

Garagenstrategie für die Stadt Cottbus/Chósebus

Stand: März 2026

06.03.2026 | Projekttitel: Garagenstrategie 2026



Impressum

Alle nicht weiter gekennzeichneten Fotos und Abbildungen unterliegen dem Copyright der Stadt Cottbus/Chósebus. Die als Kartengrundlage verwendeten Geobasisdaten und Orthophotos sind Eigentum der Stadtverwaltung Cottbus /Chósebus

Herausgeber

Stadt Cottbus/Chósebus

DEZERNAT BAUEN UND LIEGENSCHAFTEN

Fachbereich Immobilien

Neumarkt 5
03046 Cottbus

T +49 355 6122960
Immobilienamt@cottbus.de

www.cottbus.de

Autorinnen und Autoren

Fachbereich 23 – Immobilien

Fachbereich 61 – Stadtentwicklung

Bildnachweis

FB 23; Garagenkomplex Dahlitzer Straße

Die Garagenstrategie wurde im generischen Maskulinum erstellt und schließt somit alle Geschlechter ein.

© 2026 Stadt Cottbus/Chósebus. Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung.....	5
2. Ausgangslage	7
2.1. Begriffsbestimmung „Garage“	7
2.2. Eigentumsrechtliche Situation	8
3. Aufgabenstellung	11
4. Vorgehensweise / Erläuterung der Einteilungskategorien	12
5. Bestandsaufnahme kommunaler Garagenkomplexe.....	14
6. Einteilung in die Kategorien	16
6.1. Kategorie 1 – Inanspruchnahme in bis zu 4 Jahren.....	16
6.2. Kategorie 2 – Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren	18
6.3. Kategorie 3 – voraussichtlich längerfristiger Erhalt / absehbar keine Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren	19
6.4. Auswertung	20
7. Fazit und Ausblick	21

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Auswertung Einteilung Kategorien	20
---	----

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestandsaufnahme kommunaler Garagenkomplexe	15
Tabelle 2: Inanspruchnahme in bis zu 4 Jahren	16
Tabelle 3: Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren	18
Tabelle 4: keine Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren	19

1. Einleitung

Garagenstandorte prägen in erheblichem Umfang das Stadtbild der Stadt Cottbus/Chóseebuz. Ein Großteil dieser Anlagen entstand insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts im Zusammenhang mit der Entwicklung großer Wohngebiete und den damaligen städtebaulichen Rahmenbedingungen. Sie waren vielfach Bestandteil der wohnungsnahen Infrastruktur und sind bis heute prägende Elemente in den verschiedenen Stadtteilen.

Heute befinden sich zahlreiche Garagenkomplexe in einem strukturellen Spannungsfeld: veränderte Mobilitätsgewohnheiten, steigende Anforderungen an eine effizientere Flächennutzung sowie städtebauliche Entwicklungsbedarfe führen dazu, dass ihre zukünftige Rolle innerhalb der Stadtentwicklung zunehmend in den Blick genommen wird.

In vielen ostdeutschen Kommunen wurden Garagenkomplexe in großem Umfang auf kommunalen oder ehemals volkseigenen Flächen errichtet. Nach der politischen Wende entstanden daraus unterschiedliche Eigentums- und Nutzungsstrukturen, die teilweise bis heute fortwirken. Parallel dazu gewinnen stadtentwicklungspolitische Zielstellungen wie Innenentwicklung, Grünflächenentwicklung, Strukturwandel und die bedarfsgerechte Bereitstellung von Wohnraum zunehmend an Bedeutung. Flächen, die bislang durch eingeschossige Garagenbebauung genutzt werden, rücken daher verstärkt in den Fokus der städtebaulichen Betrachtung.

Ausgangspunkt der Garagenstrategie ist der kommunalpolitische Antrag AT-45/25 (CDU/FW), der aus der Diskussion zur Umstellung von Pacht- auf Mietverhältnisse für Garagengrundstücke entstand. Ziel ist es, einen orientierenden Rahmen für den zukünftigen Umgang mit Garagenstandorten zu schaffen. Die Garagenstrategie dient dabei als Steuerungsinstrument. Sie ersetzt keine bauleitplanerischen Verfahren und trifft keine unmittelbaren planungsrechtlichen Festsetzungen. Vielmehr stellt sie die vorhandenen Garagenstandorte in einen funktionalen Zusammenhang und berücksichtigt dabei insbesondere bestehende planungsrechtliche Rahmenbedingungen. Die Inhalte des Strategiepapiers wurden ebenfalls in der Interfraktionellen Arbeitsgruppe zum Thema Umgang mit Garagenstandorten vorbesprochen.

Die Ausgangssituation ist heterogen. Die 53 kommunalen Garagenstandorte unterscheiden sich hinsichtlich Größe, baulichem Zustand, Lagequalität und ihrer Einbindung in das städtebauliche Umfeld. Während einzelne Anlagen funktional in bestehende Wohnstrukturen integriert sind und weiterhin nachgefragt werden, weisen andere Standorte seit Jahren bauliche Defizite oder Nutzungskonflikte auf. Zudem ist festzustellen, dass Garagen teilweise nicht ausschließlich zum Abstellen von Kraftfahrzeugen genutzt werden, sondern auch als Lager-, Werkstatt- oder Freizeitflächen dienen. Diese tatsächlichen Nutzungsrealitäten und -konflikte sind ebenso zu berücksichtigen wie die geltenden bauordnungs- und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

Die vorliegende Garagenstrategie formuliert daher einen übergeordneten Orientierungsrahmen für den zukünftigen Umgang mit Garagenstandorten im Stadtgebiet. Sie schafft eine Grundlage für zukünftige Einzelfallentscheidungen sowie für die Vorbereitung politischer Beschlüsse.

2. Ausgangslage

Zur Einordnung der aktuellen Garagensituation in der Stadt Cottbus/Chósebuzz ist zunächst eine Betrachtung der bauordnungsrechtlichen sowie eigentumsrechtlichen Grundlagen erforderlich. Die nachfolgenden Unterpunkte erläutern kurz die rechtliche Definition von Garagen sowie die historisch gewachsene Vertrags- und Eigentumsstruktur der bestehenden Garagenstandorte.

2.1. Begriffsbestimmung „Garage“

Die Stadt Cottbus/Chósebuzz definiert den Begriff der Garage in erster Linie über ihre funktionale Zweckbestimmung. Demnach dient eine Garage grundsätzlich dem Abstellen von Kraftfahrzeugen. Diese funktionale Einordnung orientiert sich an den bauordnungsrechtlichen Vorgaben des Landes Brandenburg.

Maßgebliche Grundlage ist die Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung vom 15. November 2018 zuletzt geändert durch Gesetz vom 28. September 2023. Nach den dortigen Regelungen werden Garagen als bauliche Anlagen verstanden, deren bestimmungsgemäße Nutzung im Abstellen von Kraftfahrzeugen besteht. Gleichzeitig nimmt die Bauordnung eine klare Abgrenzung zu anderen Nutzungsarten vor. So wird in § 2 Abs. 7 BbgBO ausdrücklich festgelegt, dass Ausstellungs-, Verkaufs-, Werk- und gewerbliche Lagerräume für Kraftfahrzeuge nicht als Garagen gelten.

Aus dieser rechtlichen Definition ergibt sich, dass eine Garage bauordnungsrechtlich grundsätzlich ausschließlich dem Abstellen eines Kraftfahrzeuges dient. Nutzungen, die darüber hinausgehen, etwa die dauerhafte Lagerung von Möbeln oder Haushaltsgegenständen, die Aufbewahrung umfangreicher Werkzeuge oder die Nutzung als Werkstatt entsprechen nicht der vorgesehenen Zweckbestimmung einer Garage im Sinne des Bauordnungsrechts und stehen ebenso dem vertragsgemäßen Gebrauch entgegen. Auch das Abstellen anderer Gegenstände, die nicht unmittelbar mit der Nutzung eines Kraftfahrzeuges in Zusammenhang stehen, ist aus rein bauordnungsrechtlicher Sicht grundsätzlich nicht vorgesehen.

Die Stadtverwaltung Cottbus/Chósebuzz berücksichtigt diese rechtliche Ausgangslage bei der Bewirtschaftung der kommunalen Garagenstandorte. Gleichzeitig wird im Rahmen der vertraglichen Regelungen eine praxisnahe Handhabung ermöglicht. So wird beispielsweise die Lagerung von Kraftfahrzeugzubehör, die Lagerung von Kleingeräten zur Pflege der Außenanlagen sowie das Abstellen von Fahrrädern in Garagen vertraglich zugelassen, soweit dadurch der eigentliche Nutzungszweck, das Abstellen eines Kraftfahrzeuges nicht dauerhaft ausgeschlossen oder wesentlich beeinträchtigt wird.

Diese Regelung trägt den tatsächlichen Nutzungsgewohnheiten vieler Garagennutzer Rechnung, ohne die grundlegende bauordnungsrechtliche Zweckbestimmung der Garage in Frage zu stellen. Damit wird ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den rechtlichen Vorgaben des Bauordnungsrechts und einer praktikablen Nutzung der Garagen im Alltag geschaffen.

In der städtebaulichen Praxis treten Garagen in der Regel nicht als einzelne Baukörper auf. Häufig sind mehrere Einzelgaragen unmittelbar aneinandergesetzt und bilden sogenannte Garagenreihen. Mehrere solcher Reihen können wiederum räumlich zusammengefasst sein und größere Garagenkomplexe bilden. Diese Anlagen umfassen teilweise eine erhebliche Anzahl einzelner Garagen und prägen dadurch in vielen Bereichen das städtebauliche Erscheinungsbild.

2.2. Eigentumsrechtliche Situation

Die eigentumsrechtliche Situation der Garagen auf dem Gebiet der Stadt Cottbus/Chóseebuz sowie in vielen anderen Kommunen und Gemeinden in den neuen Bundesländern ist bzw. war historisch durch unterschiedliche rechtliche Konstruktionen geprägt und stellt sich über einen langen Zeitraum vergleichsweise komplex dar. Vollständigkeitshalber ist zu erwähnen, dass es neben den kommunalen Garagenkomplexen auch Garagen in privater Verwaltung (z. B. durch Gebäudewirtschaft Cottbus GmbH) gibt, die nicht Teil dieser Garagenstrategie sind. Grundsätzlich sind zwei unterschiedliche Formen der Garagennutzung zu unterscheiden.

1. Zum einen bestehen sogenannte Mietgaragen. In diesen Fällen befinden sich sowohl das Garagengebäude als auch das Grundstück im Eigentum des Vermieters. Die Nutzung erfolgt auf Grundlage eines privatrechtlichen Mietvertrages. Rechtsgrundlage hierfür ist das Mietrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches. Maßgeblich sind insbesondere die allgemeinen Vorschriften der §§ 535 ff. des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB). Nach § 535 BGB ist der Vermieter verpflichtet, dem Mieter den Mietgegenstand zum vertragsgemäßen Gebrauch zu überlassen und diesen während der Mietzeit in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch geeigneten Zustand zu erhalten. Daraus folgt, dass die Verpflichtung zur Wartung und Instandhaltung grundsätzlich beim Vermieter liegt. In Mietverträgen können jedoch in begrenztem Umfang sogenannte Kleinreparaturklauseln vereinbart werden, durch die bestimmte geringfügige Instandsetzungen auf den Mieter übertragen werden.
2. Daneben bestanden auf dem Gebiet der Stadt Cottbus/Chóseebuz sogenannte Garagenpachtverhältnisse. Der Begriff Pachtgarage ist hierbei missverständlich, da tatsächlich nicht das Garagengebäude selbst verpachtet wird. Gegenstand des Vertragsverhältnisses ist vielmehr ausschließlich der Grund und Boden, auf dem sich die Garage befindet. Der Nutzer der Garage ist Eigentümer des Garagenbauwerks, während sich das Grundstück im Eigentum des Verpächters befindet, in der Regel die Stadt Cottbus/Chóseebuz. Der Nutzer ist somit Pächter des Grundstücks und zugleich Eigentümer der darauf errichteten baulichen Anlage. Aus dieser Konstruktion folgt, dass die Verantwortung für Wartung, Instandhaltung und bauliche Unterhaltung des Garagengebäudes grundsätzlich beim Pächter beziehungsweise beim Eigentümer der Garage liegt.

Die rechtliche Grundlage dieser Konstruktion liegt im Recht der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik. Maßgeblich war das Zivilgesetzbuch der DDR. Dieses sah ausdrücklich vor, dass bauliche Anlagen unabhängig vom Eigentum am Grundstück bestehen konnten. Insbesondere die §§ 291 ff. des Zivilgesetzbuches der DDR regelten die Nutzung fremder Grundstücke für persönliche Zwecke. Danach konnten Bürgern Nutzungsrechte an staatlichem oder genossenschaftlichem Grund eingeräumt werden, um darauf bauliche Anlagen, beispielsweise Garagen, zu errichten und zu nutzen. Die errichteten Bauwerke konnten dabei im persönlichen Eigentum des Nutzers stehen, während das Grundstück weiterhin im Eigentum des Staates oder einer öffentlichen Stelle verblieb. Diese rechtliche Konstruktion war eine Folge der sozialistischen Eigentumsordnung der DDR. Da Grund und Boden überwiegend als Volkseigentum organisiert war, sollte es Bürgern dennoch ermöglicht werden, bauliche Anlagen für den persönlichen Bedarf zu errichten.

Mit der deutschen Wiedervereinigung trat im Beitrittsgebiet wieder das Bürgerliche Gesetzbuch in Kraft. Das Sachenrecht des BGB folgt jedoch einem anderen Grundprinzip als das Zivilgesetzbuch der DDR.

Nach § 94 BGB gehören Gebäude grundsätzlich zu den wesentlichen Bestandteilen eines Grundstücks. Der Eigentümer des Grundstücks ist damit regelmäßig auch der Eigentümer der darauf errichteten baulichen Anlagen. Eine dauerhafte rechtliche Trennung zwischen Grundstück und Gebäude ist im System des BGB grundsätzlich nicht vorgesehen.

Zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung bestanden jedoch weiterhin zahlreiche Nutzungsverhältnisse, die auf Grundlage des Zivilgesetzbuches der DDR begründet worden waren. Um diese rechtliche Situation zu ordnen und einen geordneten Übergang in das bundesdeutsche Rechtssystem zu ermöglichen, trat zum 01. Januar 1995 das Schuldrechtsanpassungsgesetz in Kraft. Ziel dieses Gesetzes war es, die in der DDR entstandenen Nutzungsverhältnisse über Grundstücke rechtlich fortzuführen und schrittweise an das System des Bürgerlichen Gesetzbuches anzupassen. Das Gesetz regelte insbesondere den Fortbestand bestehender Nutzungsverträge, die Möglichkeiten der Kündigung durch den Grundstückseigentümer sowie mögliche Ausgleichs- und Entschädigungsansprüche für errichtete bauliche Anlagen.

Für Garagenstandorte waren insbesondere folgende Regelungen von Bedeutung. Seit dem 1. Januar 2000 ist die Kündigung solcher Nutzungsverhältnisse durch den Grundstückseigentümer grundsätzlich möglich; vgl. § 23 Absatz 6 Schuldrechtsanpassungsgesetz. Seit dem 1. Januar 2007 ist der sogenannte Investitionsschutz entfallen, wodurch der Anspruch des Garagennutzers auf eine Entschädigung auf Basis des Zeitwertes der baulichen Anlage weggefallen ist; vgl. § 12 Absatz 2 Schuldrechtsanpassungsgesetz. Seit dem 1. Januar 2023 ist zudem die Regelung zur hälftigen Teilung der gegebenenfalls entstehenden Abrisskosten ausgelaufen. Damit kann der Grundstückseigentümer grundsätzlich die Beseitigung des Bauwerks auf Kosten des Nutzers verlangen; vgl. § 15 Schuldrechtsanpassungsgesetz.

Vor diesem Hintergrund war es zur Sicherung des Haushaltes der Stadt Cottbus/Chósebuz für das Jahr 2025 erforderlich, die bestehenden Pachtverträge über Garagengrundstücke zum 31. Dezember 2025 zu kündigen. Mit diesem Vorgehen verfolgt die Stadt mehrere Ziele.

Einerseits sollen die Einnahmen aus der Vermietung von Garagenstandorten an die aktuellen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen angepasst werden. Andererseits soll die bislang heterogene Vertrags- und Eigentumsstruktur vereinheitlicht und langfristig vereinfacht sowie an das bundesdeutsche Recht angepasst werden.

Durch die Zusammenführung der bisherigen Pacht- in einheitliche Mietverhältnisse wird die Verwaltung der Garagenstandorte insgesamt transparenter und effizienter gestaltet. Gleichzeitig sollte hervorgehoben werden, dass die ehemaligen Eigentümer der Garagen nun nicht mehr für deren Bewirtschaftung verantwortlich sind, sondern diese nun in der Verantwortung der Stadt Cottbus/Chósebuz liegt. Eine klar strukturierte Eigentums- und Vertragslage erleichtert die Durchführung notwendiger organisatorischer und baulicher Maßnahmen innerhalb der Garagenkomplexe.

Darüber hinaus schafft eine einheitliche Rechtsstruktur die Voraussetzung dafür, die betreffenden Flächen künftig besser städtebaulich zu steuern und bei Bedarf gezielt weiterzuentwickeln.

Die bestehenden Sonderkonstellationen aus früheren DDR-Regelungen werden in ein dauerhaft tragfähiges und mit dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB) im Einklang stehendes Vertragsverhältnis überführt. Durch die Umstellung auf Mietverträge entsteht eine verlässliche Grundlage für die künftige Nutzung mit klaren Rechtsverhältnissen sowie einer eindeutigen Zuordnung von Rechten und Pflichten, wodurch Transparenz und Verbindlichkeit weiter gestärkt werden.

3. Aufgabenstellung

Ziel der vorliegenden Garagenstrategie ist es, einen orientierenden Rahmen für den zukünftigen Umgang mit Garagenstandorten im Gebiet der Stadt Cottbus/Chóšebuz zu schaffen. Vor dem Hintergrund der historisch gewachsenen Eigentums- und Nutzungsstrukturen sowie der unterschiedlichen städtebaulichen Rahmenbedingungen soll die Planung eine nachvollziehbare Grundlage für zukünftige Entscheidungen im Umgang mit kommunalen Garagenkomplexen bieten.

Ein zentrales Anliegen der Planung besteht darin, eine Übersicht über die vorhandenen Garagenstandorte zu schaffen und aufzuzeigen, welche kommunalen Garagenkomplexe unter Berücksichtigung der jeweiligen städtebaurechtlichen Rahmenbedingungen längerfristig weiter genutzt werden können. Gleichzeitig sollen Standorte erkennbar werden, bei denen mittel oder langfristig städtebauliche Entwicklungen zu erwarten sind.

Hierzu werden die Garagenstandorte im städtebaulichen Zusammenhang betrachtet. Berücksichtigt werden insbesondere bestehende planungsrechtliche Festsetzungen sowie übergeordnete stadtentwicklungspolitische Zielstellungen. Ziel ist es, daraus eine Einschätzung zur langfristigen Einordnung der einzelnen Garagenstandorte abzuleiten.

In die Planung fließen außerdem Ergebnisse aus den bereits stattgefunden Sitzungen der interfraktionellen Arbeitsgruppe zum Thema des Umganges mit Garagengrundstücken ein. An dieser Arbeitsgruppe waren Vertreter der Fraktionen der Stadtverordnetenversammlung, Vorstände von Garagenvereinen, die Bürgerinitiative Cottbuser Garagen sowie die Stadtverwaltung beteiligt.

Vor diesem Hintergrund ist eine orientierende Planung erforderlich, die eine nachvollziehbare Grundlage für den zukünftigen Umgang mit den kommunalen Garagenkomplexen schafft.

Die Garagenstrategie stellt damit eine fachliche Orientierung für Politik und Verwaltung dar. Sie ersetzt keine bauleitplanerischen Verfahren, sondern dient als Grundlage für zukünftige Entscheidungen zum Umgang mit Garagenstandorten im Stadtgebiet.

4. Vorgehensweise / Erläuterung der Einteilungskategorien

Für die Erstellung der Garagenstrategie ist vorgesehen, die bestehenden kommunalen Garagenkomplexe im Stadtgebiet Cottbus/Chósebus in verschiedene Kategorien einzuordnen. Ziel dieser Einteilung ist es, eine übersichtliche und nachvollziehbare Struktur für die zukünftige Bewertung und Einordnung der einzelnen Standorte zu schaffen.

Die Kategorisierung erfolgt dabei in erster Linie unter Berücksichtigung der jeweiligen Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele aus heutiger Sicht (Stand: März 2026). Maßgeblich sind insbesondere bestehende planungsrechtliche Festsetzungen, übergeordnete stadtentwicklungspolitische Zielstellungen sowie die Einbindung der Garagenstandorte in das jeweilige Umfeld. Auf dieser Grundlage soll eingeschätzt werden, inwieweit die vorhandenen Garagenkomplexe langfristig mit den räumlichen Entwicklungszielen der Stadt vereinbar sind oder ob perspektivisch Anpassungs- oder Entwicklungsbedarfe bestehen können.

Vor diesem Hintergrund werden die Garagenkomplexe im Rahmen der Planung in drei Kategorien eingeordnet. Diese Kategorien unterscheiden sich hinsichtlich ihrer städtebaulichen Einordnung und der daraus resultierenden Perspektive für die zukünftige Nutzung der jeweiligen Standorte.

Diese Strategie basiert auf den im März 2026 bekannten fachlichen, rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen. Sollten sich durch geänderte gesetzliche Vorgaben, haushaltswirtschaftliche Entwicklungen, politische Beschlüsse oder derzeit nicht absehbare Sondersituationen veränderte Ausgangslagen ergeben, kann hieraus Anpassungsbedarf entstehen. In diesem Fall ist eine Fortschreibung dieses Strategiepapiers zur weiterhin sachgerechten und Steuerung erforderlich.

Kategorie 1 – Inanspruchnahme in bis zu 4 Jahren

Dieser Kategorie werden kommunale Garagenkomplexe zugeordnet, bei denen kurzfristig eine anderweitige Nutzung der Flächen vorgesehen oder absehbar ist. In diesen Fällen stehen verschiedene Belange einer dauerhaften Fortsetzung der bestehenden Garagennutzung entgegen. Gleichzeitig bestehen konkrete oder absehbare Entwicklungsziele, die eine zeitnahe Inanspruchnahme der betreffenden Flächen erforderlich machen.

Hierzu zählen insbesondere Standorte, die aufgrund ihrer Lage und Einbindung in das Umfeld sowie deren Nachfrage bzw. Leerstandssituation für eine anderweitige Nutzung in Betracht kommen. Dabei handelt es sich um Flächen, die für Strukturwandelmaßnahmen, für die Entwicklung von Wohnbauflächen, für infrastrukturelle Maßnahmen, für den Gemeinbedarf oder für andere bedeutsame Nutzungen benötigt werden. Für Garagenkomplexe dieser Kategorie ist davon auszugehen, dass die derzeitige Nutzung innerhalb eines Zeitraums von bis zu vier Jahren beendet werden kann bzw. beendet werden muss, um die angestrebten Entwicklungen zu ermöglichen.

Die Einordnung in diese Kategorie dient der frühzeitigen Transparenz gegenüber den Nutzern sowie der Vorbereitung entsprechender planerischer und organisatorischer Schritte durch die Stadtverwaltung.

Kategorie 2 – Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

Dieser Kategorie werden kommunale Garagenkomplexe zugeordnet, bei denen mittel bis langfristig eine anderweitige Nutzung der Flächen in Betracht kommt. Die bestehenden Garagenstandorte stehen grundsätzlich im Zusammenhang mit möglichen zukünftigen Entwicklungszielen der Stadt, jedoch ist eine kurzfristige Umsetzung entsprechender Maßnahmen derzeit nicht vorgesehen.

In diesen Fällen können Planungen, langfristige Entwicklungsperspektiven oder strukturelle Veränderungen im Umfeld dazu führen, dass die betreffenden Flächen perspektivisch für andere Nutzungen benötigt werden. Hierzu zählen insbesondere mögliche Entwicklungen im Bereich des Wohnungsbaus, der Infrastruktur, des Gemeinbedarfs oder der Freiraumgestaltung. Die konkrete Umsetzung entsprechender Vorhaben ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt jedoch noch nicht unmittelbar absehbar.

Für Garagenkomplexe dieser Kategorie ist daher davon auszugehen, dass die bestehende Garagennutzung zunächst fortgeführt werden kann. Gleichzeitig wird berücksichtigt, dass innerhalb eines Zeitraums von etwa fünf bis zehn Jahren eine Inanspruchnahme der Flächen für andere Zwecke möglich sein kann. Die Einordnung in diese Kategorie dient dazu, frühzeitig eine mittelfristige Entwicklungsperspektive aufzuzeigen und sowohl für die Stadtverwaltung als auch für die Garagennutzer eine entsprechende Orientierung zu schaffen.

Kategorie 3 – voraussichtlich längerfristiger Erhalt / absehbar keine Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

Dieser Kategorie werden kommunale Garagenkomplexe zugeordnet, bei denen ein längerfristiger Erhalt der bestehenden Garagennutzung als zielführend betrachtet wird.

Viele dieser Garagenkomplexe übernehmen eine wichtige Funktion für die umliegenden Wohnquartiere, insbesondere im Hinblick auf die Bereitstellung wohnungsnaher Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge. Sie tragen damit zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums bei und leisten einen Beitrag zur Stabilisierung der Parkraumsituation im unmittelbaren Umfeld.

Vor diesem Hintergrund wird davon ausgegangen, dass diese Garagenstandorte auch künftig einen wichtigen Beitrag zur Parkraumversorgung im Stadtgebiet der Stadt Cottbus/Chóseebuz leisten können. In einzelnen Fällen wurde daher bewusst eine längerfristige Garagennutzung beibehalten, obwohl die Flächen aus planungsrechtlicher Sicht grundsätzlich auch für andere Nutzungen geeignet wären.

5. Bestandsaufnahme kommunaler Garagenkomplexe

Im Stadtgebiet der Stadt Cottbus/Chóšebuz bestehen derzeit insgesamt 53 kommunale Garagenkomplexe. Nachfolgend werden diese Standorte einschließlich ihrer jeweiligen Auslastung tabellarisch dargestellt. Die Angaben zur Auslastung basieren auf dem Datenstand vom Februar 2026.

#	Garagenkomplex	Gemarkung	Flur / Flurstück	Anzahl Garagen	Anzahl Mietverträge	Leerstand (kein Vertrag)	Auslastung
1	Am Doll	Sandow	100 / 459	38	38	0	100,00%
2	Am großen Spreeweher	Sandow	86 / 50	48	33	15	68,75%
3	An den Weinbergen	Sandow	109 / 134	80	69	11	86,25%
4	August-Bebel-Straße	Altstadt	24 / 71+72	55	55	0	100,00%
5	Bautzener Straße 107-109	Spremb. VS	126 / 101	34	33	1	97,06%
6	Bleichenstraße	Altstadt	11 / 84	52	46	6	88,46%
7	Curt-Möbius-Straße	Sandow	97 / 157+160; 100 / 641	227	215	12	94,71%
8	Dahlitzer Straße	Brunschwig	40 / 226	720	611	109	84,86%
9	Dissenchener Straße - HKW	Sandow	80 / 120	88	59	29	67,05%
10	Dissenchener Straße - Zwischen den Gleisen	Sandow	80 / 110+201+219	85	57	28	67,06%
11	Dresdener Straße 22	Spremb. VS	124 / 82	18	17	1	94,44%
12	Ernst-Bloch-Straße	Sachsendorf	172 / 271	154	144	10	93,51%
13	Ernst-Heilmann-Weg	Brunschwig	47 / 128+136	110	99	11	90,00%
14	Finsterwalder Straße 12	Spremb. VS	148 / 103+108+112+154	41	37	4	90,24%
15	Finsterwalder Straße 48	Spremb. VS	145 / 139+141	33	31	2	93,94%
16	Görlitzer Straße	Spremb. VS	115 / 36	4	2	2	50,00%
17	Grötscher Straße I	Groß Gaglow	1 / 785	50	24	26	48,00%
18	Grötscher Straße II	Groß Gaglow	1 / 785	10	9	1	90,00%
19	Heinersbrücker Straße	Sandow	78 / 232	7	7	0	100,00%
20	Heinrich-Zille-Straße	Sandow	79 / 50+100	52	43	9	82,69%
21	Hermann-Löns-Straße	Spremb. VS	138 / 46(3)	81	78	3	96,30%
22	Hermannstraße	Sandow	100 / 90	35	32	3	91,43%
23	Herzberger Straße	Spremb. VS / Ströbitz	152 / 243; 30 / 374(2)	657	561	96	85,39%
24	HKW	Sandow	97 / 47(3); 109 / 90(11)	39	7	32	17,95%
25	Jamlitzer Straße	Brunschwig	45 / 163+164	245	121	124	49,39%
26	Jänschwalder Straße	Sachsendorf	155 / 168+326+327	230	219	11	95,22%
27	Kahrener Straße	Sandow	100 / 200	190	180	10	94,74%
28	Karl-Liebknecht-Straße	Altstadt	25 / 116	8	8	0	100,00 %
29	Kopfstraße	Ströbitz	34 / 484	18	17	1	94,44%

#	Garagenkomplex	Gemarkung	Flur / Flurstück	Anzahl Garagen	Anzahl Mietverträge	Leerstand (kein Vertrag)	Auslastung
30	Körnerstraße	Brunschwig	62 / 154+155+157+164	61	58	3	95,08%
31	Leipziger Straße / Hochhaus	Spremb. VS	152 / 440	65	55	10	84,62%
32	Leipziger Straße 33 – 37	Spremb. VS	152 / 152	13	13	0	100,00%
33	Liebermannstraße	Sandow	80 / 168	10	5	5	50,00%
34	Lieberoser Straße	Brunschwig	49 / 66+68	22	8	14	36,36%
35	Lobedanstraße	Altstadt	9 / 45; 10 / 74	18	18	0	100,00%
36	Lovis-Corinth-Straße	Sandow	79 / 192	20	20	0	100,00%
37	Menzelstraße I (Liebermannstraße)	Sandow	110 / 284; 79 / 159	20	4	16	20,00%
38	Menzelstraße II	Sandow	79 / 119+128+148	46	45	1	97,83%
39	Mittelstraße	Gallinchen	1 / 1464	234	89	145	38,03%
40	Poznaner Straße	Sachsendorf	154 / 875+578	25	25	0	100,00%
41	Pyrastraße	Spremb. VS	141 / 115+117+118	19	8	11	42,11%
42	Querstraße	Schmellwitz	70 / 111+131+154	820	278	542	33,90%
43	Rennbahnweg	Brunschwig	67 / 400	27	25	2	92,59%
44	Sachsendorfer Hauptstraße	Sachsendorf	154 / 332	22	22	0	100,00%
45	Schopenhauer Straße	Sachsendorf	172 / 287	75	70	5	93,33%
46	Senftenberger Straße 16 – 18	Spremb. VS	148 / 51+53+55	44	43	1	97,73%
47	Senftenberger Straße 84 A	Spremb. VS	145 / 232	3	3	0	100,00%
48	Siedlungsstraße	Brunschwig	47 / 339	11	9	2	81,82%
49	Sielow / Striesower Straße	Sielow	5 / 310	50	39	11	78,00%
50	Thiemstraße 58	Spremb. VS	139 / 160	78	76	2	97,44%
51	Turower Straße	Sachsendorf	172 / 253+398+404	118	103	15	87,29%
52	Warschauer Straße	Sandow	100 / 134	70	66	4	94,29%
53	Welzower Straße	Spremb. VS	151 / 22	12	11	1	91,67%

Tabelle 1: Bestandsaufnahme kommunaler Garagenkomplexe

Innerhalb der insgesamt 53 kommunalen Garagenkomplexe im Stadtgebiet der Stadt Cottbus/Chóseebuz befinden sich insgesamt 5.292 Garagen. Davon sind derzeit 3.945 Garagen vermietet. Daraus ergibt sich ein rechnerischer Leerstand von 1.347 Garagen, was einer Auslastungsquote von rund 74,5 % entspricht.

Als Leerstand gelten dabei ausschließlich Garagen, für die aktuell kein Mietverhältnis besteht. Eine weitergehende Prüfung der tatsächlichen Nutzung vermieteter Garagen, insbesondere ob diese tatsächlich zum Abstellen eines Kraftfahrzeuges genutzt werden, erfolgt im Rahmen dieser Betrachtung nicht.

6. Einteilung in die Kategorien

Nachfolgend erfolgt die Einteilung der einzelnen Garagenkomplexe entsprechend der vorgenannten Bewertungs- und Handlungsgrundlagen. Zur besseren Veranschaulichung ist diesem Strategiepapier im Anhang (Anlage 1) eine Übersichtskarte beigefügt, aus der sowohl die Lage der einzelnen Garagenkomplexe als auch deren jeweilige Einordnung hervorgeht.

6.1. Kategorie 1 – Inanspruchnahme in bis zu 4 Jahren

#	Garagenkomplex	Gemarkung	Anzahl Garagen	Auslastung	Bemerkung
4	August-Bebel-Straße	Altstadt	55	100,00%	Wohnbauflächenpotentiale
5	Bautzener Straße 107-109	Spremb. VS	34	97,06%	Wohnbauflächenpotentiale
8	Dahlitzer Straße	Brunschwig	720	84,86%	Bebauungsplanes TIP Nr. W/49/73 „Technologie und Innovationspark Cottbus/Chóseebuz“
9	Dissenchener Straße - HKW	Sandow	88	67,05%	Rahmenplan Cottbuser Ostsee
19	Heinersbrücker Straße	Sandow	7	100,00%	Wohnbauflächenpotentiale
24	HKW	Sandow	39	17,95%	Rahmenplan Cottbuser Ostsee
25	Jamlitzer Straße	Brunschwig	245	49,39%	Bebauungsplanverfahren Nr. W,N/40,38/117 „Sondergebiet Forschung und Entwicklung“ Teilbereich 2, Aufstellungsbeschluss 09/2020
34	Lieberoser Straße	Brunschwig	22	36,36%	Neubau von 21.000 m ² BGF als Studenten und Mikroapartments für Studierende sowie Universitäts- und Klinikangehörige
41	Pyrastraße	Spremb. VS	19	42,11%	Wohnbauflächenpotentiale
49	Sielow / Striesower Straße	Sielow	50	78,00%	Wohnbauflächenpotentiale
50	Thiemstraße 58	Spremb. VS	78	97,44%	Sportbetonte Grundschule - Umzug Hort aus der Gartenstraße
53	Welzower Straße	Spremb. VS	12	91,67%	Potenzielle Erweiterungsflächen Medizinische Universität Lausitz - Carl Thiem

Tabelle 2: Inanspruchnahme in bis zu 4 Jahren

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen werden insgesamt 12 der derzeit 53 kommunalen Garagenkomplexe der Kategorie 1 zugeordnet. Diese Standorte umfassen insgesamt 1.369 Garagen, von denen zum Stand der Erhebung derzeit 1.035 Garagen vermietet sind.

Ein Großteil der Standorte in Kategorie 1 betreffen die großen Strukturwandelvorhaben, wie der Cottbuser Ostsee, die Medizinische Universität Lausitz – Carl Thiem (MUL-CT) sowie der Lausitz Science Park (LSP).

So befinden sich die Garagenkomplexe der Dahlitzer Straße (Nr. 8), der Jamlitzer Straße (Nr. 25) und der Lieberoser Straße (Nr. 34) im Bereich des LSP, einem modernen Forschungs-, Innovations- und Wissenschaftsstandort, der sich derzeit in der Entwicklung befindet.

Der Garagenkomplex an der **Dahlitzer Straße** umfasst insgesamt 720 Garagen und stellt damit eine der größten zusammenhängenden Garagenanlagen im Stadtgebiet dar. Das Areal liegt vollständig innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes TIP Nr. W/49/73 „Technologie- und Innovationspark Cottbus/Chóšebuz“, der seit Juni 2025 rechtskräftig ist. Für den Standort gilt die Festsetzung Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO, womit eine Nutzungsvielfalt an Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere im Kontext des wachsenden Technologie- und Innovationsstandortes ermöglicht wird.

Für den Standort **Jamlitzer Straße** befindet sich seit 2020 der Bebauungsplan Nr. W,N/40,38/117 „Sondergebiet Forschung und Entwicklung“ Teilbereich 2, in Aufstellung. Das neue innovative und urbane Stadtquartier beinhaltet eine wichtige Schlüsselfunktion als verbindendes Element zwischen dem Hauptcampus der Universität mit den Ansiedlungen der außeruniversitären Forschungseinrichtungen sowie dem Technologie- und Innovationspark TIP.

Konkrete Planungen liegen für den kleineren Komplex **Lieberoser Straße** vor, die den Neubau von derzeit dringend gebrauchten Mikroapartments für Studierende sowie Universitäts- und Klinikangehörige beinhaltet.

Die Anbindung der Innenstadt an den Cottbuser Ostsee sowie Verknüpfung mit den bestehen Radfernwanderwegen über die Seeachse ist die Inanspruchnahme der Garagenstandorte **Dissenchener Straße – HKW (Nr. 9)** und **HKW (Nr. 24)** notwendig.

Der Garagenstandort an der **Welzower Straße (Nr. 53)** umfasst 12 Garagen und wird als Potenzialfläche für die Entwicklung des MUL-CT in Betracht gezogen.

Für die soziale Infrastruktur wird der Komplex **Thiemstraße 58 (Nr. 50)** in einer Standortuntersuchung für den Umzug eines Hortes aus der Gartenstraßen in den Fokus genommen. Ergebnisse werden im IV. Quartal 2027 erwartet.

Als Wohnbaupotenziale kommen kleinere Standorte in Betracht. Kleinere Garagenareale liegen häufig in bereits erschlossenen Quartieren und bieten damit eine gute Grundlage für nachhaltige Innenentwicklung. Die Umnutzung oder Neubebauung solcher Flächen kann ein sinnvoller Beitrag zur Wohnraumschaffung sein. Die Garagenstandorte **Striesower Straße in Sielow (Nr. 49)**, **August-Bebel-Straße (Nr. 4)**, **Pyrastraße (Nr. 41)**, **Bautzener Straße 107-109 (Nr. 5)** und **Heinersbrücker Straße (Nr. 19)** bieten das Potenzial als Wohnbaufläche. Eine unmittelbare Kündigung der bestehenden Mietverhältnisse infolge der Aufstellung dieser Garagenstrategie ist nicht vorgesehen.

Vielmehr erfolgt eine Beendigung von Mietverhältnissen ausschließlich bei einem konkreten Flächenbedarf. Die Inanspruchnahme der betreffenden Standorte wird somit bedarfsabhängig erfolgen.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann daher noch keine konkrete zeitliche Aussage zur tatsächlichen Inanspruchnahme einzelner Garagenkomplexe getroffen werden. Bis zu einer entsprechenden Entscheidung bestehen die Mietverhältnisse unverändert fort und werden auf Grundlage der bestehenden vertraglichen Regelungen auf unbestimmte Zeit weitergeführt. Mit der Ausgabe der neuen Mietverträge erfolgt die per Antrag der Behörde auferlegte Informationspflicht, 18 Monate vor Inanspruchnahme eines Garagenkomplexes den Mietern eine Mitteilung auszugeben.

6.2. Kategorie 2 – Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

#	Garagenkomplex	Gemarkung	Anzahl Garagen	Auslastung	Bemerkung
6	Bleichenstraße	Altstadt	52	88,46%	Flächennutzungsplan Gemischte Bauflächen
10	Dissenchener Straße - Zwischen den Gleisen	Sandow	85	67,06%	Rahmenplan Cottbuser Ostsee
13	Ernst-Heilmann-Weg	Brunschwig	110	90,00%	Flächennutzungsplan Wohnbauflächen
27	Kahrener Straße	Sandow	190	94,74%	Flächennutzungsplan Wohnbauflächen
42	Querstraße	Schmellwitz	820	33,90%	Flächennutzungsplan Gemischte Bauflächen

Tabelle 3: Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen werden insgesamt 5 der derzeit 53 kommunalen Garagenkomplexe der Kategorie 2 zugeordnet. Diese Standorte umfassen insgesamt 1.257 Garagen, von denen zum Stand der Erhebung derzeit 660 Garagen vermietet sind.

Eine kurzfristige Inanspruchnahme dieser Standorte ist aus heutiger Sicht nicht vorgesehen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass die bestehende Garagennutzung mittelfristig fortgeführt werden kann. Gleichzeitig wird berücksichtigt, dass sich aus zukünftigen Entwicklungen innerhalb eines Zeitraumes von etwa fünf bis zehn Jahren ein veränderter Flächenbedarf ergeben kann.

Eine Ausnahme zur mittelfristigen vollständigen Garagennutzung könnte der Garagenkomplex in der Querstraße bilden. Der Garagenkomplex in der Querstraße könnte teilweise städtebaulich entwickelt (häftig) und im Übrigen weiterhin genutzt werden.

6.3. Kategorie 3 – voraussichtlich längerfristiger Erhalt / absehbar keine Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

#	Garagenkomplex	Gemarkung	Anzahl Garagen	Auslastung	Bemerkung
1	Am Doll	Sandow	38	100,00%	Gemischte Bauflächen
2	Am großen Spreeweher	Sandow	48	68,75%	Ver- und Entsorgungsanlagen
3	An den Weinbergen	Sandow	80	86,25%	Gemischte Bauflächen
7	Curt-Möbius-Straße	Sandow	227	94,71%	Wohnbauflächen
11	Dresdener Straße 22	Spremb. VS	18	94,44%	Wohnbauflächen
12	Ernst-Bloch-Straße	Sachsendorf	154	93,51%	Wohnbauflächen
14	Finsterwalder Straße 12	Spremb. VS	41	90,24%	Wohnbauflächen
15	Finsterwalder Straße 48	Spremb. VS	33	93,94%	Wohnbauflächen
16	Görlitzer Straße	Spremb. VS	4	50,00%	Gemischte Bauflächen
17	Grötscher Straße I	Groß Gaglow	50	48,00%	Wohnbauflächen
18	Grötscher Straße II	Groß Gaglow	10	90,00%	Wohnbauflächen
20	Heinrich-Zille-Straße	Sandow	52	82,69%	Wohnbauflächen
21	Hermann-Löns-Straße	Spremb. VS	81	96,30%	Wohnbauflächen
22	Hermannstraße	Sandow	35	91,43%	Gemischte Bauflächen
23	Herzberger Straße	Spremb. VS / Ströbitz	657	85,39%	Wohnbauflächen
26	Jänschwalder Straße	Sachsendorf	230	95,22%	Wohnbauflächen
28	Karl-Liebnecht-Straße	Altstadt	8	100,00 %	Gemischte Bauflächen
29	Kopfstraße	Ströbitz	18	94,44%	Wohnbauflächen
30	Körnerstraße	Brunschwig	61	95,08%	Wohnbauflächen
31	Leipziger Straße / Hochhaus	Spremb. VS	65	84,62%	Wohnbauflächen
32	Leipziger Straße 33 – 37	Spremb. VS	13	100,00%	Wohnbauflächen
33	Liebermannstraße	Sandow	10	50,00%	Wohnbauflächen
35	Lobedanstraße	Altstadt	18	100,00%	Wohnbauflächen
36	Lovis-Corinth-Straße	Sandow	20	100,00%	Wohnbauflächen
37	Menzelstraße I (Liebermannstraße)	Sandow	20	20,00%	Wohnbauflächen
38	Menzelstraße II	Sandow	46	97,83%	Wohnbauflächen
39	Mittelstraße	Gallinchen	234	38,03%	Sonderbaufläche Garagenkomplex
40	Poznaner Straße	Sachsendorf	25	100,00%	Wohnbauflächen
43	Rennbahnweg	Brunschwig	27	92,59%	Gewerbliche Bauflächen
44	Sachsendorfer Hauptstraße	Sachsendorf	22	100,00%	Wohnbauflächen
45	Schopenhauer Straße	Sachsendorf	75	93,33%	Wohnbauflächen
46	Senftenberger Straße 16 – 18	Spremb. VS	44	97,73%	Wohnbauflächen
47	Senftenberger Straße 84 A	Spremb. VS	3	100,00%	Wohnbauflächen
48	Siedlungsstraße	Brunschwig	11	81,82%	Wohnbauflächen
51	Turower Straße	Sachsendorf	118	87,29%	Wohnbauflächen
52	Warschauer Straße	Sandow	70	94,29%	Wohnbauflächen

Tabelle 4: keine Inanspruchnahme in 5 bis 10 Jahren

Aufgrund der bestehenden Rahmenbedingungen werden insgesamt 36 der derzeit 53 kommunalen Garagenkomplexe der Kategorie 3 zugeordnet. Diese Standorte umfassen insgesamt 2.666 Garagen, von denen zum Zeitpunkt der Erhebung 2.250 Garagen vermietet sind.

Für diese Garagenstandorte ist aus heutiger Sicht keine anderweitige Entwicklung absehbar, sodass von einer längerfristigen Fortführung der bestehenden Garagennutzung ausgegangen werden kann. Die Einordnung in diese Kategorie verdeutlicht daher, dass die bestehenden Garagenkomplexe unter den derzeitigen Rahmenbedingungen weiterhin Bestandteil der kommunalen Infrastruktur bleiben und aus städtebaulicher Sicht kein kurzfristiger Handlungsbedarf besteht. Eine Inanspruchnahme dieser Flächen würde ausschließlich dann in Betracht kommen, wenn sich die Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele zukünftig wesentlich verändern sollten

6.1. Auswertung

Kategorie 1 kurzfristige Inanspruchnahme möglich	Kategorie 2 mittelfristige Inanspruchnahme möglich	Kategorie 3 langfristiger Erhalt beabsichtigt
12 Garagenkomplexe mit 1.369 Garagen	5 Garagenkomplexe mit 1.257 Garagen	36 Garagenkomplexe mit 2.666 Garagen

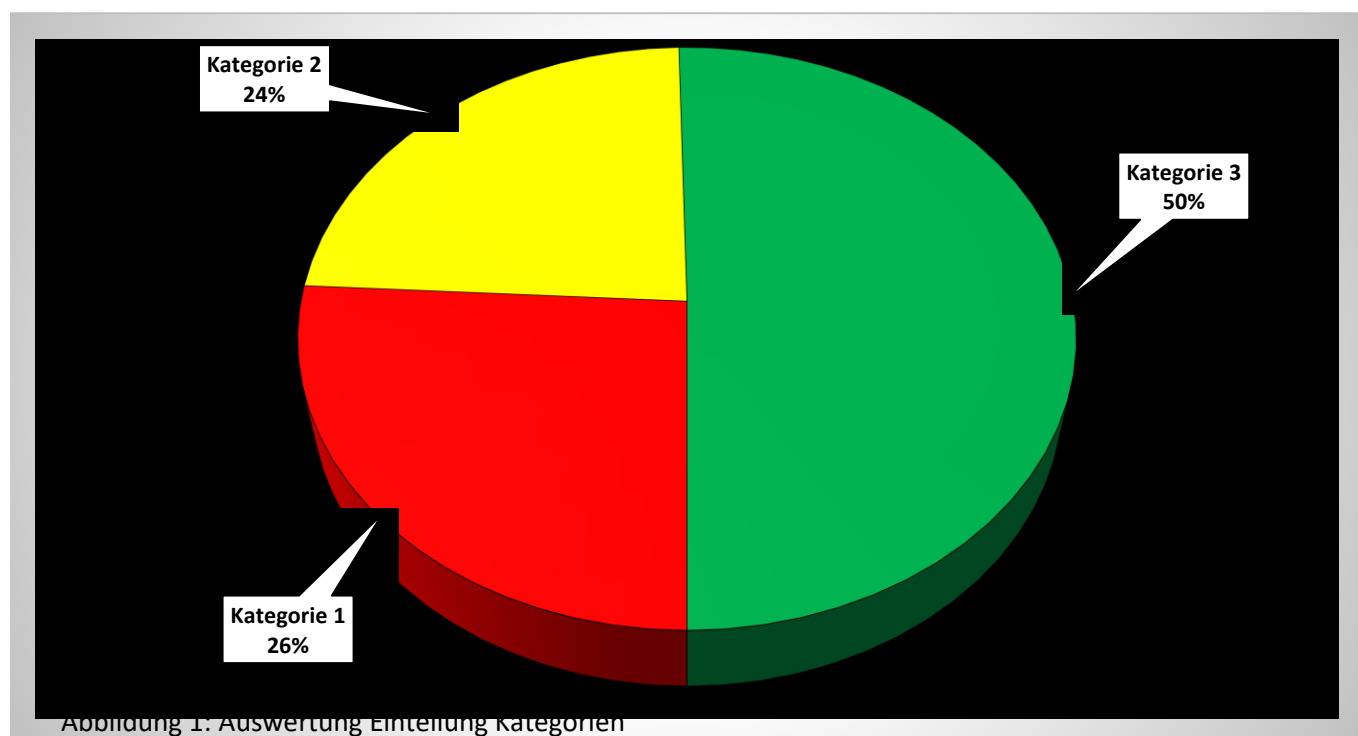


Abbildung 1: Auswertung Einteilung Kategorien

7. Fazit und Ausblick

Im Ergebnis zeigt die vorliegende Garagenstrategie, dass für den überwiegenden Teil der Garagenstandorte im Stadtgebiet der Stadt Cottbus/Chóšebuz weiterhin eine langfristige Nutzungsperspektive besteht. Von den insgesamt 53 betrachteten kommunalen Garagenkomplexen mit insgesamt 5.292 Garagen wurden 36 Standorte mit 2.666 Garagen der Kategorie 3 zugeordnet. Weitere 5 Standorte mit insgesamt 1.257 Garagen wurden der Kategorie 2 mit mittelfristiger Entwicklungsperspektive zugeordnet. Lediglich 12 Standorte mit insgesamt 1.369 Garagen fallen in die Kategorie 1, bei denen aus heutiger Sicht eine mögliche Inanspruchnahme innerhalb eines kürzeren Zeitraumes grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden kann. Damit verfügen rund drei Viertel der Garagen über eine mittel- bis langfristige Nutzungsperspektive, während nur etwa ein Viertel der Garagen eine kurzfristigere Entwicklungsperspektive aufweist.

Gleichzeitig wird deutlich, dass auch bei den Standorten der Kategorie 1 keine unmittelbaren verwaltungstechnischen Maßnahmen vorgesehen sind. Vielmehr erfolgt eine Inanspruchnahme ausschließlich bei einem tatsächlich vorhandenen städtebaulichen oder infrastrukturellen Bedarf. Durch die gewählte Vertragsgestaltung mit unbefristeten Mietverhältnissen wird dabei ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der erforderlichen planerischen Handlungsfähigkeit der Stadt und der notwendigen Planungssicherheit der Garagennutzer geschaffen. Bevor es zur Inanspruchnahme der jeweiligen Garagenkomplexe kommt, werden die Mieter in der Regel durch die Stadtverwaltung mit einer Frist von 18 Monaten über die Kündigung der Mietverhältnisse aufgrund der beabsichtigten Flächeninanspruchnahme informiert.

Die vorliegende Einordnung stellt dabei eine Momentaufnahme aus dem März 2026 auf Grundlage der zu diesem Zeitpunkt bekannten Rahmenbedingungen dar. Stadtentwicklung ist grundsätzlich ein dynamischer Prozess, der nicht ausschließlich von kommunalen Planungen abhängt. Vielmehr wird er auch durch Entwicklungen auf Landes- und Bundesebene, durch wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie durch gesellschaftliche Veränderungen beeinflusst. Hierzu zählen beispielsweise Veränderungen im Mobilitätsverhalten, demografische Entwicklungen, wohnungspolitische Zielsetzungen oder wirtschaftliche Strukturveränderungen, deren konkrete Auswirkungen teilweise nur eingeschränkt prognostizierbar sind.

Die Garagenstrategie ist daher als Orientierungsrahmen zu verstehen, der die aktuellen Rahmenbedingungen zusammenführt, rechtliche und städtebauliche Grundlagen darstellt und daraus eine nachvollziehbare Einordnung der Garagenstandorte ableitet. Gleichzeitig schafft die Garagenstrategie Transparenz über die unterschiedlichen Entwicklungsperspektiven und trägt damit zur Versachlichung der Diskussion um die zukünftige Nutzung der Garagenstandorte bei.

Vor diesem Hintergrund wird es erforderlich sein, die getroffenen Einordnungen bei Bedarf fortzuschreiben und an veränderte Rahmenbedingungen anzupassen. Die Planung bildet somit die Grundlage für eine geordnete und nachvollziehbare Steuerung der Garagenstandorte und gleichzeitig einen flexiblen Handlungsrahmen, der es der Stadt Cottbus/Chóšebuz ermöglicht, auch künftig angemessen auf neue Anforderungen in der Stadtentwicklung zu reagieren.

Anlage 1

