung befindliche Klimaschutzkonzept (Beschluss voraussichtlich 1. Quartal 2025) stellt die Erhöhung des Anteils der Elektromobilität am Gesamtverkehrsaufkommen als eine der Voraussetzungen zur Erreichung des Ziels der Klimaneutralität der Stadt Cottbus/Chóšebuz im Jahr 2045 dar. Hierfür sind entsprechende Grundlagen zu schaffen und auch lokalpolitisch zu legitimieren.

5.2.2.3 Indikator Verunglückte im Verkehr

Lokale Bedeutung:

Die demografische Entwicklung und der spürbar einsetzende Strukturwandel stellen die Verkehrsplanung durch eine sich verändernde Verteilung der Einwohner im Stadtgebiet, veränderte Mobilitätsanforderungen (E-Mobilität, stärkerer Anteil des Umweltverbundes u.a.) der verschiedenen Einwohneraltersgruppen und durch technische Entwicklungen vor neue Aufgaben. Dazu zählen u.a. neu zu strukturierende Nahverkehrsnetze, örtliche Rück- und Umbaumaßnahmen im Nebenstraßennetz bzw. bei öffentlichen und privaten Stellplätzen sowie strukturelle Veränderungen in Straßenräumen und Anpassungen der Netzstrukturen.

Ein zentraler Aspekt dabei ist auch die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Integrierten Verkehrsentwicklungsplan 2020 der Stadt Cottbus/Chóšebuz ist eines der 3 Hauptziele die „Verbesserung der Verkehrssicherheit“. Im Mobilitätskonzept für die Cottbuser Altstadt werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit diskutiert. So zum Beispiel im „Vorzugsszenario (Stufe 3) durch

- Schaffung von barrierefreien Wegebeziehungen
- Konfliktarme Wegeführung für Rad- und Fußverkehr
- Ausbau des Angebots von Radabstellanlage

Die Verringerung der Verunglückten im Verkehr, vor allem in dafür vulnerablen Bevölkerungsgruppen (Kinder, Senioren, Radfahrer) wird im Verkehrsentwicklungsplan durch geeignete Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit thematisiert.

Einordnung und Definition:

Der Indikator misst die Anzahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden pro 1.000 Einwohnende und ist relevant für das SDG 11 und insbesondere das Ziel 11.2, da auch die Sicherheit im Straßenverkehr als Aspekt einer nachhaltigen Mobilität anerkannt wird. Eine hohe Anzahl von Verkehrsunfällen deutet auf Sicherheitsmängel im Verkehrssystem hin und erfordert Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie den Ausbau sicherer Infrastruktur.

Berechnungsgrundlage:

- $(\text{Anzahl verletzte oder getötete Personen bei Verkehrsunfällen}) / (\text{Anzahl der Einwohnenden}) * 1.000$
- Datenquelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Grafik:

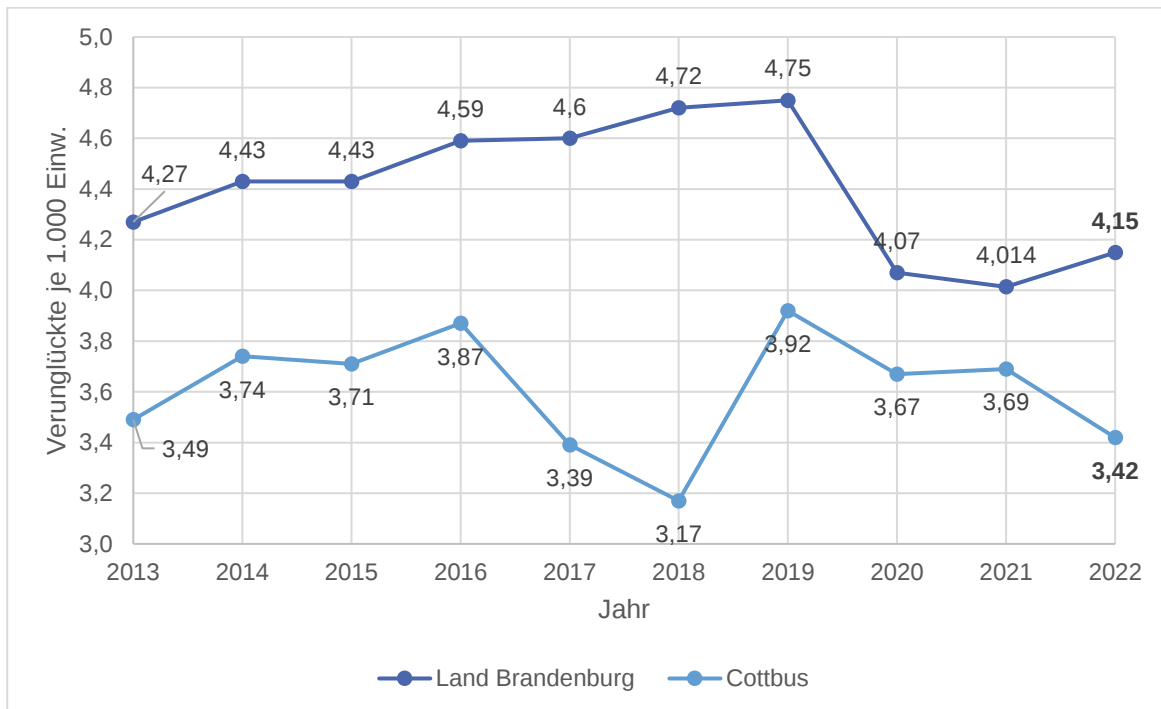


Abbildung 12 Anzahl der verunglückten Personen im Verkehr je 1.000 Einwohnende (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Beschreibung der Daten:

Im Betrachtungszeitraum 2013 bis 2022 lassen sich Schwankungen in der Anzahl der verletzten oder getöteten Personen pro 1.000 Einwohnende erkennen. Es ist jedoch kein klarer Trend in Bezug auf eine Ab- oder Zunahme der Verkehrssicherheit zu beobachten, was darauf hindeutet, dass keine signifikante Verbesserung oder Verschlechterung der Verkehrssicherheit stattgefunden hat.

Diskussion:

In der Stadt Cottbus/Chósebus wird seit Jahren durch viele verschiedene Gremien die Verkehrssicherheitsarbeit koordiniert verbessert und Unfallhäufungsstellen beseitigt. Durch sich ändernde Wegebeziehungen und Verkehre entstehen natürlich immer wieder neue Stellen, an denen es zu Konflikten kommt. Positiv zu erwähnen ist jedoch, dass die Gesamtzahl der in Cottbus/Chósebus verstorbenen Verkehrsteilnehmer auf einem niedrigen Niveau verharren. Das Unfallgeschehen erlebte durch Corona eine signifikante Verbesserung durch eine externe Veränderung, welche nicht zu beeinflussen war und deren Wirkung durch keine Maßnahmen wiederholt werden kann.

Klar benannt werden kann aber, dass der überwiegende Teil der schweren Verkehrsunfälle durch eine Missachtung der Verkehrsregeln der geschädigten Person zurückzuführen ist, wobei hier besonders der nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer besonders häufig auffällt.

5.2.2.4 Indikator Modal-Split

Lokale Bedeutung:

Im regelmäßigen Turnus von 5 Jahren beteiligt sich die Stadt Cottbus/Chósebus am System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der TU Dresden. In diesem Zusammenhang wird neben anderen Benchmarks auch der Modal-Split berechnet.

Einordnung und Definition:

Bertelsmann Stiftung et al. (2022): „Der Modal Split beschreibt die Verteilung des Transportaufkommens auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel (i. d. R. Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Motorisierter Individualverkehr (MIV)). Der Indikator vermittelt auf diese Weise ein Bild vom Mobilitätsverhalten innerhalb der Kommune. Dabei sollen langfristig die Anteile des nicht-motorisierten Verkehrs (d. h. Fuß- und Radverkehr) und des ÖPNV gesteigert werden, um die Nachhaltigkeit der Verkehrssysteme zu sichern. Die Nachhaltigkeitsrelevanz leitet sich, nach dem Prinzip der globalen Verantwortung, aus der ökologischen Perspektive eines lokalen Beitrags zur Reduktion von Treibhausgasemissionen und der damit einhergehenden Minderung des Klimawandels ab. Dies folgt auch der intragenerativen Gerechtigkeit. Aspekte wie die Neuverteilung des urbanen öffentlichen Raums und eine geringere Immissionsbelastung der Bevölkerung wirken zusätzlich im Sinne der ganzheitlichen Nachhaltigkeit auf die soziale und ökonomische Dimension.“

Berechnungsgrundlage:

- $(\text{Aufkommen Fußverkehr, Radverkehr und Öffentlicher Personennahverkehr}) / (\text{Verkehrsaufkommen insgesamt}) * 100$

Grafik:

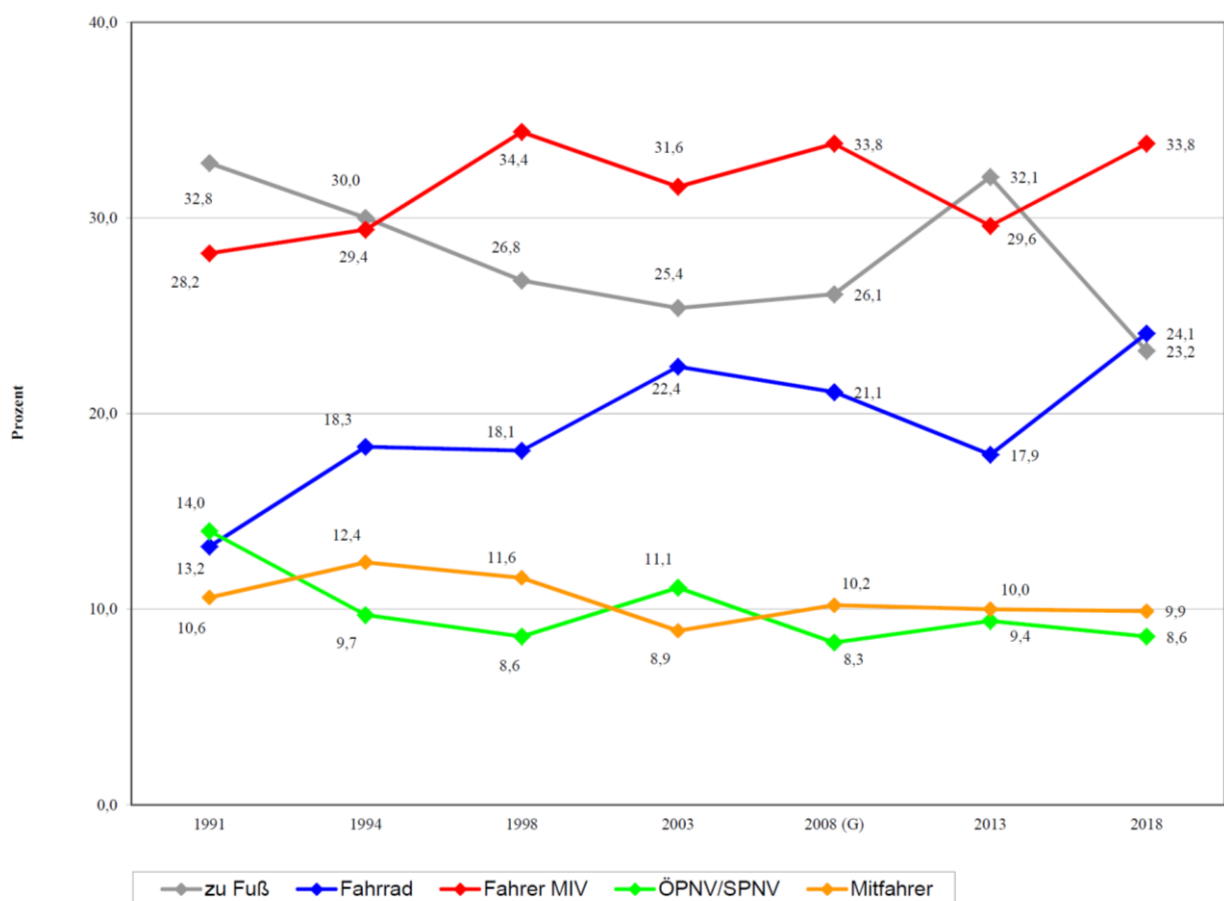


Abbildung 13 Verteilung des Verkehrs nach Hauptverkehrsmitteln (modal split) (Stadt Cottbus/ Chóšebuz, 2019d)

In der vorangehenden Abbildung wird die Entwicklung des Modal-Split in Cottbus seit 1991 dargestellt. Im Jahr 2013 hat die TU Dresden eine neue Berechnungsmethode eingeführt. Somit sind die Werte vor 2013 nicht vergleichbar mit den Werten ab 2013. Erkennbar ist dennoch ein hoher MIV-Anteil von 33,8 % in 2018, der über die Jahre relativ stabil ist. Zusammen mit den Mitfahrern sind in Cottbus 2018 ca. 44% aller Fahrten

mit dem KFZ unternommen worden. Der Radverkehr ist auf Kosten des Fußverkehrs von 17,9% in 2013 auf 24,1% in 2018 deutlich gestiegen. Im gleichen Umfang hat der Fußverkehr abgenommen. Somit wurde eine gewünschte Verlagerung von Verkehrsanteilen des MIV (KFZ) auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes nicht erreicht. Dies zeigt auch die Entwicklung des ÖPNV-Anteils der deutlich unter der 10% - Marke liegt (Stadt Cottbus/ Chóšebuz, 2019d).

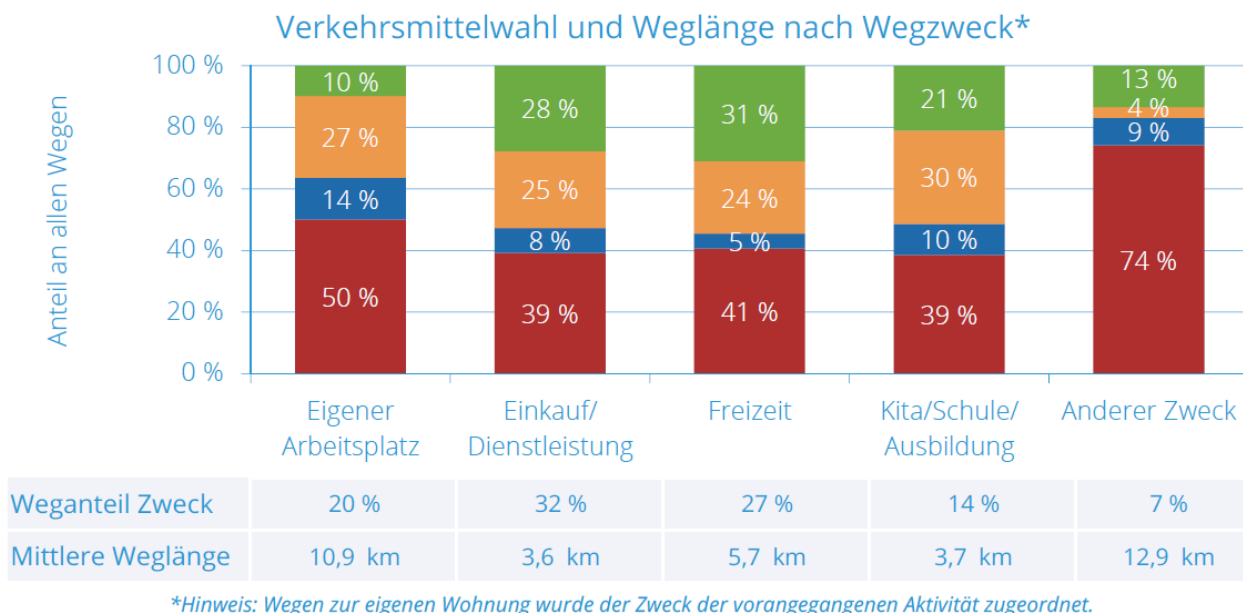


Abbildung 14 Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck (TU Dresden, 2018)

In der zweiten Grafik wird deutlich, dass auch Wege, die unter 4 km liegen noch einen sehr hohen PKW-Anteil haben. Hier gilt es, diese Wege durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes perspektivisch zu ersetzen (TU Dresden, 2018).

Diskussion:

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind sehr kosten- und personalintensiv. Viele der notwendigen Maßnahmen im InVEPI und in stadtteilbezogenen Konzepten sind nur mittel- bis langfristig umsetzbar. Sa werden Effekte zur Stärkung des Umweltverbundes entsprechend verzögert eintreten. Für die Umsetzung von Maßnahmen benötigen die Städte deutlich mehr Unterstützung.

5.2.3 Target 11.3

Target 11.3: „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“

5.2.3.1 Indikator Flächeninanspruchnahme

Lokale Bedeutung:

Die Stadt Cottbus/Chóšebuz ist bestrebt, die Flächeninanspruchnahme im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung auf das notwendige Maß zu reduzieren und entsprechend zu begrenzen. Sie verfolgt dahingehend die Strategie der Innen- vor Außenentwicklung. Aufgrund der seit einigen Jahren veränderten Rahmenbedingungen, ausgelöst durch den Strukturwandel und den damit einhergehenden positiven Entwicklungen, hat sich der Bedarf vor allem im Bereich Wohnbau- und Gewerbeflächen, Daseinsvorsorge und Versorgung erheblich erhöht. Dies betrifft das gesamte Stadtgebiet. Ein besonderer räumlicher Schwerpunkt liegt auf dem östlichen Teil der Stadt, der sich zwischen dem zukünftigen Cottbusser Ostsee und Innenstadt erstreckt und von dem besondere Impulse für die gesamte Stadtentwicklung zu erwarten sind.

Innovative Lösungen wie flexible Raumkonzepte und multifunktionale Flächenentwicklungen, sind mit Vorrang zu entwickeln um langfristige Qualitäten, die nachhaltig trag- und nutzbar sind, anstelle eines rein quantitativen Zuwachses.

Einordnung und Definition:

Der Indikator Flächeninanspruchnahme soll die Zielerreichung des SDG-Unterziels 11.3 abbilden. Dieses setzt das Ziel einer integrativen und nachhaltigen Urbanisierung sowie der Stärkung der Kapazitäten für eine partizipative, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -verwaltung in allen Ländern. Der Indikator weist eine hohe Validität auf, da er das Ziel einer nachhaltigen Gestaltung der Verstädterung zum Ausdruck bringt. Allerdings kann eine Reduzierung der Siedlungs- und Verkehrsfläche allein keine nachhaltige Verstädterung gewährleisten.

Berechnungsgrundlage:

- $(\text{Siedlungs- und Verkehrsfläche}) / (\text{Gesamtfläche}) * 100$
- Datenquelle: Statistische Ämter des Bundes und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Beschreibung der Daten:

Gemäß „kommunalem Flächenrechner“ des Umweltbundesamtes war für die Stadt Cottbus/Chósebus, zwischen 2009-2018, im Durchschnitt eine Flächenneuinanspruchnahme pro Jahr von ca. 12,9 ha bzw. 1,3 m² pro Einwohnendem zu verzeichnen. Im Vergleich zur Planungsregion Lausitz-Spreewald (ca. 8,3 m²/E/a), Land Brandenburg (ca. 5 m²/E/a) und Deutschland (ca. 3,2 m²/E/a) ist Cottbus/Chósebus mit deutlich weniger Flächeninanspruchnahme ausgekommen. Zurückzuführen ist dies auch auf die Schrumpfungsprozesse und die Suburbanisierung. Als Kontingent zur Erreichung der nationalen Flächenziele schlägt der Flächenrechner des Umweltbundesamt für Cottbus/Chósebus eine kontinuierliche Reduktion vor. Unabhängig von den historisch geringen Werten für Cottbus/Chósebus (12,9 ha/a) räumt der Flächenrechner statistisch ab 2020 ein Kontingent von ca. 20,3 ha/a ein. Das Kontingent reduziert sich bis 2030 auf 11,8 ha/a. Der Flächennutzungsplan der Stadt Cottbus/Chósebus selbst orientiert sich für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung an folgenden Prinzipien:

- vorrangige Ausweisung innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers. Die Innenentwicklung muss Vorrang vor der Außenentwicklung haben,
- bevorzugte Bebauung bisher schon bebauter Flächen (z.B. Brachflächen) statt bisher unbebauter Freiflächen oder landwirtschaftlich genutzter Flächen,
- weitestgehender Erhalt nicht versiegelter Flächen,
- Umbau und Wiedernutzung bestehender Gebäude, anstatt alte Gebäude abzureißen und Neubauten zu errichten,
- Ausnutzung von Baulücken, Bauen in der zweiten Reihe etc., um Nachverdichtungen zu ermöglichen und Flächen effizienter auszunutzen,
- kosten- und flächensparende Erschließung z.B. wirtschaftliche Ausnutzung einer bestehenden Erschließung und
- Freihaltung von Reserveflächen: Bei großen überplanten Gebieten sollen Reserveflächen für zukünftige Entwicklungen freigehalten und gesichert werden.

Gemäß FNP-Entwurf von 2024 ist für Cottbus/Chósebus bis 2040 planungsrechtlich eine Erhöhung der Bauflächenanteile um max. 5,6% gegenüber dem Bestand vorgesehen. Im Rahmen eines zweiten Entwurfes ist hier ggf. nochmal von einer Reduzierung auszugehen. FNPs können zudem nie zu 100% umgesetzt werden. Es ist also davon auszugehen, dass in den nächsten 15 Jahren der Zuwachs der Siedlungsfläche, selbst bei wirtschaftlichem Wachstum und Zuzug, für Cottbus/Chósebus deutlich unter 5% liegen wird.

Diskussion:

Das Städtebaurecht stellt ein umfangreiches Instrumentarium zur Verfügung, das nicht nur die Reduktion der Flächeninanspruchnahme fördert, sondern auch eine klimagerechte und klimaangepasste Planung unterstützt. Die Arbeitshilfe zur Bebauungsplanung bietet den kommunalen Planungsträgern Brandenburgs ein praxisorientiertes Hilfsmittel. Dieses ermöglicht es ihnen, die vorgesehenen Instrumente im Rahmen ihrer Bauleitplanung effektiv einzusetzen und so zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beizutragen (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, 2022 & Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg, 2023). Die Durchsetzung von klimagerechter oder klimaangepasster Bebauungsplanung über die durch die rechtlichen Rahmen vorgeschriebenen Mindestanforderungen hinaus beruht in vielen Fällen noch auf der Bereitschaft Dritter in den entsprechenden Bauleitverfahren. Der Stadt sind dabei die Hände gebunden, da sie selbst keine eigenen Vorhaben entwickelt. Erste Ansätze für weitergehende Forderungen werden im Rahmen von Konzeptvergaben für die Veräußerung von kommunalen Grundstücke erprobt. Weiterhin wird aktuell eine Beschlussvorlage zum Thema „Klimaschutz und Klimaanpassung in der Bauleitplanung“ erarbeitet, die die Verwaltung ermächtigt, zukünftig höhere und konkrete Vorgaben im Sinne des nachhaltigen Bauens durchzusetzen.

5.2.4 Target 11.7

Target 11.7: „Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen“

5.2.4.1 Indikator Naherholungsflächen

Lokale Bedeutung:

Für gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse ist dauerhaft ein ausgewogenes Verhältnis von bebauter zu unbebauter Flächeninanspruchnahme zu sichern, besondere Herausforderung ist dabei die ansteigende Flächenkonkurrenz begehrter Grün- und Freiräume. Die Stärkung der Lebensqualität und -vielfalt hat oberste Priorität für eine resiliente Gesellschaft.

Cottbus/Chósebus ist eine Parkstadt. Neben dem Branitzer Park weist die Stadt große Naherholungsflächen insbesondere entlang des Spreelaufes, der sich von Süden nach Norden durch die Stadt zieht, auf. Diese sind für die Einwohnerinnen und Einwohner in kürzester Zeit zugänglich. Die Flächen bedeuten ein Plus an Lebensqualität und werden sukzessiv für die Erholungsnutzung entwickelt.

Einordnung und Definition:

Naherholungsflächen umfassen unbebaute Flächen, die überwiegend dem Sport, der Erholung oder dazu dienen, Tiere oder Pflanzen zu zeigen. Zu diesen Flächen gehören u. a. Grünanlagen, Parks, Schrebergärten sowie Sportflächen und Campingplätze, aber auch Kompensationsflächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Berechnungsgrundlage:

- (Erholungsfläche) / (Anzahl der Einwohnenden)
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

Grafik:

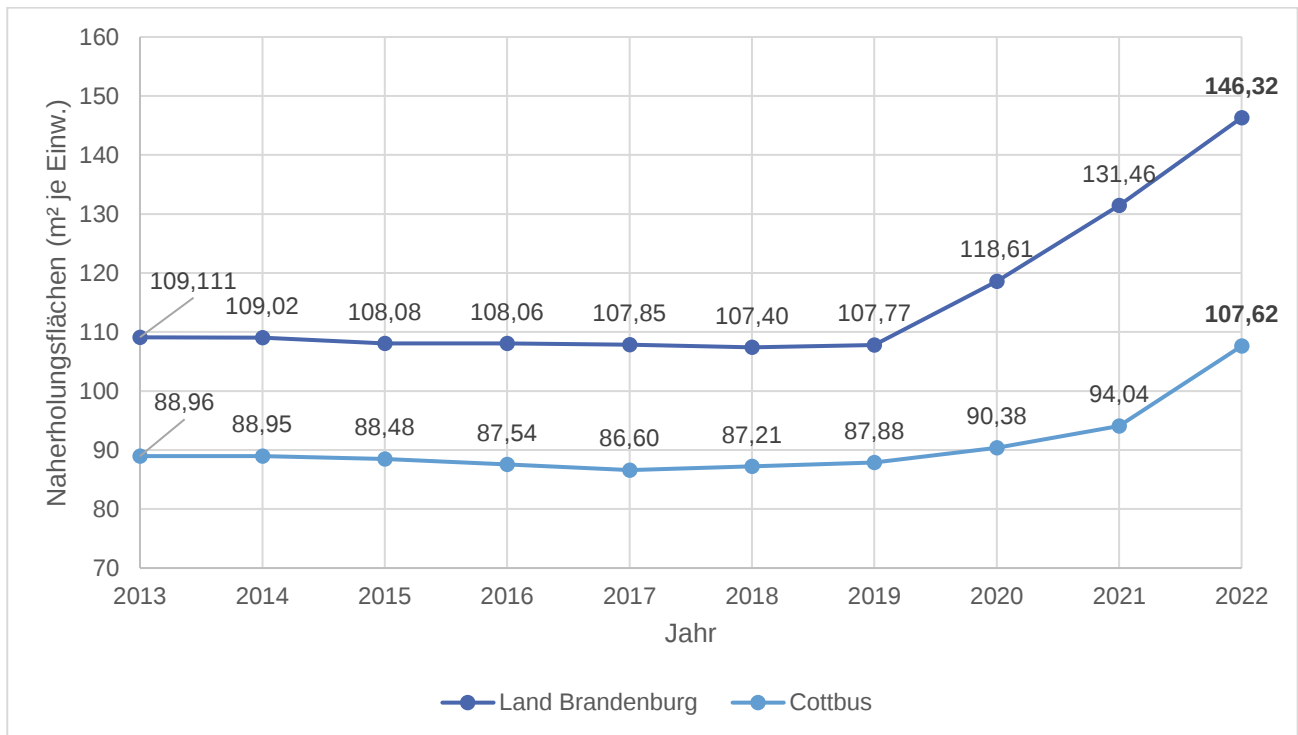


Abbildung 15 Naherholungsflächen in Quadratmeter pro Einwohnendem (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)

Beschreibung der Daten:

Nach einem konstanten Niveau der Naherholungsfläche in Quadratmeter pro Einwohnendem im Zeitraum von 2013 bis 2019 knapp unter 90 Quadratmeter, steigt der Wert in den letzten Jahren konstant an. Aktuell liegt der Wert bei 107,62 Quadratmeter pro Einwohnendem (2022) und damit circa 20 % über dem Wert von 2019.

Diskussion:

Erholungsflächen erfüllen wichtige soziale, ökologische und ökonomische Funktionen. So haben Erholungsflächen einen hohen Freizeitwert, können Stress reduzieren und als Treffpunkt verschiedener sozialer Schichten dienen. Erholungsflächen haben auch einen hohen ökologischen Wert, da sie durch Klimaregulation und Luftfilterung insbesondere in städtischen Gebieten die Luftqualität verbessern können.

Grün- und Erholungsflächen stellen einen wesentlichen Standortvorteil der Stadt dar. Gerade das Spreeufer soll in den kommenden Jahren durch die Schaffung von vielseitigen Aufenthaltsqualitäten und Orten für sportliche Aktivitäten sowie einer verbesserten Zugänglichkeit für mehr Menschen attraktiver gestaltet werden. Dahingehend wird aktuell ein Konzept (Stadt am Fluss), unter einer breiten Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner, erarbeitet.

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen (Strukturwandel), deren Trend auch in den kommenden Jahren anhalten wird, sind vorrangig die vorhandenen öffentlichen Freiräume und das Wohnumfeld stabiler Siedlungsräume nach gestalterischen und nutzungsorientierten Qualitäten zu verbessern. Darüber hinaus ist der Aufbau bzw. die Verbesserung struktur- bzw. netzergänzender Maßnahmen erforderlich, um die konsolidierten Siedlungsräume besser an die vorhandenen bzw. potenziellen Grün- und Landschaftsräume anzuschließen und die Freiräume untereinander zu vernetzen.

6 AUSBLICK – CHANCEN, HERAUSFORDERUNGEN

Chancen

Der Strukturwandel (mit der Beendigung der Kohleverstromung und der Energiewende) ist aus Sicht der Stadt Cottbus/Chóšebuz per se schon eine der wichtigsten Nachhaltigkeitsstrategien. Erfolgreicher Strukturwandel wird nicht gänzlich ohne Flächeninanspruchnahme und Einwohner- und Arbeitsplatzwachstum gelingen. Die Chance auf Wachstum muss gleichzeitig auch als Möglichkeit begriffen werden, Stadtentwicklung mit all ihren Facetten grundsätzlich und ganzheitlich nachhaltig umzusetzen. Jedes neue Bauvorhaben, jede Zufahrtsstraße, jedes neue Schulgebäude und jeder Fahrradweg, aber auch sämtliche Konzepte der Quartiersgestaltung sowie der Stadterneuerung müssen in einer umfassenden Idee von Nachhaltigkeit münden. Jetzt ist die Chance da, Stadt neu zu denken und konsequent ins Handeln zu kommen.

Erst der Strukturwandel selbst schafft den Kommunen und der Region die Möglichkeit, den Nachhaltigkeitsgedanken in seiner Komplexität grundlegend umsetzen zu können. Ein städtebaulicher nachhaltiger Ansatz mit einer eigenen Identität und architektonischen Handschrift für die Lausitz sollte Teil der Nachhaltigkeitsanforderungen sein. Als Zielstellungen der nachhaltigen Stadtentwicklung gelten für die Stadt Cottbus/Chóšebuz daher:

- Der Strukturwandelprozess mit seinem ökonomischen Schwerpunkt ist entsprechend der bekannten Indikatoren sozialverträglich und ökologisch zu flankieren, dafür ist Unterstützung erforderlich.
- Die Nachhaltigkeit im Strukturwandel stellt einen Mehrwert für den Prozess dar.
- Die Stadtgesellschaft sollte über die besonderen Herausforderungen und den Fortschritt der Projekte einschließlich der Nachhaltigkeitsaspekte fortlaufend in Kenntnis gesetzt werden – eine gelungene Öffentlichkeits- und Marketingarbeit ist begleitend erforderlich. Die Erreichung der Nachhaltigkeitsziele mittels der Strukturwandelprojekte, die auf den gesamten Raum ausstrahlen, sollte als Vorteilswert und Modellregion kommuniziert werden.
- Klimafolgen der Strukturwandelvorhaben, in der Stadtplanung und bei den Ansiedlungen sind mitzudenken und in ihren Auswirkungen zu optimieren.
- Nachhaltigkeit ist Grundanspruch des gesamten Prozesses – hierbei ist die Leistungsfähigkeit der Verwaltungen und Akteure zu beachten – optimal ist eine Forschungsbegleitung zur Sicherung geeigneter Kriterien mit einer entsprechenden Priorisierung
- Die Umsetzbarkeit soll anhand von ausgewählten/prioritären SDGs und Kriterien gemessen und monitort werden.
- Bei der Gesamtbetrachtung sind die Handlungsfähigkeit der Akteure und die zeitlichen Komponenten des Kohleausstiegs maßgebend zu berücksichtigen – allein 5 Mrd.€ werden mit Projekten mit dem Standortbezug Cottbus/Chóšebuz umgesetzt – Prozesse zur Kriteriengewinnung und Monitoring dürfen diesen Prozess nicht gefährden, sondern ihn bestenfalls unterstützen
- Gesamtheitliche Bildung und die Sicherung der Arbeits- und Fachkräftegewinnung im Strukturwandel wird eine erheblich wertsteigernde und beschleunigende Komponente darstellen, wodurch wiederum die Aussteuerung der Nachhaltigkeit insgesamt profitiert.

Herausforderungen

Zur Erreichung des SDG 11 muss zwingend gehandelt werden. Dazu bedarf es einer umfassenden Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sowohl innerhalb der Stadt Cottbus/Chóšebuz mit seiner Verwaltungsstruktur (und StVV) als auch eine intensive Überzeugungsarbeit an die Stadtgesellschaft zur gemeinsamen Verfolgung und Umsetzung der Ziele. Hierfür ist eine Gesamtstrategie notwendig, die in der Folgezeit noch zu erarbeiten ist und die durch die Verwaltungsspitze autorisiert wird.

Die Stadt Cottbus/Chósebus sieht die mögliche Herausforderung zusätzlicher Kosten, die bei der Umsetzung der Vorhaben entstehen. Diese sind für die Stadt allein, ohne Förderungen, nicht zu leisten. Sofern kein Zwang bzw. Auflagen zur Umsetzung erfolgen, wird es schwierig, die Ziele zu erreichen. Hinzu kommen die personellen Kapazitäten, die für die Umsetzung und die Kontrolle erforderlich sind, da Nachhaltigkeit nicht als Pflichtaufgabe gehandelt wird, sondern als „Zusatzaufgabe“. Hier fehlen Ressourcen.

Auch die Implementierung der definierten Ziele und Maßnahmen gestaltet sich im Einzelfall für die Kommune herausfordernd. Für jedes Vorhaben muss eine eigene Nachhaltigkeitsstrategie (basierend auf den Zielen der Stadt) erarbeitet werden, welche Bestandteil des Baugenehmigungs- als auch des Bebauungsplanverfahrens ist. Die Umsetzung einer bestimmten Anzahl an Zielen bzw. Wirkungen muss zwingend umgesetzt werden! Der Fachbereich Stadtentwicklung erarbeitet auf der Ebene der Bauleitplanung einen Grundsatzbeschluss um bei zukünftigen Entwicklungen höhere Anforderungen an die Nachhaltigkeit, den Klimaschutz und die Klimaanpassung stellen zu können.

Grundsätzlich Herausforderungen bei der Erreichung aller Nachhaltigkeitsziele:

- *Nachhaltigkeit ist eine interdisziplinäre Querschnittsaufgabe in Umsetzung.*
Diese gilt es zu koordinieren und zu führen
- Oft sind lange Abstimmungsprozesse notwendig.
Diese sind zielführend und effizient zu bündeln.
- *Umfangreiche Kostenbereitstellung.*
Hier bedarf es der Unterstützung durch Land und Bund

Die Stadt Cottbus/Chósebus will in den kommenden Jahren die Nachhaltigkeitsaktivitäten erweitern, bündeln und noch besser koordinieren. Ziel ist es, neben dem SDG 11 weitere Nachhaltigkeitsziele in den Bericht aufzunehmen. Ein Folgebericht ist in 2 Jahren geplant.

7 ANNEX

Literaturverzeichnis

- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2019): Ergebnisse des Mikrozensus im Land Brandenburg 2018 (Endergebnisse) - Wohnsituation
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2024): Ergebnisse des Mikrozensus im Land Brandenburg 2022 (Endergebnisse) – Wohnsituation
- Bertelsmann Stiftung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung -BBSR, Deutscher Land-kreistag -DLT-, Deutscher Städtetag -DST-, Deutscher Städte- und Gemeindebund -DStGB-, Deutsches Institut für Urbanistik -Difu-, ICLEI European Secretariat, & Rat der Gemeinden und Regionen Europas, Deutsche Sektion (Hrsg.). (2022). SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 3., teilw. Überarb. Aufl. ORLIS/Difu. <https://repository.difu.de/jspui/handle/difu/583612>
- Bundesagentur für Arbeit (2023): Jahresdaten zu Ein- und Auspendlern für Kreise und Gemeinden in Deutschland. https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Pendler/Pendler-Nav.html?Thema%3DEinpendler%26DR_Land%3Do8000000%26DR_Gebiete%3Dall%26toggle-switch%3Do (Zugriff am 13.08.2024)
- Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2024: Verwaltungsgebiete 1:250 000 Stand 01.01.2024 (VG250 01.01.). <https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/digitale-geodaten/verwaltungsgebiete/verwaltungsgebiete-1-250-000-stand-01-01-vg250-01-01.html> (Zugriff: 12.08.2024)
- City of Bonn. (2020). Voluntary Local Review: Agenda 2030 on the local level. Implementation of the UN Sustainable Development Goals in Bonn. https://www.gold.uclg.org/sites/default/files/bonn_2020_en.pdf
- City of Düsseldorf. (2022). Voluntary Local Review 2022: The Implementation of the UN Sustainable Development Goals in the City of Düsseldorf. https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt19/nachhaltigkeit/Div_pdf_Dateien_Bilder/Aktuelles_Struktur/VLR_Du__sseldorf_2022.pdf
- City of Hanover. (2020). Hanover on the Path to Sustainability: Voluntary Local Review 2020.
- City of Kiel. (2022). Voluntary Local Review Kiel 2022: Für Kiel und die Welt. Global denken. Lokal durchstarten.
- City of Mannheim. (2019). The Implementation of the United Nations' Sustainable Development Goals in Mannheim 2030: Voluntary Local Review.
- City of Stuttgart. (2021). Lebenswertes Stuttgart: Die globale Agenda 2030 auf lokaler Ebene. 2. Bestandsaufnahme auf Grundlage von Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals (SDGs). <https://sdgs.un.org/sites/default/files/2020-10/2020%20VLR%20Stuttgart%20eng.pdf>
- Head Office of Geodesy and Cartography (2023): National Register of Boundaries. <https://www.geportal.gov.pl/en/data/national-register-of-boundaries/> (Zugriff 12.08.2024)
- Land Brandenburg (2020): Lausitzprogramm 2038. https://lausitz-brandenburg.de/wp-content/uploads/2020/09/Lausitzprogramm-2038_20200914.pdf (Zugriff am 13.08.2024).
- Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (2022) Arbeitshilfe Bebauungsplanung. https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/221216_Arbeitshilfe_Gesamt_Doppelseitig_2022.4272542.pdf (Zugriff am 24.06.2024)
- Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW) (Hrsg.). (2022). Voluntary Local Reviews: Handreichung zur „Freiwilligen Lokalen Berichterstattung“ über die Umsetzung der Agenda 2030 | Nr. 111. https://skew.engagement-glo-bal.de/files/2_Mediathek/Mediathek_Microsites/SKEW/Publikationen/4_Material/Material_111_bf.pdf
- Stadt Cottbus (2019): Mobilitätskonzept Cottbus. https://www.cottbus.de/.files/storage/file/95e866b9-efe2-4f50-b9ec-5d16c5e4cab2/Mobilitaetskonzept_Cottbus.pdf (Zugriff am 13.08.2024).

1. VOLUNTARY LOCAL REVIEW COTTBUS/CHÓŠEBUZ 2024

- Stadt Cottbus (2019a): Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus. Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV der Stadt Cottbus (Zugriff am 12.08.2024)
- Stadt Cottbus (2019b): Stadtumbaukonzept der Stadt Cottbus. https://www.cottbus.de/.files/storage/file/7cdcd3fdbfab-4f55-94c6-a17f3549faaa/2019-03-21_STUK_CB_Bericht_final_reduce.pdf (Zugriff am 13.08.2024).
- Stadt Cottbus (2019c): Integriertes Stadtentwicklungskonzept Cottbus 2035. https://www.cottbus.de/.files/storage/file/c117413f-87bc-4858-864f-61boeoc52d06/190415_Bericht_Cottbus_2035_FINAL_reduce.pdf (Zugriff am 13.08.2024)
- Stadt Cottbus/Chóšebuz, Fachbereich Stadtentwicklung (2019d): Verteilung des Verkehrs nach Hauptverkehrsmitteln.
- Stadt Cottbus (2020): Entwicklungsstrategie Cottbuser Ostsee. https://www.cottbus.de/.files/storage/file/c89c2265-54bc-4doa-9885-a5236380819c/Entwicklungsstrategie_Cottbuser_Ostsee_final_14.9.2020.pdf (Zugriff am 13.08.2024).
- Stadt Cottbus (2022): Cottbus/Chóšebuz wird smart - Befliegung für das zukünftige Open-Data-Portal. https://www.cottbus.de/aktuelles/mitteilungen/2022-11/cottbus_chosebuz_wird_smart_-_befliegung_fuer_das_zukuenftige_open-data-portal.html (Zugriff 13.08.2024)
- Stadt Cottbus (2022): Nachhaltigkeit im Strukturwandel - Impulse aus Cottbus. https://www.cottbus.de/.files/storage/file/7163fa28-56aa-41fa-ba70-6d0112f63ee1/Nachhaltigkeit_im_Strukturwandel_-_Impulse_aus_Cottbus.pdf (Zugriff am 13.08.2024).
- Stadt Cottbus (2024): Radverkehr in Cottbus. <https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/d21/stadtentwicklung/verkehrsplanung/radverkehr/index.html> (Zugriff am 12.08.2024)
- Stadt Cottbus (2024a): Stabsstelle Klimaschutz. https://www.cottbus.de/stadtverwaltung/gb_ii/klimaschutz/stabsstelle_klimaschutz.html (Zugriff am 13.08.2024)
- Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024: Wohnen in Deutschland - Zusatzprogramm Wohnen des Mikrozensus 2022. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Publikationen/Downloads-Wohnen/wohnen-in-deutschland-5122125229005.html> (Zugriff am 27.06.2024)
- Statistisches Bundesamt (Destatis), 2024a: Anteil der Wohnkosten am verfügbaren Haushaltseinkommen. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/eurostat-anteil-wohnkosten-haushaltseinkommen-mz-silc.html> (Zugriff am: 31.10.2024)
- Strategie des Landes Brandenburg zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels. <https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Klimaanpassungsstrategie-Brandenburg-LF.pdf> (Zugriff am 24.06.2024)
- TU Dresden (2018): Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik - Mobilität in Städten - SrV 2018. <https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018> (Zugriff am 25.11.2024)
- Umweltbundesamt (2024) Indikator: Siedlungs- und Verkehrsfläche. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umweltindikatoren/indikator-siedlungs-verkehrsflaeche#die-wichtigsten-fakten> (Zugriff am 24.06.2024)
- Umweltbundesamt (2025) Nachhaltigkeitsindikator. https://sns.uba.de/umthes/en/concepts/_00048918.html (Zugriff am 15.01.2025)
- UN-Habitat. (2020): The Urban SDG Monitoring Series: Monitoring SDG Indicator 11.1.1. https://unhabitat.org/sites/default/files/2020/06/the_urban_sdg_monitoring_series_monitoring_sdg_indicator_11.1.1.pdf (Zugriff am: 21.06.2024)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung Cottbus/Chósebus, Stadt (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	4
Abbildung 2 Ortsteile der Stadt Cottbus (Stadt Cottbus, 2022)	5
Abbildung 3 Cottbus und seine umliegenden Landkreise (Head Office of Geodesy and Cartography, 2023 & Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, 2024)	6
Abbildung 4 Innovationsachse Berlin-Lausitz (Staatskanzlei des Landes Brandenburg / Wirtschaftsregion Lausitz GmbH)	8
Abbildung 5 Entwicklungsschwerpunkte des Strukturwandels in Cottbus/Chósebus (Stadt Cottbus/Chósebus)	9
Abbildung 6 Übersicht zur Auswahl der Indikatoren	15
Abbildung 7 Mietpreisentwicklung (Nettokaltmiete pro Quadratmeter) (Datengrundlage: SDG-Portal/ Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)	18
Abbildung 8 Wohnfläche in Quadratmeter je Einwohnendem (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	20
Abbildung 9 PKW-Dichte je 1.000 Einwohnende (Datengrundlage: SDG-Portal/ Kraftfahrbundesamt und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	22
Abbildung 10 Anteil der PKW mit Elektroantrieb (einschließlich Plug-In-Hybrid) an zugelassenen PKW (Datengrundlage: SDG-Portal/ Kraftfahrbundesamt)	23
Abbildung 11 Anzahl der verunglückten Personen im Verkehr je 1.000 Einwohnende (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	25
Abbildung 12 Verteilung des Verkehrs nach Hauptverkehrsmitteln (modal split) (Stadt Cottbus/ Chósebus, 2019d)	26
Abbildung 13 Verkehrsmittelwahl und Weglänge nach Wegzweck (TU Dresden, 2018)	27
Abbildung 14 Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche in Prozent (Datengrundlage: SDG-Portal/ Statistische Ämter des Bundes und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abbildung 18 Naherholungsflächen in Quadratmeter pro Einwohnendem (Datengrundlage: SDG-Portal/ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg)	30

8 IMPRESSUM UND KONTAKT

1. Voluntary Local Review Stadt Cottbus/Chóšebuz 2024

Herausgeberin:
Stadt Cottbus/Chóšebuz
Geschäftsbereich II – Stadtentwicklung, Mobilität und Umwelt
Fachbereich Stadtentwicklung
Karl-Marx-Straße 67
03046 Cottbus/Chóšebuz

stadtentwicklung@cottbus.de, www.cottbus.de

unter Mitwirkung von:
Öko-Institut e.V., Berlin und
EBP Deutschland GmbH, Berlin

Layout:
Stadt Cottbus/Chóšebuz, Fachbereich Stadtentwicklung

Hinweis: Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck - auch auszugsweise - ist ohne schriftliche Genehmigung der Herausgeberin und der Redaktion nicht gestattet.

Stand: 03 / 2025

Dieser Voluntary Local Review (VLR) der Stadt Cottbus / Chóšebuz wurde im Rahmen des ExWoSt-Projekts „Die Agenda 2030 durch Stadtentwicklung auf lokaler Ebene umsetzen. Städte, Gemeinden und Kreise im datenbasierten und leitbildorientierten Dialog zur stadtentwicklungsrelevanten Aspekten globaler Nachhaltigkeit“ durch das Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen gefördert und vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung realisiert. Die inhaltliche Beratung haben die EBP Deutschland GmbH und das Öko Institut e.V. übernommen. Wir bedanken uns für die finanzielle und fachliche Unterstützung.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages