

Helmut Klüter:

Kommentar, Ergänzungen und Verbesserungsvorschläge zum Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) mit Stand vom 29.01.2019

Endfassung vom 19.03.2019

R e G U n G

Schriften, Vorträge und Materialien
aus dem Lehrbereich der Regionalen Geographie,
Institut für Geographie und Geologie, Universität Greifswald

Herausgeber: Helmut Klüter

© Helmut Klüter 2019

Helmut Klüter
Institut für Geographie und Geologie
Universität Greifswald
Friedrich-Ludwig-Jahn-Str. 16
17489 Greifswald
(klueter@uni-greifswald.de)

Kommentar, Ergänzungen und Verbesserungsvorschläge

zum

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

(LEP HR) mit Stand vom 29.01.2019

Endfassung vom 19.03.2019

Inhalt:	Seite
ZUSAMMENFASSUNG	3
1. Zur Methodik des Landesentwicklungsplans	4
2. Hauptstadt- und Metropolregion sind nicht identisch	5
3. Berlins Wirtschaft wird im kommenden Jahrzehnt um mindestens 25% wachsen	9
4. Unsere Metropolregion ist erfolgreich – Erfolg benötigt Fläche – Nur Brandenburg bietet Fläche für weitere Erfolge	13
5. Wachstum und Wohlstand müssen regional gerecht verteilt werden	17
6. Die strukturelle Benachteiligung ländlicher Gemeinden im Weiteren Metropolitanraum muss beendet werden	21
7. Der Weitere Metropolitanraum bietet Städtern hochwertige Wohn- und Freizeitmöglichkeiten vor ländlicher Kulisse	25
8. Dem übermäßig wachsenden Straßenverkehr muss mit multimodalen qualitativen Verbesserungen begegnet werden (Park&Ride-Zentren)	29
9. Dürrefolgen und Bodenerosion sind systematisch zu bekämpfen	36

ZUSAMMENFASSUNG

Ein Landesentwicklungsplan hat die Aufgabe, die einzelnen Regionen eines Bundeslandes im kommenden Jahrzehnt zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern.

Der LEP HR bietet für diese Aufgabe in der jetzigen Fassung eine restriktive Strategie

- aus weiterer Konzentration auf **Zentrale Orte**,
- einem für kleinere Siedlungen völlig unzureichenden Zubau von 1 ha Wohnsiedlungsfläche je 1.000 Erstwohnsitznehmer/Innen und
- einem „Freiraumverbund“ genannten Korsett, **mit dem der geographische Vorteil der Flächenverfügbarkeit verspielt wird.**

Bis 2030 wird die Berliner Wirtschaft um mindestens weitere 25% wachsen. Um dieses Wachstum abzusichern, ist ein saldierter **Zuzug von etwa 600.000 Arbeitskräften, einschließlich ihrer Familienmitglieder, erforderlich.** Es ist unmöglich, einen derartigen Zuzug vollständig in Berlin, im Berliner Umland oder Zentralen Orten unterzubringen. Dies würde die ohnehin schon **wachsende Bodenspekulation** weiter anfachen. **Die größten Reserven befinden sich im Weiteren Metropolenraum** – und die gilt es in den kommenden Jahrzehnten möglichst nachhaltig und effektiv einzusetzen.

Die besondere Herausforderung an die Landesplanung bei der Abfassung des LEP HR bestand darin, **von einer Schrumpfungs- auf eine Wachstumssteuerung umzuschalten.** Allein die Berliner Wirtschaft ist in den letzten 12 Jahren inflationsbereinigt um über ein Drittel gewachsen. Da die Arbeitskraftreserven Berlins und Brandenburgs bis 2012 weitgehend ausgeschöpft waren, hat sich seitdem eine starke Zuwanderung ergeben, von der nicht nur Berlin und das Berliner Umland, sondern auch große Teile des Weiteren Metropolenraums profitieren.

Zu diesem Zweck sollte die Landesplanung folgendes leisten

- Die Planung nach dem Zentrale-Orte-Konzept als eine der Ursachen der Bodenspekulation ist durch ein tragfähiges **Entwicklungssachsen-Konzept** zu ersetzen.
- Den Gemeinden in Ländlichen Räumen sind **gleichberechtigte Wachstumsmöglichkeiten** einzuräumen – auch in Hinblick auf die Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen.
- **Bildungs-, Gesundheits- und Pflege-Infrastruktur** sollen so ausgebaut werden, dass sie 2030 Art. 3 GG und den Artikeln 7 bis 12 der Landesverfassung genügen.
- Mit **Home Office-Möglichkeiten** und Ansiedlung von Unternehmen, die nicht an bestimmte Standortvoraussetzungen gebunden sind, in ländlichen Räumen muss das **Wachstum des Pendleraufkommens reduziert** werden.
- Mit **multimodalen Angeboten** (z.B. Park&Ride-Zentren an der Autobahn) muss der **Autoverkehr nach Berlin gemindert bzw. entzerrt** werden.
- Die **Dürre- und Erosionsprävention** in ländlichen Räumen muss derart gestärkt werden, dass sie die Gefahren der Klimaerwärmung bannen kann.

Einige dieser Punkte erfordern eine Differenzierung nach mittel- und langfristigen Aufgaben, da sie in der Periode bis 2030 nicht abgeschlossen werden können.

Die Landesplanung sollte die folgende Maxime umsetzen:

**Unsere Metropolregion ist erfolgreich -
Erfolg benötigt Fläche -
Nur Brandenburg bietet genügend Fläche für weitere Erfolge.**

1. Zur Methodik des Landesentwicklungsplans:

Die gemeinsame Landesplanung hat die Aufgabe, ihr Territorium „durch Raumordnungspläne (oder Landesentwicklungspläne; H.K.), raumordnerische Zusammenarbeit und durch Abstimmung raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen zu **entwickeln, zu ordnen und zu sichern**. Dabei sind

1. unterschiedliche Anforderungen an den Raum aufeinander abzustimmen und die auf der jeweiligen Planungsebene auftretenden Konflikte auszugleichen,
2. Vorsorge für einzelne Nutzungen und Funktionen des Raums zu treffen.“ (Raumordnungsgesetz ROG, §1 (1)).

Statt zu entwickeln, zu ordnen und zu sichern, wird im Berlin-Brandenburger Landesentwicklungsplan in erster Linie der jetzige Zustand der Region beschrieben, wobei große Teile des 12 Jahre alten Landesentwicklungsprogramms wiederholt werden.

Die **Ordnungsaufgabe** der Landesplanung wird insofern unzureichend erfüllt, als viele Fachplanungen nicht in das Dokument eingeflossen sind. So etwa fehlen die räumlich bedeutsamen Infrastrukturprojekte des VBB aus i2030 und die Pendlerberichte des IAB. Auch die Statistischen Berichte des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg blieben bei der Datenaufnahme weitgehend unberücksichtigt.

Zwar scheint es, dass im Laufe der Entstehung des Landesentwicklungsplans einige Anregungen von außen eingeflossen sind, dass man aber den Erkenntnisfortschritt in der eigenen Behörde vernachlässigt hat. Beispielsweise ist im letzten Jahr der Raumordnungsbericht Brandenburg erschienen. Er enthält viele interessante Informationen. Das meiste davon ist aber nicht im Landesentwicklungsplan berücksichtigt worden.

Die **Entwicklungsaufgabe** hätte von der Landesplanung nach dem **Entwicklungsachsenkonzept** bearbeitet werden müssen. Fast alle überregionalen Verkehrsachsen verlaufen radial von Berlin aus durch Brandenburg. Das Achsenkonzept wird zwar in einigen Karten des Landesentwicklungsplans angedeutet, planerisch ist es jedoch nirgends in verbindliche Ziele fixiert. Aus dem Entwicklungsachsenkonzept hätten sich für Berlin-Brandenburg zwei klare Zielstrategien ergeben:

1. Auf den überregionalen Verkehrsachsen ist die zu erwartende starke Entwicklung zu ordnen.
2. Die Achsenzwischenräume weisen die größten Wachstumsreserven auf. Sie müssen innovativ und qualitativ in der kommenden Planperiode räumlich wirtschaftlich und sozial entwickelt werden.

Die **Sicherungsaufgabe** wird von der Landesplanung so interpretiert, dass eine veraltete Version des Konzepts der **Zentralen Orte quasi unter Denkmalschutz gestellt wird**. Ähnlich wirklichkeitsfremd wird der Freiraumverbund zementiert, der in Verbindung mit einer unsinnigen Baubeschränkung mögliche Investoren aus dünn besiedelten ländlichen Räumen vertreibt. Mit dieser doppelten Verbotsstrategie erübrigen sich die meisten Entwicklungsvorschläge. Bürgerinnen und Bürger, die Unternehmen als Entwicklungs- und Innovationsträger werden in dem Plan als Verfü-

gungsmasse behandelt. Auf die Frage, wie Berlin und Brandenburg im Jahr 2030 funktionieren sollen, findet man in diesem „Plan“ keine Antwort.

Im Folgenden werden beispielhaft einige Punkte aufgezeigt, die der Ergänzung (blau markiert) oder der Korrektur (in roter Schrift) bedürfen.

Zu S. 4:

„Die in § 1 Absatz 2 ROG formulierte Leitvorstellung einer nachhaltigen Raumentwicklung, die die sozialen und wirtschaftlichen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen (nicht gleichen) Lebensverhältnissen in den Teilräumen führt, bildet das oberste Handlungsziel der Raumentwicklung in Deutschland.“

Alternativer Text:

...bildet ein Handlungsziel der Raumentwicklung in Deutschland. Weitere Handlungsziele ergeben sich aus den Menschenrechten gemäß Art. 3 GG, nach denen niemand wegen seiner Heimat oder Herkunft benachteiligt werden darf, und zwar auch nicht, wenn er in dünn besiedelten ländlichen Räumen wohnt. Die sich aus den Menschenrechten ergebenden Ansprüche auf Bildungs-, Gesundheitsversorgung und Erreichbarkeit unterliegen anders als das Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse nicht dem Finanzierungsvorbehalt der Gemeinden und Länder. Als Landesaufgabe wird diese Ansprüche durch Art. 7 bis 12 der Brandenburger Landesverfassung gesichert.

2. Hauptstadt- und Metropolregion sind nicht identisch

Zu S. 4:

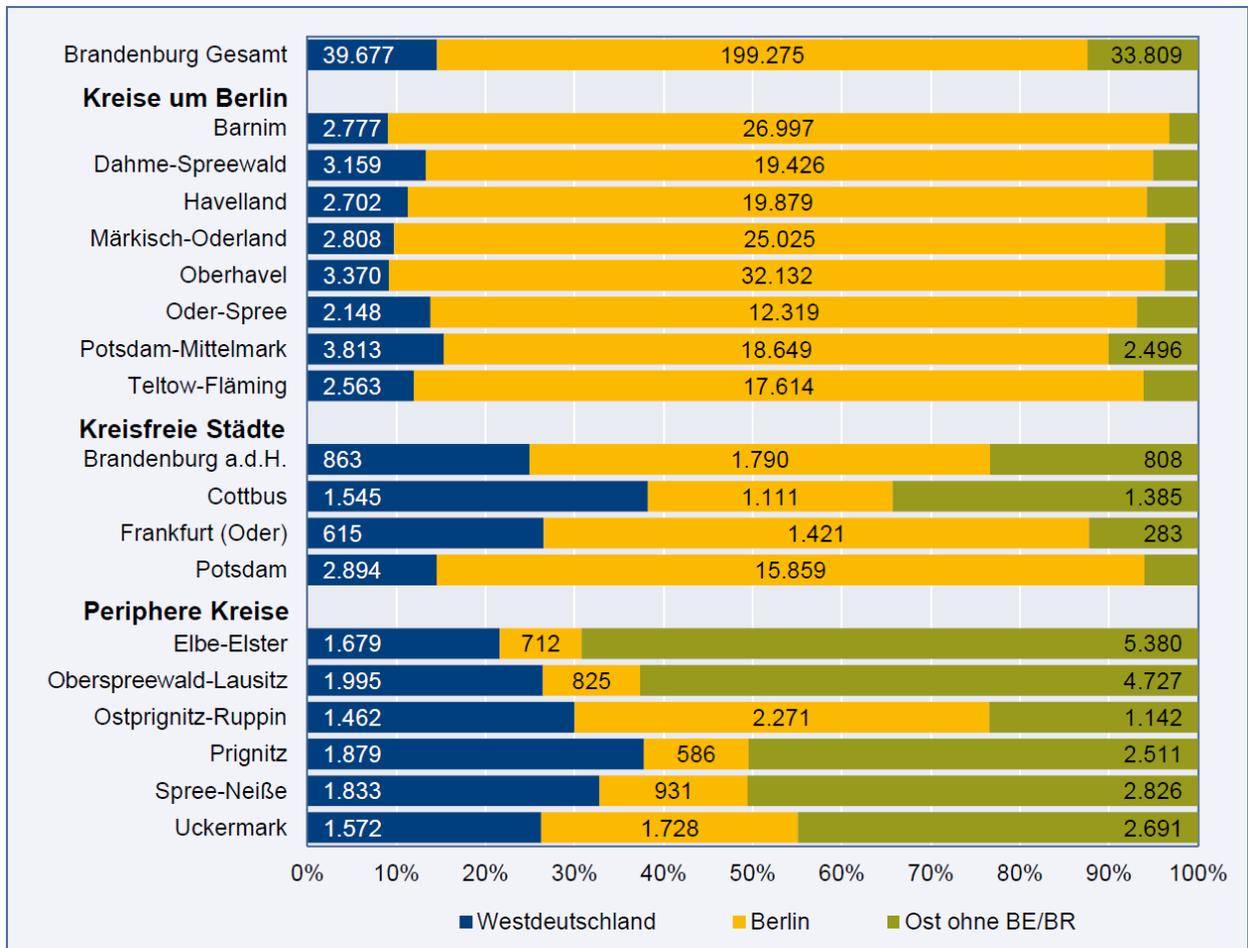
„Gemeinsam bilden die Länder Berlin und Brandenburg unter dem Label „Hauptstadtregion“ eine einheitliche Metropolregion.“

In diesem Satz werden Hauptstadt- und Metropolregion ohne weitere Begründung gleichgesetzt. Während der Begriff „Hauptstadtregion“ politisch-administrativ geprägt ist, wird „Metropolregion“ wirtschaftsgeographisch bestimmt. Ein wichtiger Indikator zur Abgrenzung von Metropolregionen sind beispielsweise Pendlerverhältnisse.

In Brandenburg weisen nur die 9 Kreise, die direkt an Berlin grenzen, sowie Frankfurt (Oder) und Brandenburg a.d.H. eine Auspendlermehrheit in die Bundeshauptstadt auf. In den übrigen 7 Kreisen bilden die Berlin-Pendler weniger als die Hälfte der in anderen Bundesländern beschäftigten Personen. In den Kreisen Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße und in der Prignitz ist die Zahl der Auspendler nach Berlin nicht nur niedriger als die Zahl derjenigen, die in den jeweiligen ostdeutschen Nachbarländern arbeiten, sondern auch geringer als die Zahl der nach Westdeutschland pendeln (Abb. 1).

Abb. 1:

Zielregionen der Auspendler aus den Brandenburger Kreisen 2015 (Pendler über die Landesgrenze hinweg)



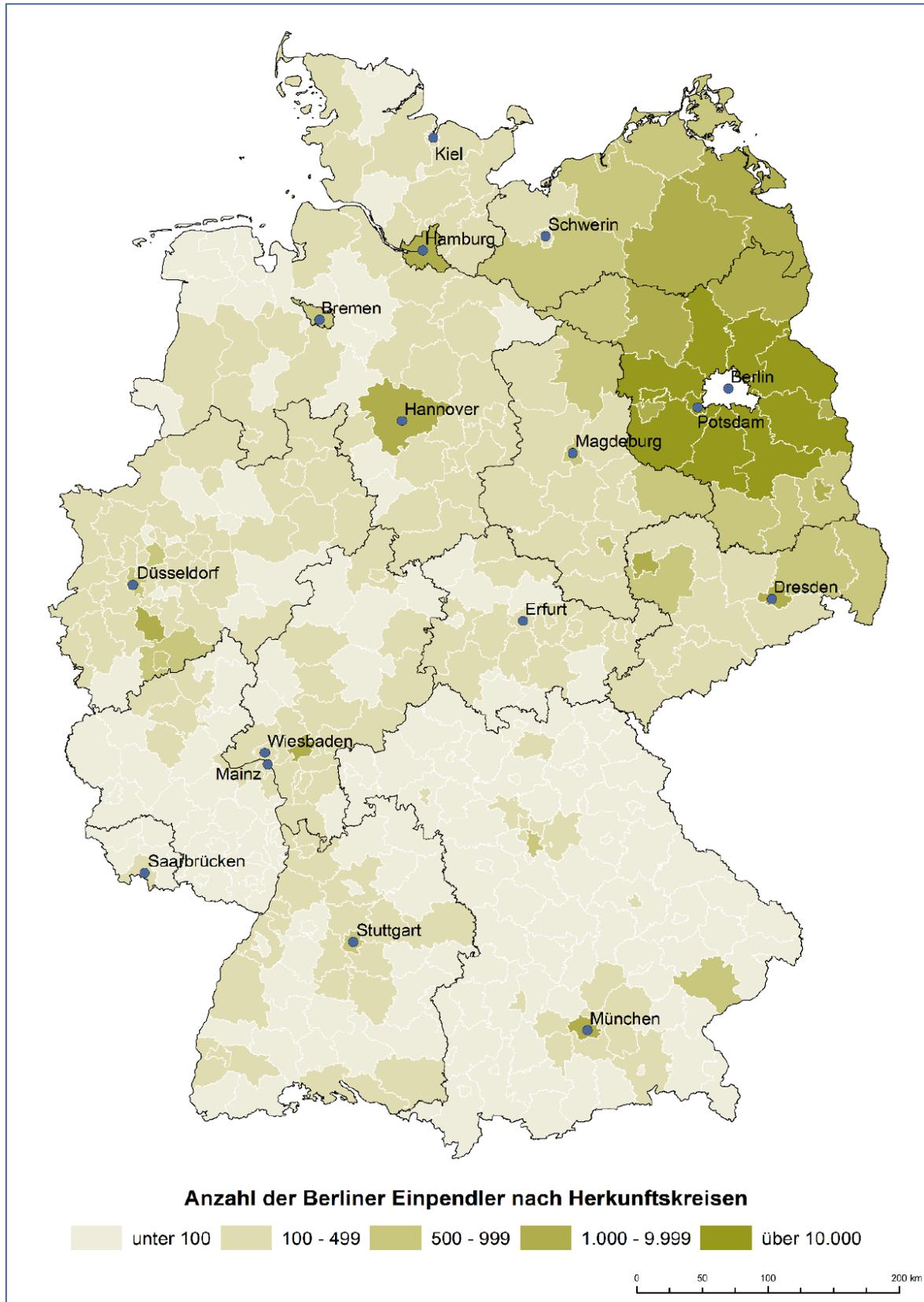
Daten: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30. Juni 2015.

Legende: BE = Berlin; BR = Brandenburg.

Aus: Carstensen et al. 2017: Pendlerbericht Berlin-Brandenburg, S. 26.

Andererseits gibt es in Mecklenburg-Vorpommern mit Vorpommern-Greifswald und der Mecklenburgischen Seenplatte zwei Landkreise, aus denen hauptsächlich nach Berlin gependelt wird. In Karte 1 wird deutlich, dass diese Kreise stärker nach Berlin tendieren als die Landkreise im südlichen Brandenburg.

Karte 1:
Herkunftskreise der Einpendler nach Berlin 2015 (ohne Einpendler aus dem Ausland)

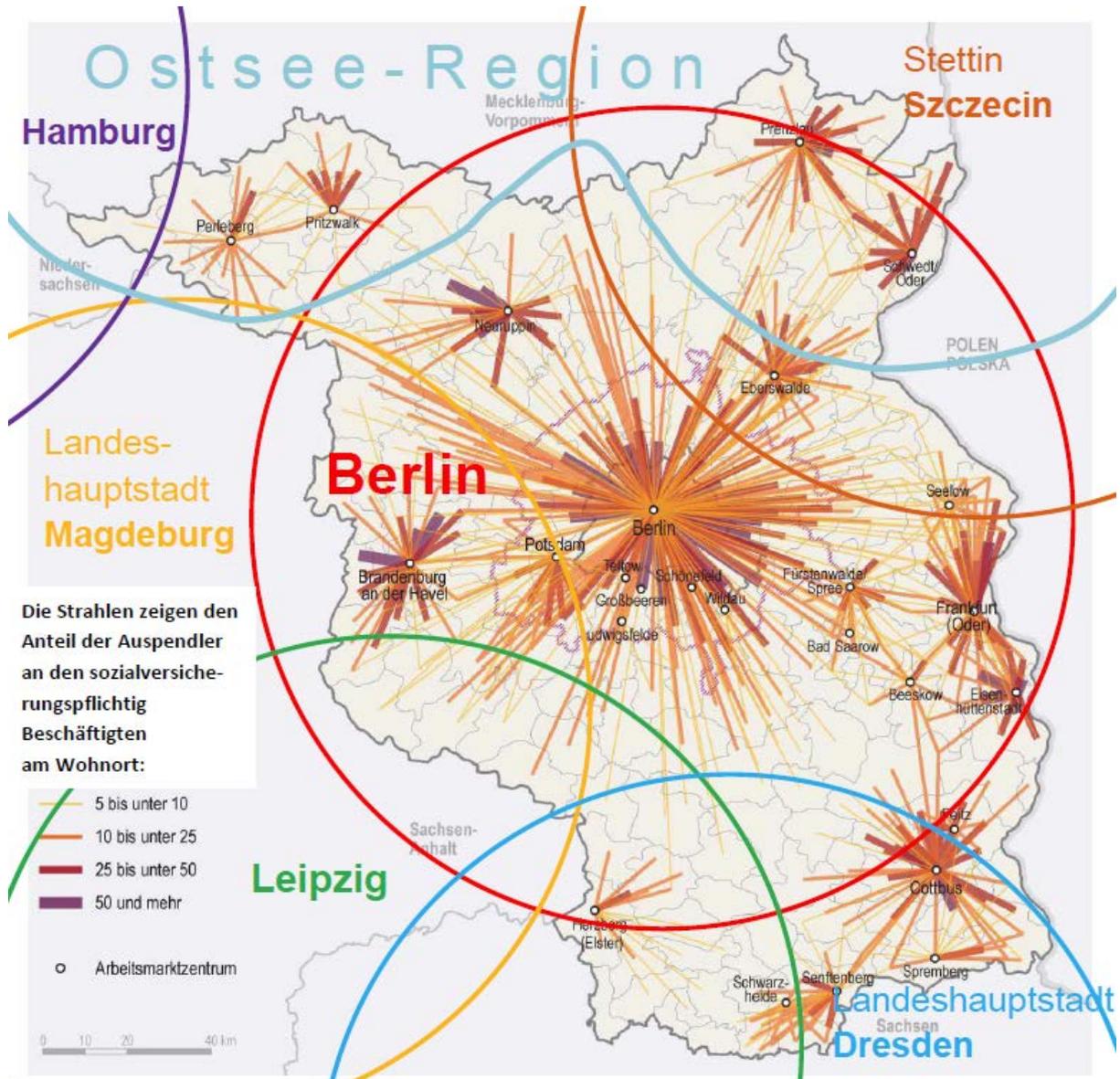


Daten: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am 30. Juni 2015.

Aus: Aus: Carstensen et al. 2017: Pendlerbericht Berlin-Brandenburg, S. 21.

Karte 2:

Arbeitsmarktzentren in Berlin und Brandenburg, die am 30.06.2016 einen positiven Pendlersaldo von mehr als 1.000 SV-Beschäftigten hatten und deren Pendlerverflechtungen sowie Pendlereinzugsbereiche (100 km Luftlinie) der Städte Berlin, Hamburg, Leipzig, Dresden, Szczecin, Magdeburg und der Ostseeküste.



Entwurf: H. Klüter; Hintergrundkarte aus: Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Raumordnungsbericht 2018, S. 36.

Aus Karte 2 geht hervor, dass große Teile des Landes Brandenburg im direkten Einzugsbereich der Metropolregion Mitteldeutschland (Leipzig, Dresden, Magdeburg) liegen. Die Entwicklung dieser Landesteile wird dementsprechend wenig von Berlin beeinflusst. Die Bezeichnung als „Weiterer Metropolitanraum“ ist insofern missweisend, als es sich nicht um irgendwelche homogene Anhänge an Berlin, sondern um höchst unterschiedliche Ergänzungsräume anderer Metropolen handelt. **Die Entwicklungsimpulse, die im nächsten Jahrzehnt von den anderen Metropolen auf Brandenburg wirken, werden im Landesentwicklungsplan nicht thematisiert.**

Eben so wenig wird auf das „Hineinwachsen“ der Metropolregion Berlin in Richtung Mecklenburg-Vorpommern eingegangen.

In diesen Zahlen sind die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Pendler erfasst. In Brandenburg waren 2017 von den insgesamt 1.240,4 Tausend Erwerbstätigen nur 972,3 Tausend sozialversicherungspflichtig. Geht man davon aus, dass die nicht sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in ähnlichem Umfang pendeln, muss man die Zahlenangaben in der Abbildung und in den Karten um 28% erhöhen.

Zu S. 5:

In der Karte „**Starke Nachbarn**...“ fehlen die starken touristischen und entsprechend verkehrsträchtigen Verflechtungen mit der Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommerns.

Zu S. 7:

In der Karte „**Städte der 2. Reihe**“ **fehlen Punkt und Vektor für die Stadt Rathenow.**

Zu S. 9:

„Die landschaftliche Vielfalt, die reizvollen Gegensätze, die guten verkehrlichen Anbindungen und Erreichbarkeiten **sowie ein breites Angebot an Sport- und Freizeitmöglichkeiten in der Region sind wichtige Standortfaktoren für die Berliner und Brandenburger Bevölkerung** genauso wie für die vielen Millionen Touristinnen und Touristen, die sich jährlich und in zunehmenden Maße besonders von diesen Vorzügen anziehen lassen.“

Ergänzung:

„Die Entwicklung der letzten Jahrzehnte haben gezeigt, dass die Berliner und Brandenburger Freizeitangebote für die eigene Bevölkerung nicht ausreichen. Insbesondere für die Wochenenderholung werden zusätzlich die Mecklenburgische Seenplatte und die Ostseeküste Mecklenburg-Vorpommern genutzt. Die Verkehrswege dorthin müssen entsprechend entwickelt werden. Um Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern vom Freizeit- und Tourismusverkehr zu entlasten, muss u.a. die Eisenbahn-Schnellverbindung Berlin – Ducherow – Karniner Brücke – Swinouscie – Heringsdorf wieder aufgebaut werden. Damit wäre die Insel Usedom von Berlin aus ins weniger als 2 Stunden erreichbar.“

3. Berlins Wirtschaft wird im kommenden Jahrzehnt um mindestens 25% wachsen

S. 9:

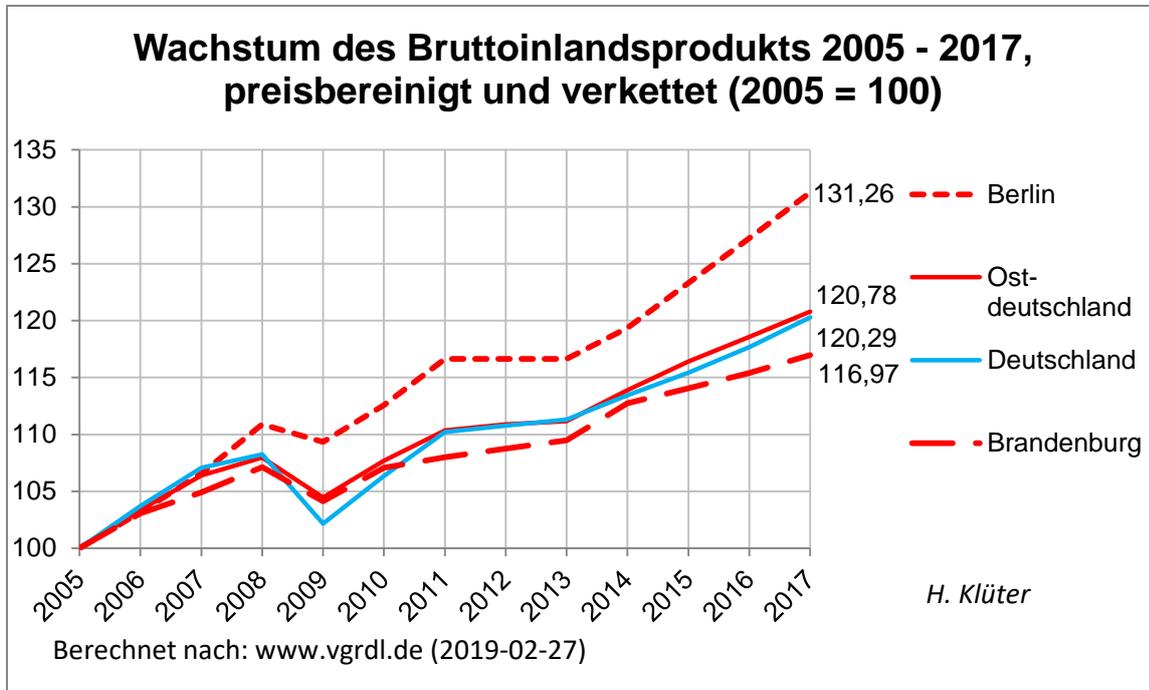
„**Die Hauptstadtregion hat sich als wachstumsstarker Wirtschaftsstandort etabliert.**“

Kommentar:

Dieser Satz sagt zu wenig aus, um das phänomenale Wachstum Berlins zu beschreiben und seine Zukunft zu umreißen.

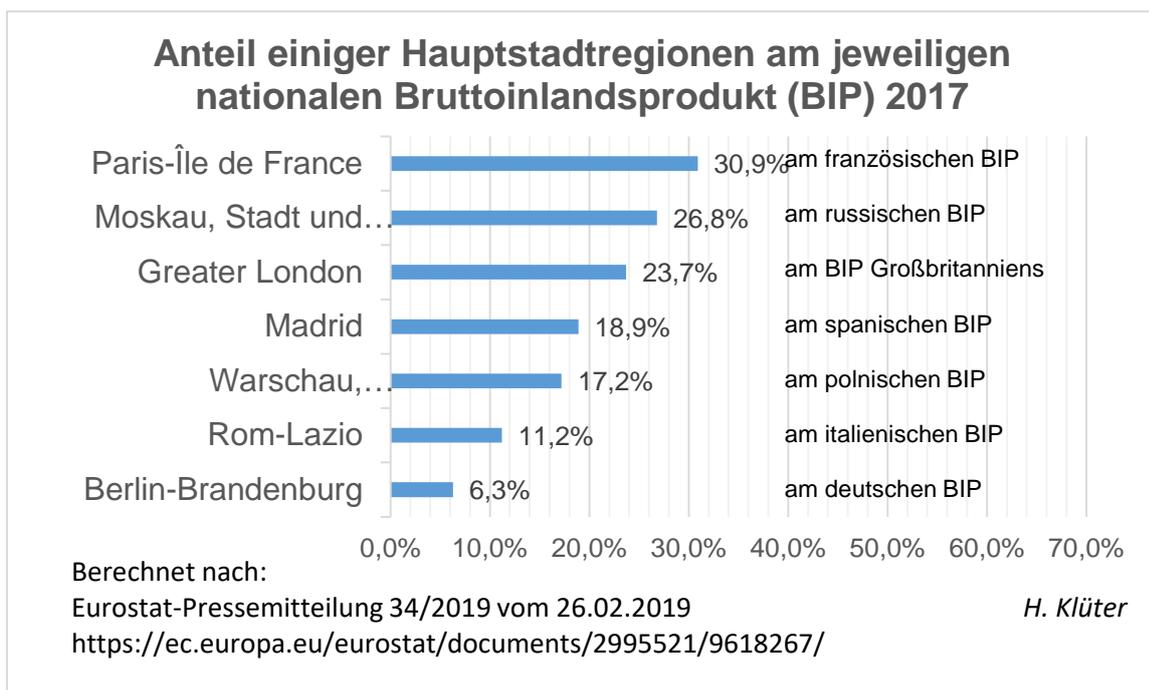
Seit über einem Jahrzehnt ist Berlin das wachstumsstärkste Bundesland. Sein Bruttoinlandsprodukt ist inflationsbereinigt seit 2005 um ein Drittel angewachsen. Bezogen auf 2005, hatte Berlin 2017 bereits einen 10-prozentigen Wachstumsvorsprung dem Bundesdurchschnitt und einen 15-prozentigen Vorsprung dem Brandenburger Durchschnitt gegenüber (vgl. Abb. 2).

Abb. 2:



Im betrachteten Zeitraum hat sich der Anteil von Berlin und Brandenburg am gesamtdeutschen **Bruttoinlandsprodukt** (BIP) von 5,9% im Jahre 2005 auf 6,3% im Jahre 2017 erhöht.

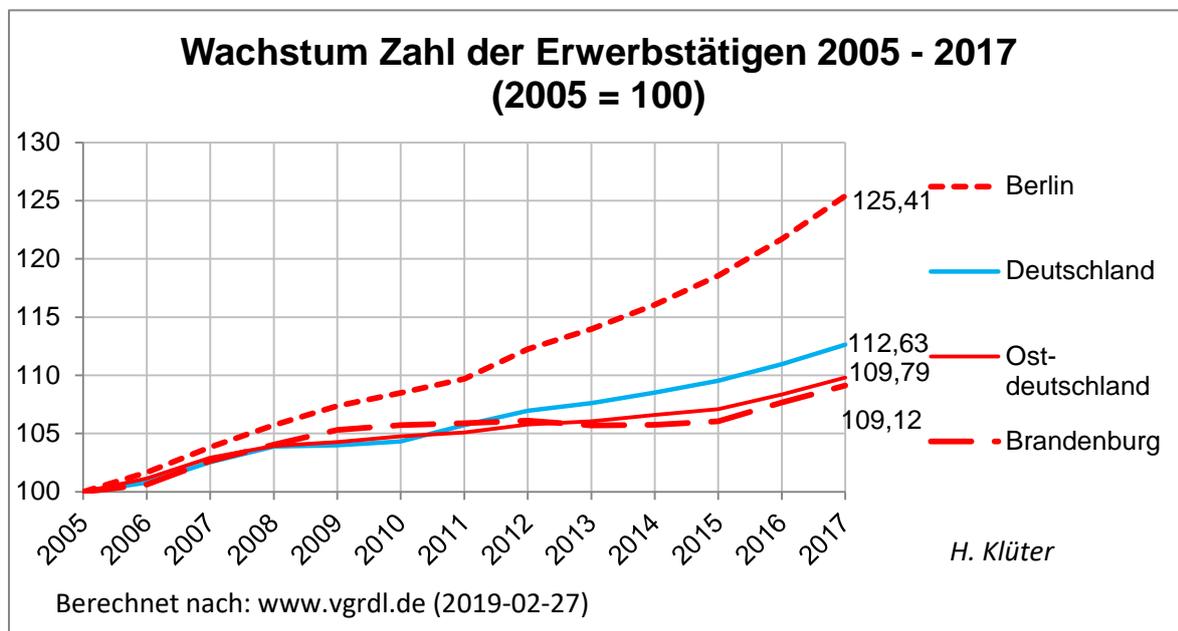
Abb. 3:



Im Vergleich zu anderen Hauptstadtregionen ist **Berlin-Brandenburg derzeit noch schwach entwickelt** und hat erheblichen Nachholbedarf (vgl. Abb. 3)

Selbst wenn man den Anteil Berlin-Brandenburgs am derzeitigen BIP auf 12,6% verdoppeln würde, wäre es wirtschaftlich immer noch die relative kleinste unter den genannten Hauptstadtregionen. Es ist davon auszugehen, dass allmählich eine gewisse Angleichung erfolgt, denn viele Verbände und Akteure der regierungsnahen Infrastruktur werden noch nach Berlin ziehen. Jenen 12,6%-Anteil an der deutschen Wirtschaft dürfte Berlin-Brandenburg zwischen 2040 und 2050 erreichen. Aufgrund seiner zentralen Lage in Europa ist es auch für internationale Konzerne attraktiv. Je nachdem wie sich die Wirtschaft im übrigen Deutschland entwickelt, **wird der Anteil der Hauptstadtregion bis 2030 auf 7 bis 7,2% an der gesamtdeutschen Wirtschaft steigen.**

Abb. 4:

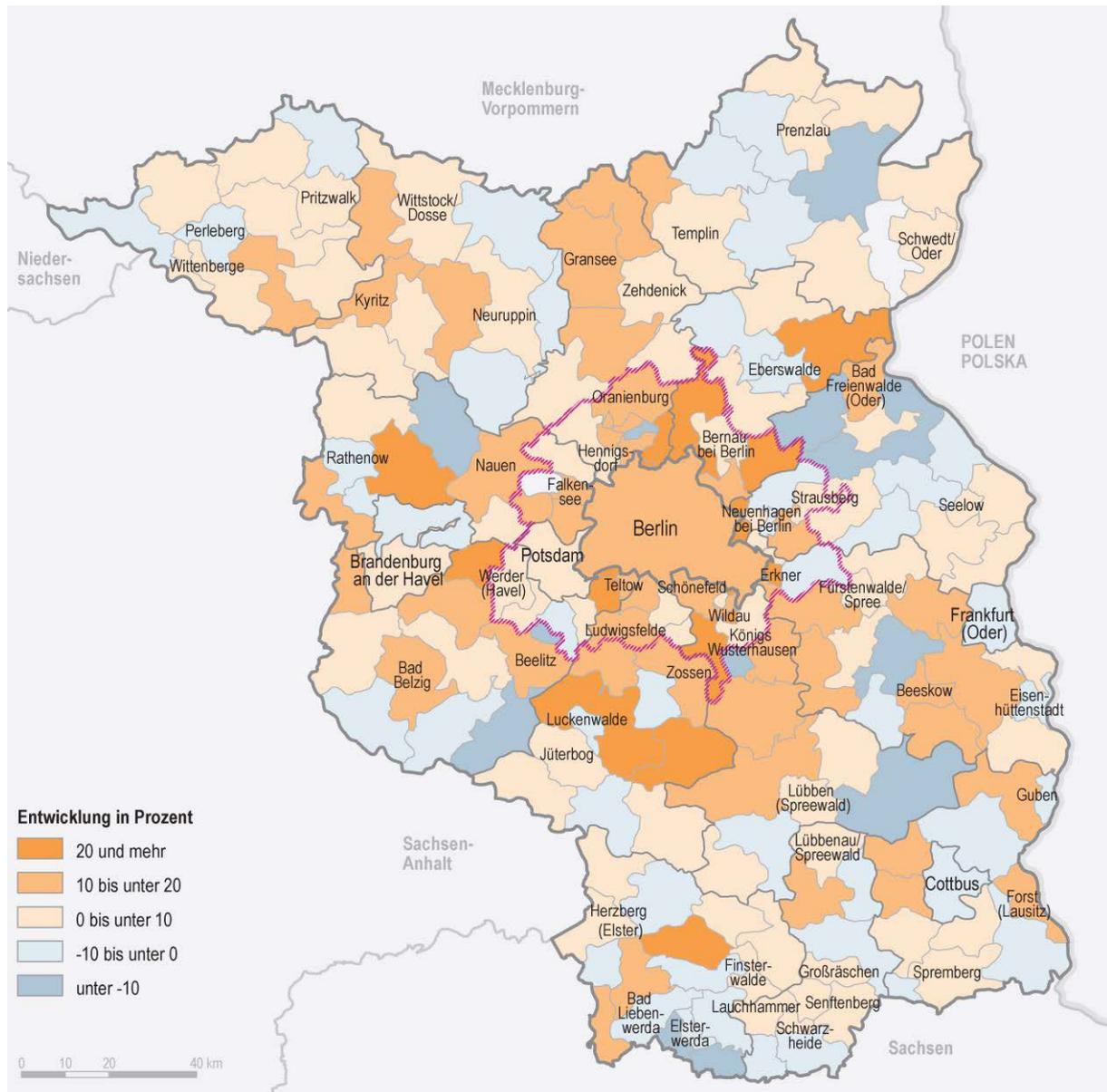


Die **Erwerbstätigenzahlen** folgen dem Wirtschaftswachstum mit einem zeitlichen Abstand. Auch hier zeigt das Berliner Wachstum sich ungebrochen (Abb. 4). Der Anteil der Hauptstadtregion an allen Erwerbstätigen Deutschlands stieg von 6,56% im Jahre 2005 auf 6,93% im Jahre 2017. Das Anwachsen der Beschäftigtenzahlen geht mittlerweile weit über Berlin und das Berliner Umland hinaus (Karte 3). Auch im Weiteren Metropolenraum weisen die meisten Gebietseinheiten ein Wachstum auf.

Größter Arbeitgeber der Hauptstadtregion ist der Berliner Senat mit 198.870 Beschäftigten (2017). An zweiter Stelle folgt die Landesverwaltung Brandenburg mit 58.610 Beschäftigten. Danach folgt der Bund in Berlin mit 41.595 Beschäftigten. Im Land Brandenburg beschäftigt er 16.970 Personen (Stat. Bundesamt, 2018: Personal des öffentlichen Dienstes 2017, Fachserie 14 Reihe 6, S. 44). An der Dominanz der öffentlichen Arbeitgeber wird sich in Zukunft wenig ändern. Berlin und Brandenburg verfügen damit über einen soliden, überdurchschnittlich bezahlten Arbeits- und Kaufkraftfaktor mit hoher Multiplikatorwirkung für andere Wirtschaftsbereiche.

Karte 3:

Beschäftigtenentwicklung am Arbeitsort in Berlin und in amtsfreien Gemeinden und Ämtern Brandenburgs 2012 bis 2016 (Juniwerte)



Aus: Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Raumordnungsbericht 2018, S. 20.

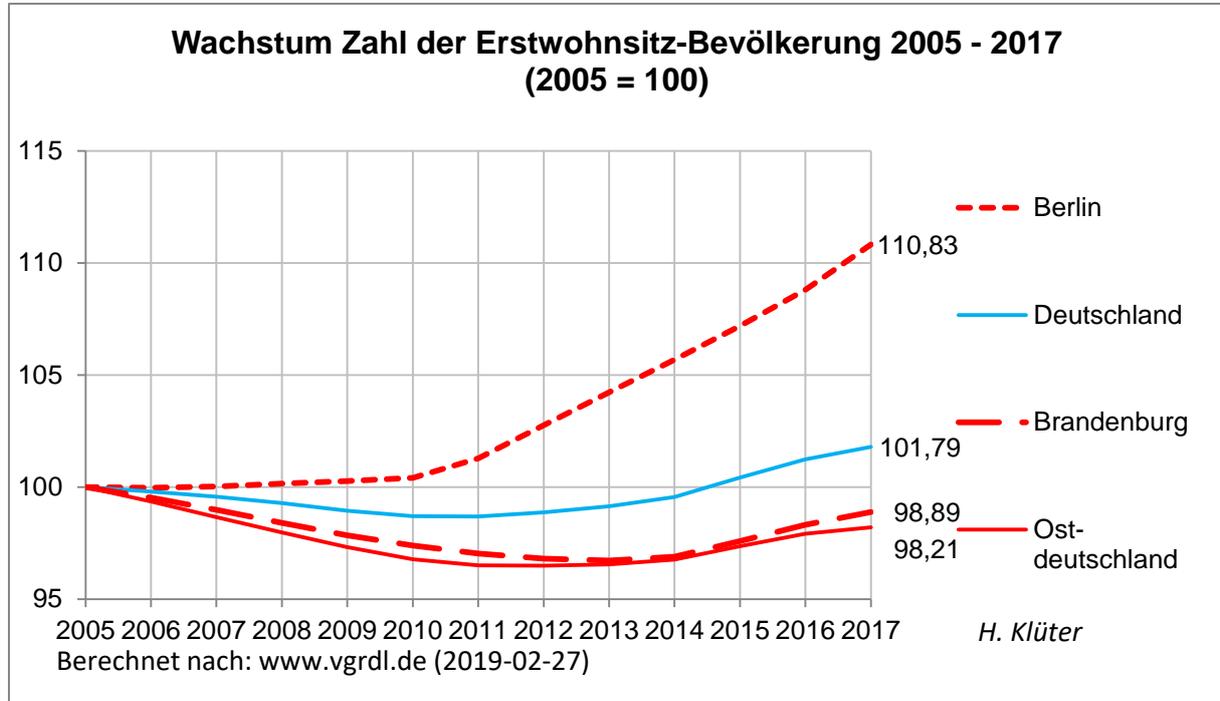
Mit weiterer Verzögerung reagiert die **Erstwohnsitz-Bevölkerung** auf das Wirtschaftswachstum (Abb. 5). Die Verzögerung ergibt sich unter anderem dadurch,

- dass die steigende Arbeitsnachfrage aus innerregionalen Reserven bedient werden konnte,
- dass viele neue Erwerbstätige zunächst unter Beibehaltung ihres alten Wohnsitzes in die Hauptstadt pendeln,
- oder dadurch, dass sie einen Zweitwohnsitz beziehen – der in der regulären Einwohnerstatistik nicht gezählt wird.

Derzeit gibt es in Berlin mindestens 130.000 Zweitwohnsitznehmer.

2005 wohnten 7,12% der Bevölkerung Deutschlands mit Erstwohnsitz in Berlin-Brandenburg. Damit wurde der damalige Anteil an den Erwerbstätigen um 0,56% übertroffen. Ursachen sind die überproportional hohen Studierendenzahlen und die ebenfalls überhöhten Zahlen der Bevölkerung im Rentenalter.

Abb. 5:



Von 2005 bis 2007 ging die Bevölkerung in Berlin-Brandenburg von 5,793 auf 5,741 Millionen zurück. In der Zeit von 2010 bis 2017 wuchs sie auf 6,118 Millionen – also um 377.000 Einwohner. Das entspricht etwa der Einwohnerzahl der Ruhrgebietsstadt Bochum. Damit stieg der Anteil an der gesamtdeutschen Bevölkerung bis 2017 auf 7,39%. Angesichts des bereits oben erwähnten starken Wirtschafts- und Erwerbstätigenwachstums könnte der Anteil bis 2030 auf 8% steigen. Das entspräche dann einer Einwohnerzahl von 6,720 Millionen Einwohnern oder einem weiteren Zuwachs von **602.000 Einwohnern**. Das wäre mehr als die heutige Einwohnerzahl der Stadt Leipzig. Mit diesem Wachstum wären Berlin und das Berliner Umland überfordert.

4. Unsere Metropolregion ist erfolgreich - Erfolg benötigt Fläche - Nur Brandenburg bietet Fläche für weitere Erfolge

Die wichtigste Aufgabe des Landesentwicklungsplans für die Hauptstadtregion wäre gewesen, dieses außergewöhnliche Wachstum zu kanalisieren. Es ist klar, dass die Stadt Berlin es nicht allein bewältigen kann. Die besondere Herausforderung für die gemeinsame Landesplanung besteht nicht nur in der Begrenzung der ausufernden Bodenspekulation und der Sicherung der Beschaffungsmöglichkeiten von bezahlba-

rem Wohnraum, sondern auch darin, Berlin vor dem Verkehrs- und Umweltkollaps zu bewahren und die lebensnotwendigen Grün-, Ausgleichs- und Erholungsflächen trotz des hohen Siedlungsdrucks in der Hauptstadt und ihrem Umland zu erhalten. Die für die weitere Entwicklung benötigten Wachstumsreserven bietet der Weitere Metropolenraum.

Zu S. 9:

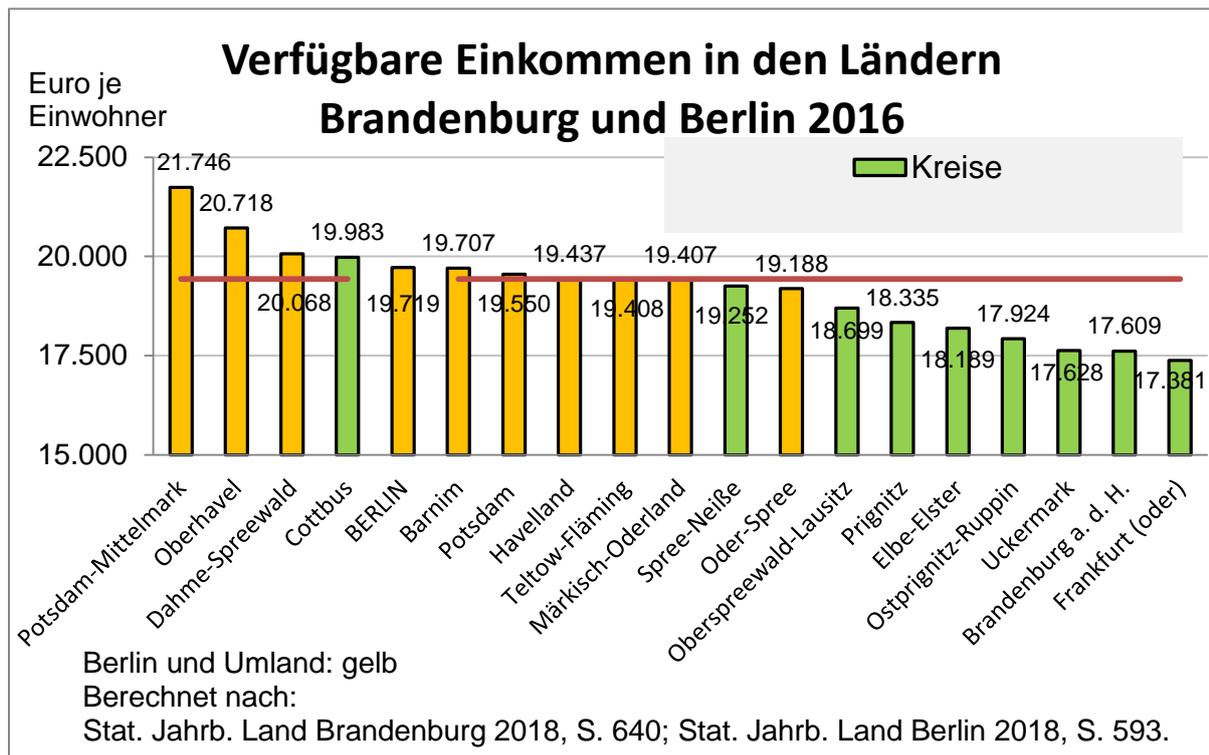
„Es gilt auch weiterhin, spezifische agrarische und touristische Kompetenzen des ländlichen Raumes als Dienstleistungsangebote für die urbane Nachfrage zu sichern, aber gleichzeitig auch den ländlichen Raum als Wohnstandort attraktiv zu machen.“

Alternativer Text:

„Im Weiteren Metropolenraum soll der besondere Freizeit- und Erholungswert ländlicher Räume für die Einwohner der Agglomerationen Berlin, Hamburg, Rostock und Szczecin mit einer regional effektiven Landwirtschaft verbunden werden. Sie bedient mit der Erzeugung hochwertiger, ökologisch einwandfreier Produkte die Nachfrage der eigenen Bevölkerung und der Metropolen, kooperiert mit einem regional angepassten Produktions- und Dienstleistungssektor. **Urbane Sektoren**, bei denen der Arbeitsplatz nicht oder zeitweise nicht mehr city-gebunden zu sein braucht (**Home Office u.a. Arbeitsformen**), verbunden mit qualitativ hochwertigem Wohnen und Arbeiten (**footloose industries**) vor ländlicher Kulisse, eröffnen somit neue Entwicklungschancen für ländliche Räume.

Damit ist ein **Wachstumskonzept für die ländlichen Räume** umrissen. Die von der Hauptstadt ausgehenden Wachstumsimpulse können an die ländlichen Räume weitergegeben werden.“

Abb. 6:



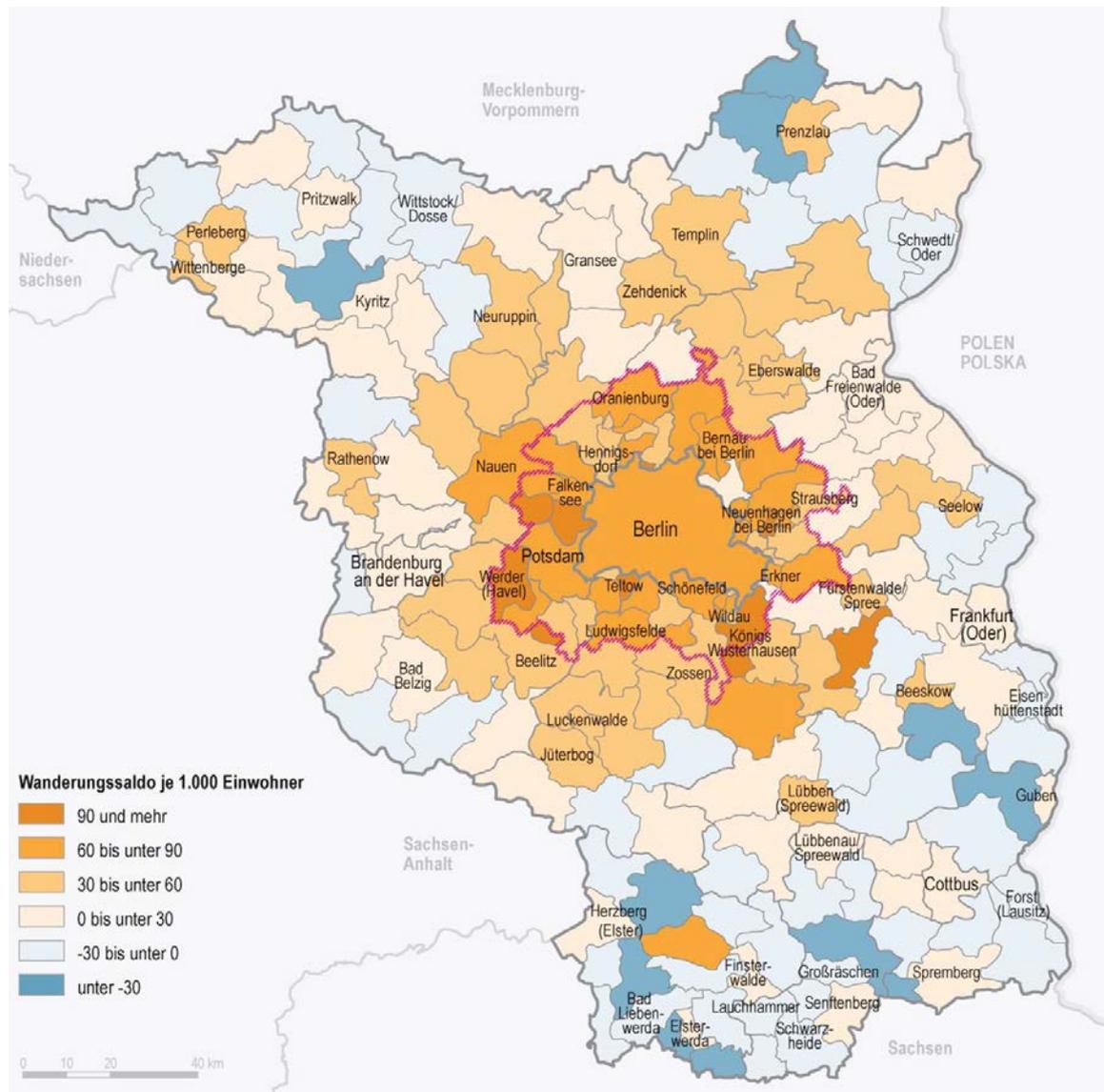
Daraus ergeben sich für das Land Brandenburg drei bedeutsame planerische Konsequenzen:

1. Das **Wohlstandsoptimum des Landes** orientiert sich nicht mehr an der Metropolen- und Zentrale-Orte-Hierarchie (das nach Meinung des LEP HR die gesamte räumliche Entwicklung in Brandenburg strukturiert).

Bereits 2016 hatten die Landkreise Potsdam-Mittelmark, Oberhavel und Dahme-Spreewald die Städte Berlin und Potsdam beim verfügbaren Einkommen je Einwohner überflügelt (vgl. Abb. 6).

Karte 4:

Wanderungssalden von Berlin und amtsfreien Gemeinden und Ämtern in Brandenburg 2012 bis 2016



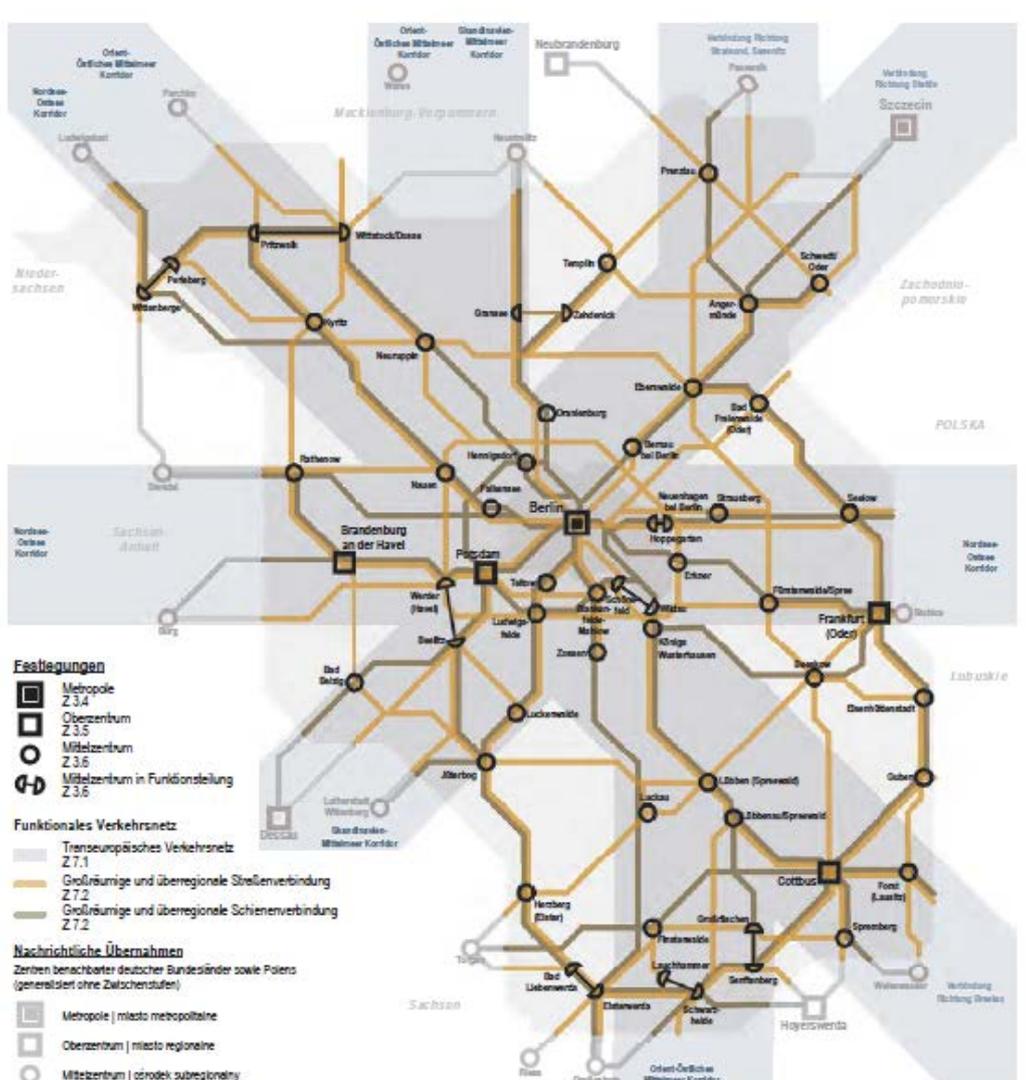
aus: Raumordnungsbericht 2018 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 18.

Die Wohnorte im Landkreis Oberhavel vereint dabei die Eigenschaft, an der kürzesten Verkehrsachse zwischen Berlin und der Ostsee zu liegen. Das bedeutet, dass der Arbeitsort in Berlin und die Freizeitmöglichkeiten an der Ostsee in relativ

kurzer Fahrzeit erreichbar sind. Dieser Vorzug gilt auch für die Kreise Barnim und Havelland, die Berlin in absehbarer Zeit ebenfalls überflügeln können.

2. Der **Berliner Umlandraum** entwickelt sich nicht nur nach innen, sondern auch nach außen, wie die positiven Wanderungssalden am Außenrand des Umlandraums zeigen (vgl. Karte 4). Für die zukünftige Entwicklung muss er erweitert werden.
3. Der **Weitere Metropolenraum** muss planerisch weiter differenziert werden. Da absehbar ist, dass das dortige Wachstum sich zunächst auf die **regionalen und**

Karte 5:
Überregionale und regionale Verkehrsachsen in Berlin-Brandenburg



Aus: Entwurf Landesentwicklungsplan 2019 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Anhang: Karte.

überregionalen Verkehrsachsen konzentriert, müssen diese als **besondere Planungskategorie** ausgewiesen werden (vgl. Karte 5). In den Gemeinden entlang dieser Achsen kollidieren die Interessen der Landnutzer bereits heute ähnlich intensiv wie im Berliner Umlandraum. Daraus ergibt sich ein erhöhter planerischer Koordinations- und Entwicklungsbedarf.

Die hinter diesen Leitlinien stehenden Trends sind aus der Landesstatistik und aus dem Raumordnungsbericht des Landes Brandenburg 2018 absehbar. Hier stellt sich erneut die Frage, warum die Landesplanung Berlin-Brandenburg diese Informationen nicht genutzt hat.

5. Wachstum und Wohlstand müssen regional gerecht verteilt werden

Zu S. 10:

*„Ebenfalls verkehrsreduzierend wirkt die Konzentration der Siedlung auf das Netz der Zentralen Orte. Diese in ihrer Funktion und Struktur historisch gewachsenen Städte kleiner und mittlerer Größe sind **hervorragend in das großräumige, aber auch lokale Verkehrsnetz eingebunden, weisen eine Konzentration von Einrichtungen der über-gemeindlichen Daseinsvorsorge auf und sind traditionell Bevölkerungsschwerpunkte.**“*

Ergänzung:

*„Die Zentralen Orte können nur im Bereich der **knotenorientierten Infrastruktur** gewisse Versorgungsleistungen tragen. Die stark wachsenden Bereiche ubiquitärer, adressorientierter und anschlussorientierter Infrastruktur, in denen durchweg ein hoher Nachholbedarf besteht, können mit Zentralen Orten nicht bedient werden (s.u.). **Die jahrzehntelange Konzentration wichtiger Versorgungseinrichtungen und der Bautätigkeit auf die größeren Zentralen Orte hat zu einer künstlichen Verknappung von Siedlungsflächen geführt und ist eine der Hauptursachen für die grassierende Bodenspekulation.** Sie muss dringend überwunden werden.“*

Zu S. 10:

*„Ergänzend eröffnet der LEP HR Möglichkeiten für eine Strategie des **„Sprung in die zweite Reihe“**. Die Strategie orientiert darauf, die Ober- und Mittelzentren im Weite-ren Metropolenraum, die aus Berlin über Schienenverbindungen in einer Fahrtzeit von bis zu 60 Minuten erreichbar sind, stärker in die positive Entwicklung der Haupt-stadtregion einzubeziehen.“*

Kommentar:

Der so genannte „Sprung in die zweite Reihe“ (gemeint sind Neuruppin, Gransee, Eberswalde, Fürstenwalde, Ludwigsfelde, Beelitz, Brandenburg – Rathenow wurde vergessen, s.o.) ist ein Trend, der bereits seit einem Jahrzehnt zu beobachten ist.

Ergänzung:

„Nach demselben 60-Minuten-Kriterium sollen Falkenberg, Herzberg, Finsterwalde, Bad Liebenwerda, Elsterwerda, Senftenberg, Spremberg, Lauchhammer, Schwarzhöhe entwickelt werden, denn sie gehören zur zweiten Reihe der Metropolen Leipzig und Dresden.

Planerisch zu ordnen und zu entwickeln ist der „Sprung in die dritte Reihe Berlins“, d. h. in die Städte Angermünde, Prenzlau, Bad Freienwalde, Frankfurt (oder), Beeskow, Eisenhüttenstadt, Guben, Lübben, Lübbenau, Jüterbog, Bad Belzig, Rheinsberg.“

Zu S. 10:

„Die Hauptstadtregion hatte bis vor wenigen Jahren in der Summe erhebliche Bevölkerungsverluste zu verzeichnen. Die Ursachen dieser Entwicklung waren einerseits hohe Sterbeüberschüsse, zum anderen Wanderungsverluste gegenüber den alten Bundesländern. Die Tatsache, dass es sich bei den Abwandernden überwiegend um junge Menschen handelte, hat Konsequenzen. Zum Beispiel stehen vieler Orts weniger junge Menschen für den Arbeitsmarkt bereit und in Folge des sogenannten „demografischen Echos“ wird die Geburtenrate weiter zurückgehen.“

Zu ersetzen durch:

„Derzeit beträgt der jährliche Zuzug von deutscher Bevölkerung aus Berlin zwischen 25.000 und 30.000 Personen (Abb. 7). Angesichts des Siedlungsdrucks in Berlin dürfte sich daran in Zukunft wenig ändern. Die Fortzüge der deutschen Bevölkerung aus Brandenburg nach Berlin sind demgegenüber rückläufig.“

Vor diesem Hintergrund ist der positive Wanderungssaldo Brandenburgs gegenüber Berlin von 2.258 Personen im Jahre 2010 auf mittlerweile 13.578 Personen im Jahre 2017 angewachsen. Diese Zahlen berücksichtigen nur die deutsche Bevölkerung (vgl. Abb. 8).

Abb. 7:

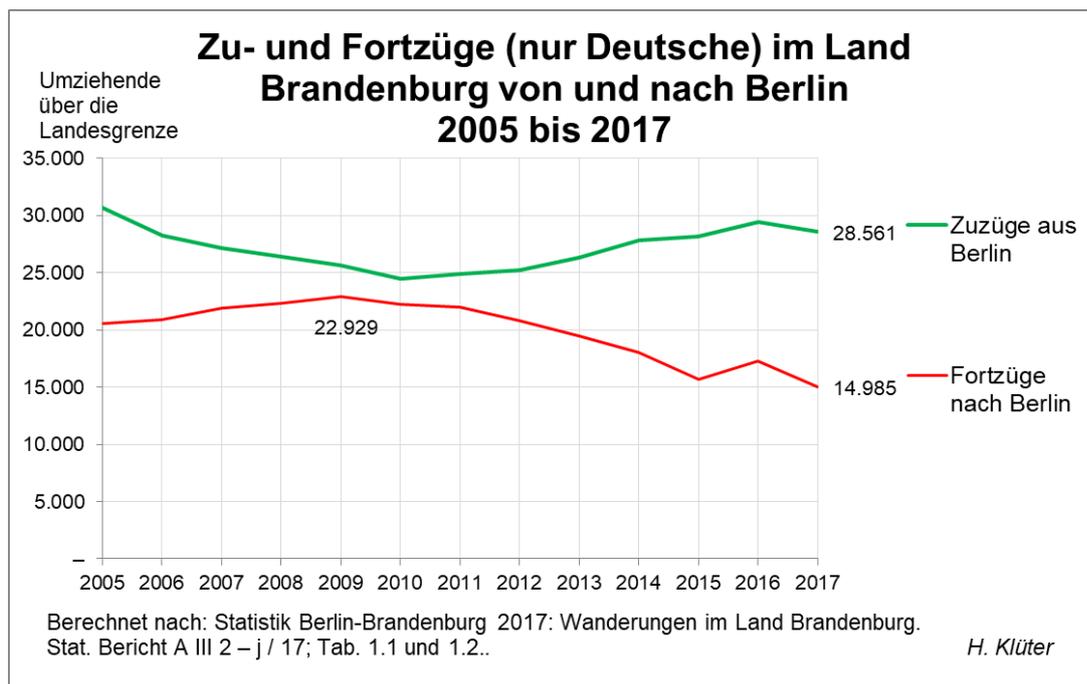


Abb. 8:

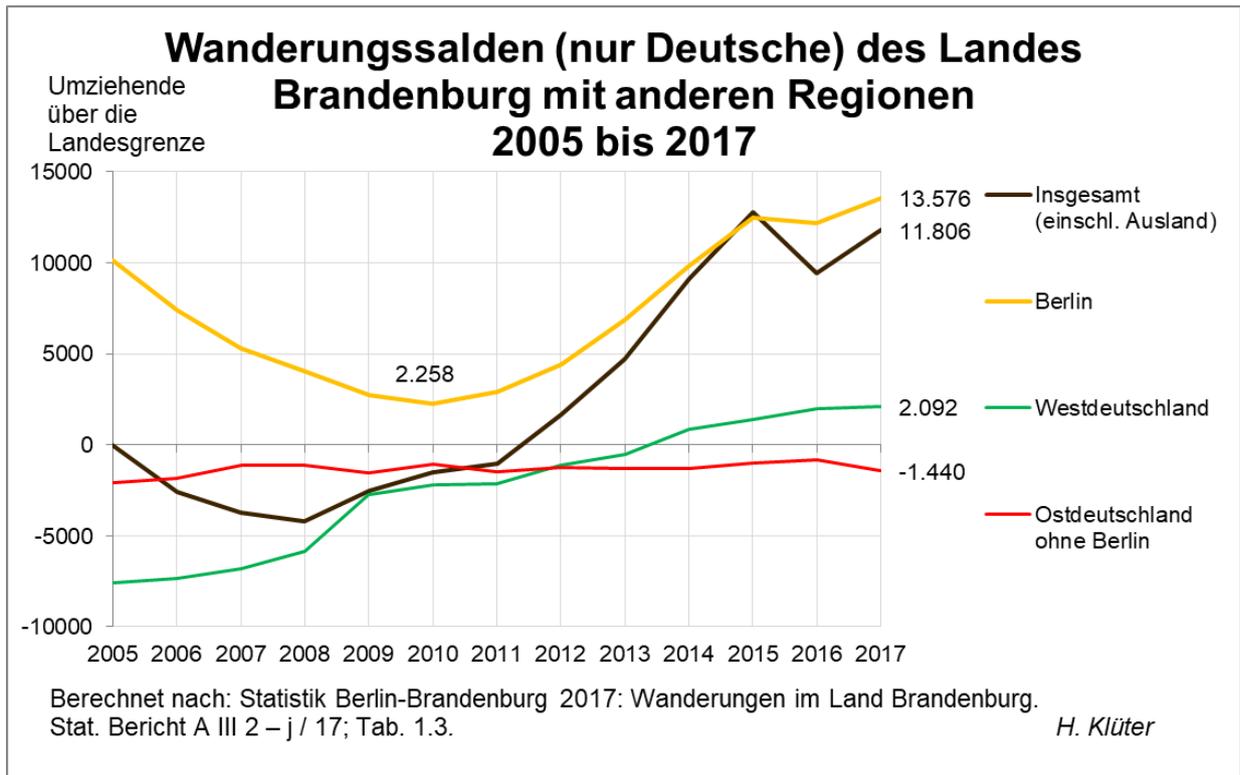
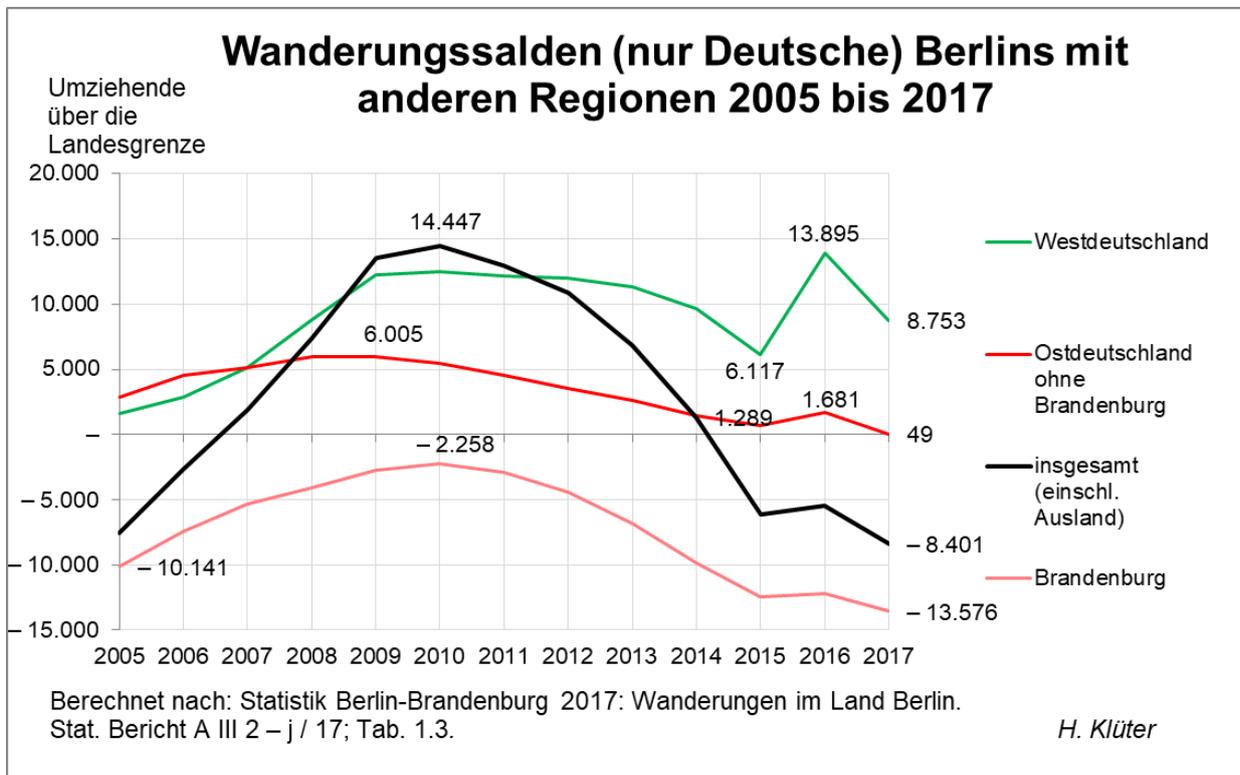


Abb. 9:



Die Berliner Wanderungsverluste Brandenburg gegenüber sind so groß, dass die dortige deutsche Bevölkerung seit 2015 trotz der Zuwanderung aus anderen ost-deutschen, westdeutschen und ausländischen Regionen einen Negativsaldo aufweist. Es bedeutet auch, dass die deutsche Bevölkerung Berlins per Saldo aufgrund des Geburtenüberschusses leicht anwächst bzw. stagniert (vgl. Abb. 9).

Von besonderer Bedeutung sind für Berlin und Brandenburg die **Zuzüge aus Polen**. Mit 17.920 Erstwohnsitznehmern bildeten sie 2017 die **größte europäische Ausländergruppe in Brandenburg** und in Berlin die nach der Türkei zweitgrößte Gruppe mit 56.856 Personen. Die Polinnen und Polen sind in der Regel gut ausgebildet, haben bessere Fremdsprachenkenntnisse als die Deutschen und bewirken mit ihrer Zuwanderung vor allem in aus deutscher Sicht peripher gelegenen Grenzgemeinden wie beispielsweise Gartz (Oder) ein solides Bevölkerungswachstum. Die Integration der polnischen Zuziehenden soll besonders gefördert werden, wobei insbesondere die von ihnen ausgehende Baunachfrage zu berücksichtigen ist.

Zu S. 10:

„Als öffentliche Daseinsvorsorge werden Tätigkeiten der öffentlichen Hände bezeichnet, welche einer grundlegenden Versorgung der Bevölkerung mit wesentlichen Gütern und Dienstleistungen dienen. Als klassische Bereiche der öffentlichen Daseinsvorsorge gelten dabei technische Infrastrukturaufgaben wie die Abfallbeseitigung, die Versorgung mit Wasser, Gas und Strom sowie der Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Zur öffentlichen Daseinsvorsorge im sozialen Bereich gehören Bildungseinrichtungen, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen (wie Krankenhäuser, Kindertagesstätten oder Pflegeeinrichtungen) oder auch die Bereitstellung von kulturellen Angeboten. Die Beantwortung der Frage, welche Güter und Dienstleistungen von öffentlicher Seite bereitgestellt werden müssen, ist durchaus umstritten und unterliegt – wie damit auch die Definition des Begriffes „öffentliche Daseinsvorsorge“ selbst – dem gesellschaftlichen Wandel.“

Alternativtext:

„Infrastruktur umfasst die Anlagen, Organisation, Finanzierung und Führung von Unternehmen, die bestimmte langfristig **vorhandene Funktionsdefizite marktwirtschaftlicher Systeme** im **politisch gesetzten Auftrag** abdecken oder ausgleichen sollen. Viele Infrastrukturleistungen werden über Gebietskörperschaften und andere räumlich definierte Versorgungsunternehmen erbracht. Die Grenze zwischen privat- und gemeinwirtschaftlichen Unternehmensformen fällt dabei regional unterschiedlich aus.“

(aus: Informationen zur Raumentwicklung 2000, Nr. 9/10: S. 605)

Es gibt verschiedene Typen von Infrastruktur

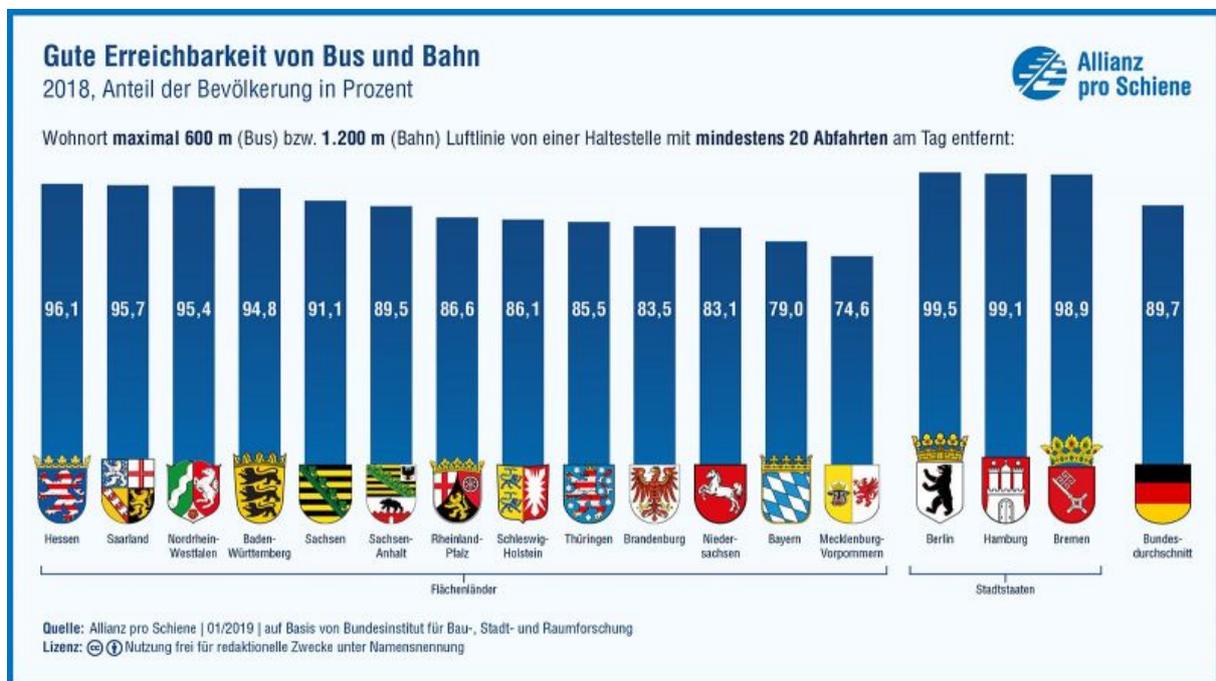
- **Ubiquitäre Infrastruktur:**
Der Empfänger ist überall erreichbar, z.B. durch Radio oder Mobiltelefon.

- **Wohnadressorientierte Infrastruktur:**
Waren und Dienstleistungen werden zur Adresse des Empfängers gebracht, z. B. mit der Post oder einem anderen Zustelldienst.
- **Knotenorientierte Infrastruktur:**
Der Empfänger bewegt sich zu einem Knoten, in dem er die nachgefragte Ware oder Dienstleistung in Empfang nimmt, z. B. Schule, Krankenhaus, Einzelhandelsgeschäft, Arzt, Apotheke, Gemeindeverwaltung.
- **Anschlussinfrastruktur:**
Ein Haushalt wird in einem einmaligen Akt an ein Netz angeschlossen, z. B. das Strom- oder Breitbandnetz. Anschlussinfrastruktur wird manchmal als Sonderfall wohnadressorientierter Infrastruktur abgehandelt werden.

6. Die strukturelle Benachteiligung ländlicher Gemeinden im Weiteren Metropolitanraum muss beendet werden

Der technische Fortschritt hat dazu geführt, dass große Teile der Knoteninfrastrukturleistungen, die oft in Zentralen Orten konzentriert sind, durch Leistungen **ubiquitärer oder wohnadressorientierter Infrastruktur substituiert** werden. Die Leistungen im Bildungs- und Gesundheitsbereich müssen außerdem Art. 3 GG genügen, was in einigen ländlichen Räumen Brandenburgs aufgrund der extrem langen Wege nicht der Fall ist und daher verbessert werden muss.

Abb. 10:



Aus: <https://www.allianz-pro-schiene.de/presse/pressemitteilungen/bundeslaender-im-vergleich-kurze-wege-in-hessen-zur-haltestelle-lange-in-bayern/> (2019-01-17)

Im Bundesdurchschnitt sind derzeit etwa 11,3% der Bevölkerung in Hinblick auf Erreichbarkeit (Wohnadressorientierte Infrastruktur) als benachteiligt. Im Land Bran-

denburg sind es jedoch 16,5% - also ein Drittel mehr. Es sollte Ziel der Landesplanung sein, diesen Missstand zu beseitigen.

Zu S. 12,13:

„Als Identitätsorte für die Bürgerinnen und Bürger und als Anziehungspunkte für den Tourismus sind die Städte wichtige Anker im Raum. Durch Maßnahmen der Stadterneuerung, den Ausbau der Infrastruktur, die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Schaffung neuer Parkanlagen und Grünflächen sowie durch Maßnahmen der Umweltentlastung haben auch innerstädtische Lagen eine hohe Wohnqualität gewonnen. Durch die Stärkung von Möglichkeiten zur Partizipation können die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem unmittelbaren städtischen Lebensumfeld und die Akzeptanz für wichtige Projekte der Stadtentwicklung erhöht werden.“

Kommentar:

Das muss für alle Gemeinden im Lande gelten, nicht nur für Städte. Der Text lautet dann:

„Als Identitätsorte für die Bürgerinnen und Bürger und als Anziehungspunkte für den Tourismus sind die Städte und Gemeinden wichtige Anker im Raum. Durch Maßnahmen der Stadt- und Dorferneuerung, den Ausbau der Infrastruktur, die Gestaltung der öffentlichen Räume, die Schaffung neuer Parkanlagen und Grünflächen sowie durch Maßnahmen der Umweltentlastung haben auch innerörtliche Lagen eine hohe Wohnqualität gewonnen. Durch die Stärkung von Möglichkeiten zur Partizipation können die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrem unmittelbaren Lebensumfeld und die Akzeptanz für wichtige Projekte der Stadt- und Gemeindeentwicklung erhöht werden.“

Zu S. 13:

„Die regionalen Entwicklungspotenziale sind für die Entwicklung der ländlichen Räume zu mobilisieren, lokale und regionale Wirtschaftskreisläufe zur Erschließung und Nutzung regionaler Ressourcen auszubauen. Die verstärkte Einbindung der zivilgesellschaftlich vernetzten Akteure in Partizipationsprozesse ist bei der Erarbeitung tragfähiger Lösungsansätze von besonderer Bedeutung.“

Ergänzung:

„Die ländlichen Gemeinden müssen befähigt werden, die von Berlin ausgehenden Wachstumsimpulse aufzunehmen und für ihre Eigenentwicklung einzusetzen. Dies betrifft nicht nur hochwertiges Wohnen, sondern auch die Anbindung an schnelle Kommunikationsnetze für Home Office, Sicherung der Erreichbarkeit im ÖPNV, Ausstattung mit Bildungs-, Gesundheits-, Freizeit-, Erholungs- und Kultureinrichtungen.“

Zu S. 14:

„Die Gestaltung und Erhaltung der Kulturlandschaft und die Sicherung einer bedarfsgerechten Infrastruktur sind zur Unterstützung der Verflechtung mit den Verdichtungsräumen dauerhaft zu sichern.“

Alternativtext:

„Die Gestaltung und Erhaltung der Kulturlandschaft sowie der Aus- und Aufbau einer zukunftsfähigen, dem Art. 3 GG genügenden Infrastruktur, einschließlich der Verflechtung mit Verdichtungsräumen ist dauerhaft zu entwickeln.“

Zu S. 14:

„In diesen Zusammenhängen haben die Mittelzentren mit ihren Schnittstellen zwischen Regionalverkehr und dem übrigen ÖPNV in der Fläche eine herausragende Bedeutung für die Erschließung und Stabilisierung der ländlichen Räume. Durch deren Einbindung in das funktionale Verkehrsnetz werden die Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte Erschließung aller Teile der Hauptstadtregion geschaffen.“

Alternativtext:

„In diesen Zusammenhängen haben Mittelzentren und Park&Ride-Zentren (s.u.) als Schnittstellen zwischen Regionalverkehr und dem übrigen Verkehr eine große Bedeutung zur Sicherung der wohnadressorientierten Infrastruktur und die Erreichbarkeit der Metropole.“

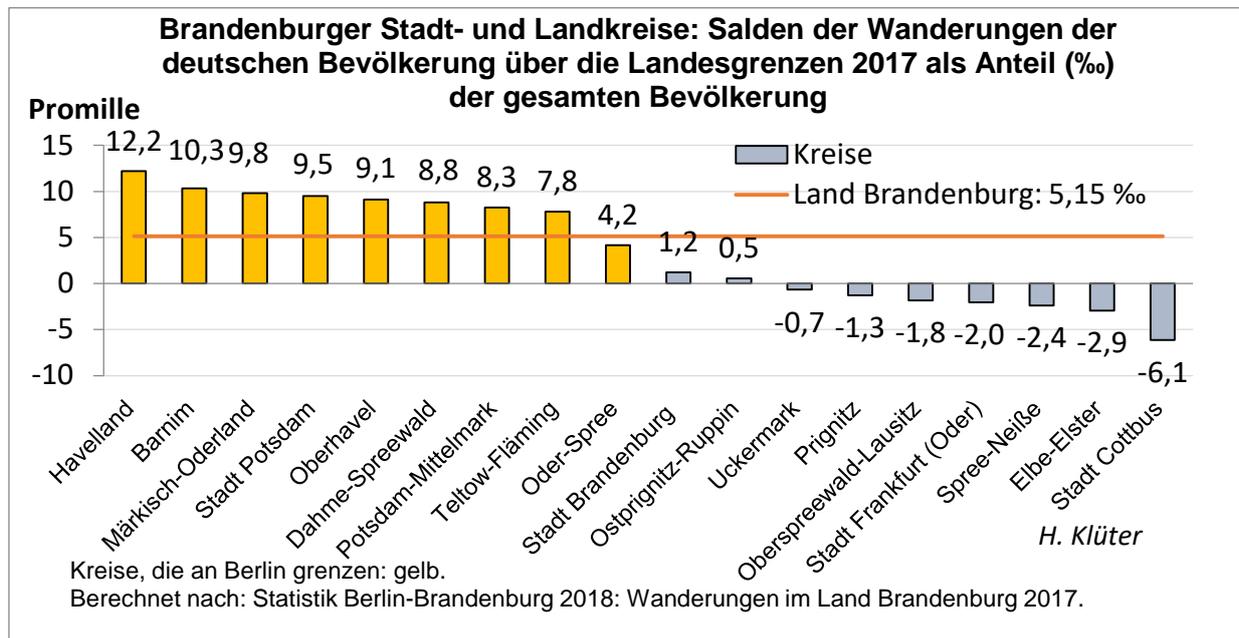
Zu S. 15:

„Wegen des erwarteten Bevölkerungszuwachses im Kern der Hauptstadtregion wird trotz des summarisch zu erwartenden Bevölkerungsrückgangs im Weiteren Metropolenraum weiterhin von einem Anstieg der Flächeninanspruchnahme der Bevölkerung, z. B. für Wohnen, Dienstleistungen und Freizeitausgehen sein.“

Alternativtext:

„Aufgrund des starken Wirtschaftswachstums wird die Bevölkerung im nördlichen Weiteren Metropolenraum anwachsen, wenn die Landesplanung die von ihr aufgebauten Entwicklungshindernisse beseitigt. Dieses Erfordernis ergibt sich auch aus der anwachsenden Bodenspekulation in Berlin und seinem Umland.“

Abb. 11:



Ansätze für eine Trendumkehr der Wanderungsverhältnisse sind bereits aus der Statistik ersichtlich. Ostprignitz-Ruppin ist der erste nicht an Berlin grenzende Landkreis, der einen positiven Wanderungssaldo aufweist (Abb. 11).

Auch in der Uckermark und in der Prignitz ist eine solche Entwicklung absehbar. Es ist daher von einem beträchtlichen Anstieg der Flächennachfrage durch Zuziehende auszugehen. Für die Entwicklung im südlichen Weiteren Metropolenraum müssen die Länder Brandenburg, Sachsen und der Bund den Kohle-Kompromiss konstruktiv umsetzen.

Zu S. 16:

„Der Landesentwicklungsplan zeichnet einen strukturellen räumlichen Rahmen vor, der die Erschließung des Raumes durch ein engmaschiges Netz Zentraler Orte innerhalb zumutbarer Erreichbarkeiten für übergemeindlich wirkende Versorgungsangebote absichert. Dem gegenüber hat die Landesplanung kein Mandat, für Teilräume, Landkreise oder Gemeinden Finanzierungs-, Ausstattungs- oder Personalstandards festzulegen.“

Man darf bestimmte Teile der Bevölkerung nicht besser behandeln, weil sie in Zentralen Orten wohnen. Artikel 12 Landesverfassung Brandenburg lautet:

- „(1) Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich. **Jede Willkür und jede sachwidrige Ungleichbehandlung ist der öffentlichen Gewalt untersagt.**
- (4) **Das Land**, die Gemeinden und Gemeindeverbände sind verpflichtet, für die Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen von Menschen mit und ohne Behinderungen zu sorgen.“

Daher muss der Text im LEP HR auf S. 16 gegen folgende Sätze ausgetauscht werden:

„Die Landesplanung steht in der Verantwortung, nicht nur die knotenorientierte Infrastruktur über die Ausweisung Zentraler Orte zu sichern, sondern auch eine adäquate Versorgung mit ubiquitären, adress- und wohnortorientierten Dienstleistungen zu gewährleisten. Dabei gelten Art. 3 GG und die Artikel 7 bis 12 der Brandenburg Landesverfassung nicht nur für die Bewohner von Mittel- und Oberzentren, sondern eintragbar für alle Bewohner des Landes Brandenburg. **Das Land Brandenburg muss seiner daraus erwachsenden Pflicht, Mindeststandards für die Versorgung der Bevölkerung dünn besiedelter Ländlicher Räume zu erfüllen, so schnell wie möglich nachkommen.**“

Zu S. 18:

Zu Z1.1 <Liste der Berliner Umlandgemeinden>

Kommentar:

Angesichts der im Raumordnungsbericht 2018 Berlin-Brandenburg aufbereiteten Daten muss das Berliner Umland (BU) erweitert werden, und zwar mindestens um Eberswalde + Gden, Fürstenwalde + Gden, Zossen, Beelitz + Gden, Nauen + Gden.

Zu S. 19:

Die entsprechenden Gemeinden sind im Weiteren Metropolenraum (WMR) zu streichen.

Zu S. 19 bis 22: <Liste der Gemeinden im Weiteren Metropolenraum>

Empfehlung:

Die Bezeichnung „Weiterer Metropolenraum“ sollte durch die Bezeichnung „Ergänzungsräume der Metropolen Hamburg, Leipzig, Dresden, Szczecin sowie der Ostseeküste“ (EMO) ersetzt werden.

Innerhalb des EMO sollten „**Ländliche Räume entlang der regionalen und überregionalen Verkehrsachsen**“ ausgewiesen werden. Die Achsen sind im LEP H-R bereits umrissen. Die genaue Abgrenzung sollten die Regionalen Planungsgemeinschaften vornehmen. Die übrigen Teile des EMO sollten „**Dünn besiedelter ländlicher Raum**“ genannt werden.

Zu S. 24:

*„G 2.5 Informations- und Kommunikationsinfrastruktur
In allen Teilen der Hauptstadtregion soll flächendeckend die Nutzung einer modernen und leistungsfähigen Informations- und Kommunikationsinfrastruktur ermöglicht werden.“*

Dieser Grundsatz sollte als verbindliches Ziel (Z 2.5) klassifiziert werden.

Zu S. 26:

Ergänzung:

„Z 2.16:

Für die Ansiedlung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen und Großviehanlagen (Anlagen mit mehr als 500 Rindern (GV), und/oder mehr als 2000 Schweinen oder mehr als 380 Sauen mit 3000 Ferkeln und/oder mehr als 9000 Geflügeltieren, wobei die Besetzung einer Stallanlage 600 Tiere nicht überschreitet) müssen Raumordnungsverfahren durchgeführt werden. Vgl. dazu auch Landesverfassung Brandenburg Art. 21 (5).“

S. 27 – 28:

Zu Z3.1 bis Z3.6 <Zentrale Orte: Metropole, Oberzentren, Mittelzentren>

Kommentar:

Z3.1 bis Z3.6 widersprechen dem Gleichheitsgrundsatz des Grundgesetzes und der Brandenburger Verfassung. Die Bevölkerung, die zufällig in Orten lebt, die die Landesplanung für zentral hält, darf nicht prinzipiell besser gestellt werden, als die übrige Bevölkerung. Das gilt vor allem für die Gewährleistung der Zugänglichkeit und Erreichbarkeit ubiquitärer, wohnadressorientierter und Anschlussinfrastruktur.

7. Der weitere Metropolitanraum bietet den Städtern hochwertige Wohn- und Freizeitmöglichkeiten vor ländlicher Kulisse

Zu S. 32:

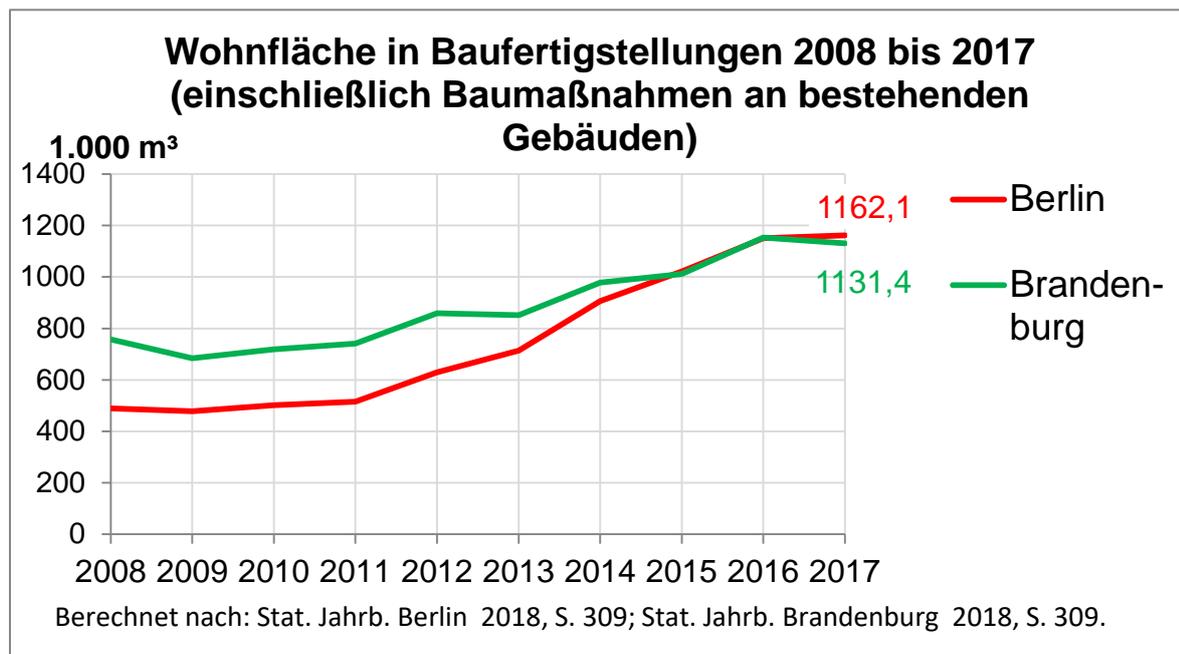
„Z5.5 Eigenentwicklung für den örtlichen Bedarf

(1) In allen Gemeinden oder Gemeindeteilen, die keine Schwerpunkte für die Wohnsiedlungsflächenentwicklung gemäß Z 5.6 sind, ist eine Wohnsiedlungsentwicklung für den örtlichen Bedarf im Rahmen der Eigenentwicklung nach Absatz 2 möglich.

(2) Die Eigenentwicklung ist durch Innenentwicklung und zusätzlich im Rahmen der Eigenentwicklungsoption mit einem Umfang von bis zu 1 Hektar / 1000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 31. Dezember 2018) für einen Zeitraum von zehn Jahren für Wohnsiedlungsflächen möglich. Wohnsiedlungsflächen, die in Flächennutzungsplänen oder in Bebauungsplänen vor dem 15. Mai 2009 dargestellt bzw. festgesetzt wurden, aber noch nicht erschlossen oder bebaut sind, werden auf die Eigenentwicklungsoption angerechnet.“

Kommentar:

Abb. 12:



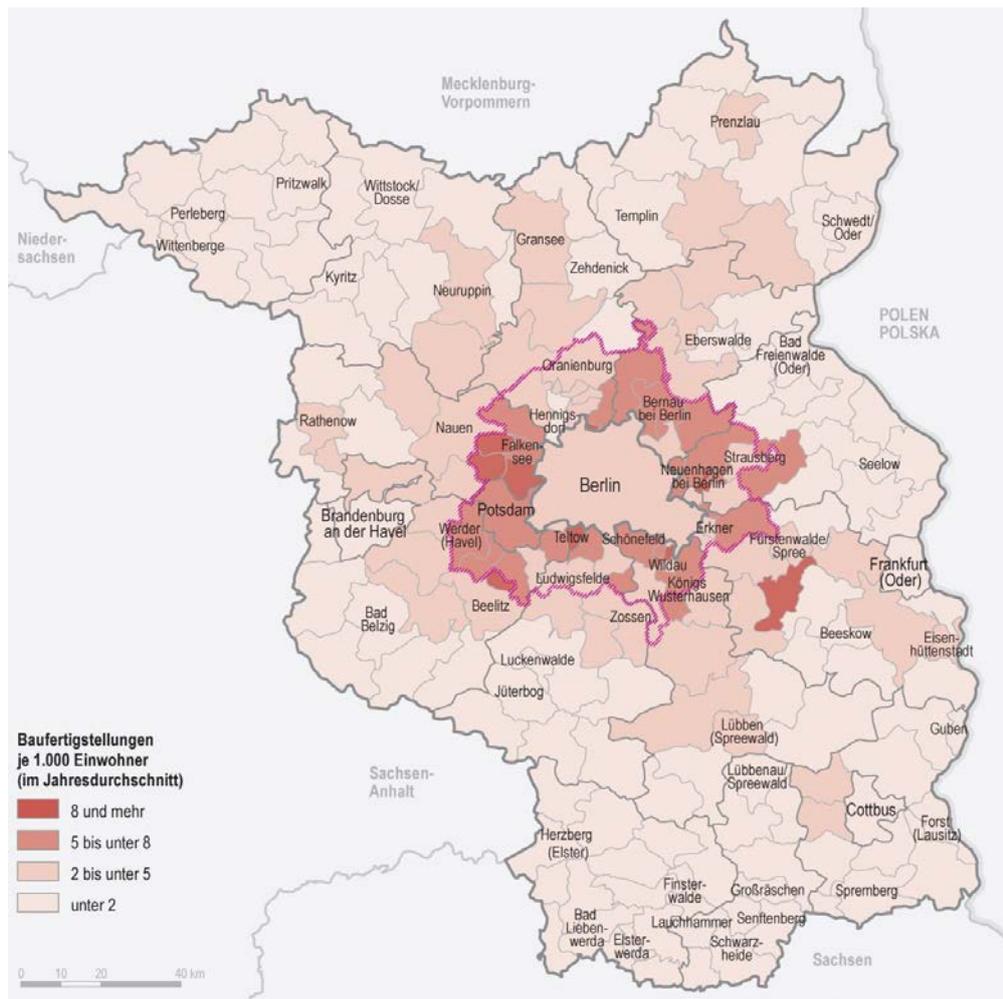
Z5.5 widerspricht den oben dargelegten Wachstumserfordernissen. Derzeit kann Berlin höchstens die Hälfte des anstehenden Wachstums verarbeiten. Dabei dürfte jedem klar sein, dass das bisher erreichte Bauvolumen nicht ausreicht (vgl. Abb. 12). Da die Berliner Flächen nur begrenzt zur Verfügung stehen, muss zunächst auf das Land Brandenburg ausgewichen werden. Dabei lag die Neubauintensität (2012 bis 2016) innerhalb des Berliner Umlands bei 5,5 jährlichen Neubauwohneinheiten je 1.000 Einwohner. Die Bodenspekulation steigt entsprechend an. Im Weiteren Metropolitanraum war die Neubauintensität mit 1,8 jährlichen Neubauwohneinheiten je 1.000 Einwohner fast so hoch wie in Berlin, das im betrachteten Zeitraum auf 2,0 kam. Das bedeutet, dass der Wohnungsbestand im Weiteren Metropolitanraum erstmals seit der Wiedervereinigung nicht geschrumpft, sondern gewachsen ist – um

1,0% (vgl. Raumordnungsbericht 2018 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 38). In Hinblick auf Wohnqualität fällt Berlin weit hinter Brandenburg zurück. In Berlin konnten 2016 nur 16% der Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern errichtet werden. In Brandenburg lag deren Anteil 2012 bis 2017 bei 69%.

Karte 6 zeigt, dass die vor einem Jahrzehnt noch signifikanten Unterschiede in der Neubautintensität zwischen Berliner Umland und Weiteren Metropolenraum immer mehr verschwinden. Ebenso wird immer deutlicher, dass das Wachstum sich nicht auf Mittel- und Oberzenten beschränkt, sondern flächig um sich greift. Die von der Landesplanung geäußerte Gefahr einer Zersiedlung trifft auf Berlin mit 4.055 Einwohnern/km² mit Sicherheit und auf das Berliner Umland mit 335 Einwohnern/km² teilweise zu. Sie liegt bereits höher als die mittlere Bevölkerungsdichte in Deutschland (232 Einwohnern/km²). **Für den weiteren Metropolenraum mit einer Bevölkerungsdichte von 49 Einwohnern/km² außerhalb der Stadtkreise Cottbus, Brandenburg a.d.H. und Frankfurt (Oder) ist die Zersiedlungsbefürchtung absurd.**

Karte 6:

Jährliche Baufertigstellungen von Wohnungen in neuen Wohngebäuden je 1.000 EW in Berlin und in amtsfreien Gemeinden und Ämtern Brandenburgs 2012 bis 2016

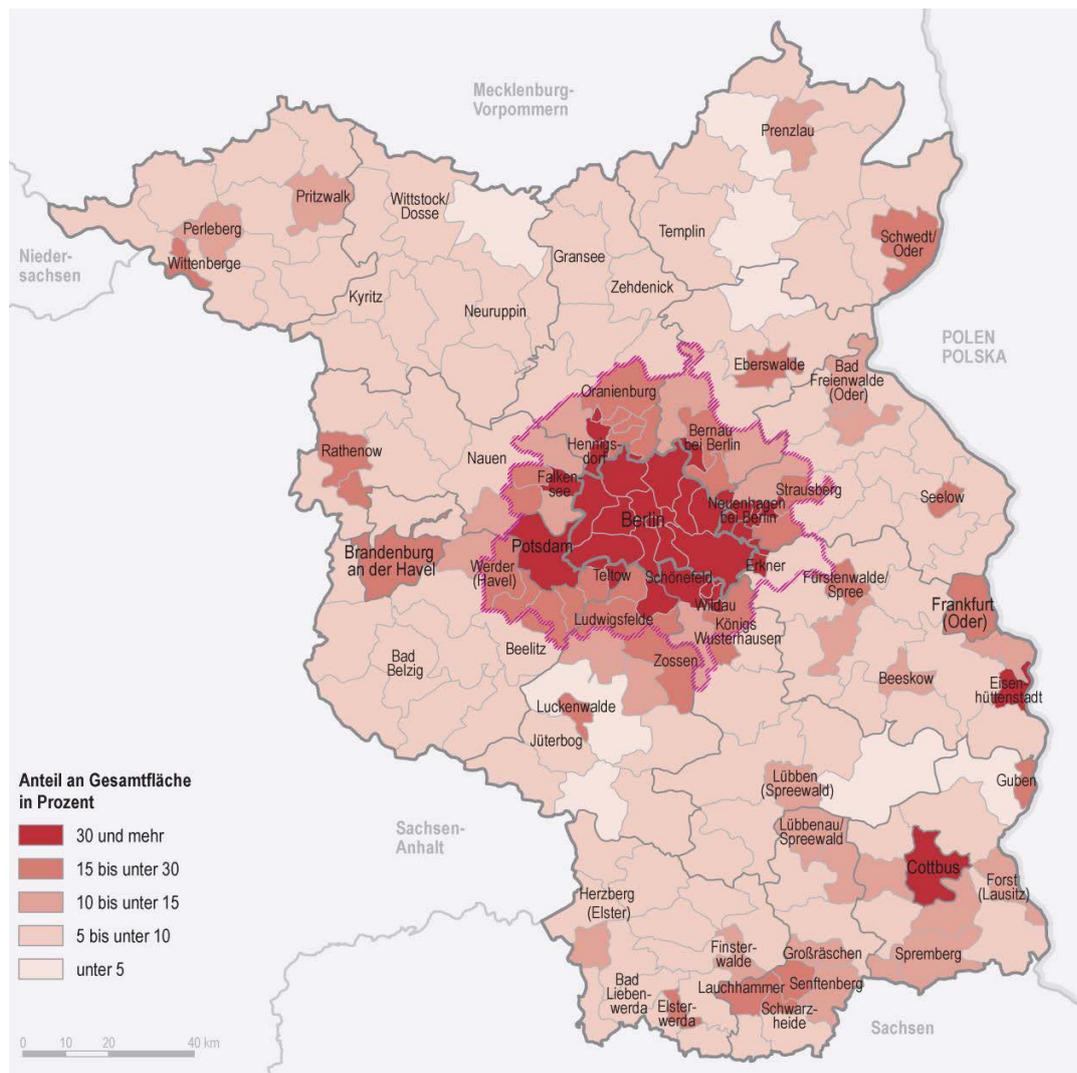


Aus: Raumordnungsbericht 2018 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 39.

Im Sinne einer konstruktiven Entwicklungspolitik muss ein Inventar über alle Wachstumsreserven der Gemeinden in der Hauptstadtregion angelegt werden. Erst wenn die Gemeinden in Abstimmung mit der Regionalplanung dies geleistet haben, wenn aussichtslose alte B-Pläne gelöscht sind, kann bestimmt werden, wieviel in Hinblick auf das anstehende Wachstum der Hauptstadtregion gebraucht wird, und wieviel für die Planperioden nach 2030 vorzuhalten ist. Für die vorläufige Planung kann der Anteil der Verkehrs- und Siedlungsfläche an der Gesamtfläche als Rahmenorientierung dienen. Karte 7 zeigt deutlich, dass in einigen Gemeinden des Berliner Umlands wie Potsdam, Falkensee, Henningsdorf, Erkner und anderen bereits die Drittelgrenze des Siedlungs- und Verkehrsflächenanteils überschritten wird. **Die größten Reserven mit Werten unter 10% Siedlungs- und Verkehrsfläche gibt es im Weiteren Metropolitanraum. Um diese optimal zu nutzen, müssen Z5.5 und Z5.7 ersatzlos gestrichen werden.** Die Beschränkungen und Steuerungsmöglichkeiten, die sich für die Gemeinden aus dem Baugesetzbuch ergeben, sind völlig ausreichend.

Karte 7:

Anteile der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Bodenfläche der Berliner Bezirke, amtsfreien Gemeinden und Ämter Brandenburgs 2016



Aus: Raumordnungsbericht 2018 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, S. 46.

Zu S. 33:

„G 5.8 Wohnsiedlungsflächenentwicklung in den Städten der **zweiten Reihe** In den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die **aus der Metropole Berlin** über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind (Städte der zweiten Reihe), sollen wachstumsbedingte Bedarfe an Wohnsiedlungsflächen besondere Berücksichtigung finden.“

Der Text ist wie folgt zu ergänzen:

„G 5.8 Wohnsiedlungsflächenentwicklung in den Städten der zweiten und dritten Reihe

In den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus den Metropolen Berlin, Leipzig und Dresden über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind (Städte der zweiten Reihe, einschließlich Rathenow), sollen wachstumsbedingte Bedarfe an Wohnsiedlungsflächen besondere Berücksichtigung finden. Gleiches gilt für die Städte der dritten Reihe (Angermünde, Prenzlau, Bad Freienwalde, Frankfurt (Oder), Beeskow, Eisenhüttenstadt, Guben, Lübben, Lübbenau, Jüterbog, Bad Belzig, Rheinsberg) und für den ländlichen Raum entlang regionaler und überregionaler Verkehrsachsen gelten.“

Kommentar:

Da die Bahn im Planungszeitraum auf einigen Strecken die Geschwindigkeiten erhöhen wird bzw. soll, erfasst das 60-Fahrminuten-Kriterium auch weitere Orte.

Zu S. 33:

Ergänzung:

„Z5.11:

Im Berliner Umland und im ländlichen Raum entlang regionaler und überregionaler Verkehrsachsen sind der Neubau und die Erweiterung von Großviehanlagen untersagt.“

Es hat sich gezeigt, dass Großviehanlagen ihre Standorte weiträumig entwerfen, dass dort also die wirtschaftlich viel notwendigere Entwicklung als hochwertiges Wohngebiet durch Neu- oder Ausbauten solcher Anlagen empfindlich gestört würde.

Zu S. 34:

Z6.2 Freiraumverbund:

Angesichts des zu erwartenden Wachstumsdrucks und der Bodenspekulation im Land Brandenburg muss der Freiraumverbund als G, also als planerisch abzuwägender Grundsatz der Raumordnung behandelt werden.

8. Dem übermäßig wachsenden Straßenverkehr muss mit qualitativen multimodalen Verbesserungen begegnet werden (Park&Ride-Zentren)

Zu S. 36: **Verkehrsentwicklung**

Die im LEP HR aus dem LEPro 2007 zitierten Artikel sind bereits 12 Jahre alt und werden den inzwischen eingetretenen Entwicklungen nicht mehr gerecht.

Abb. 13:

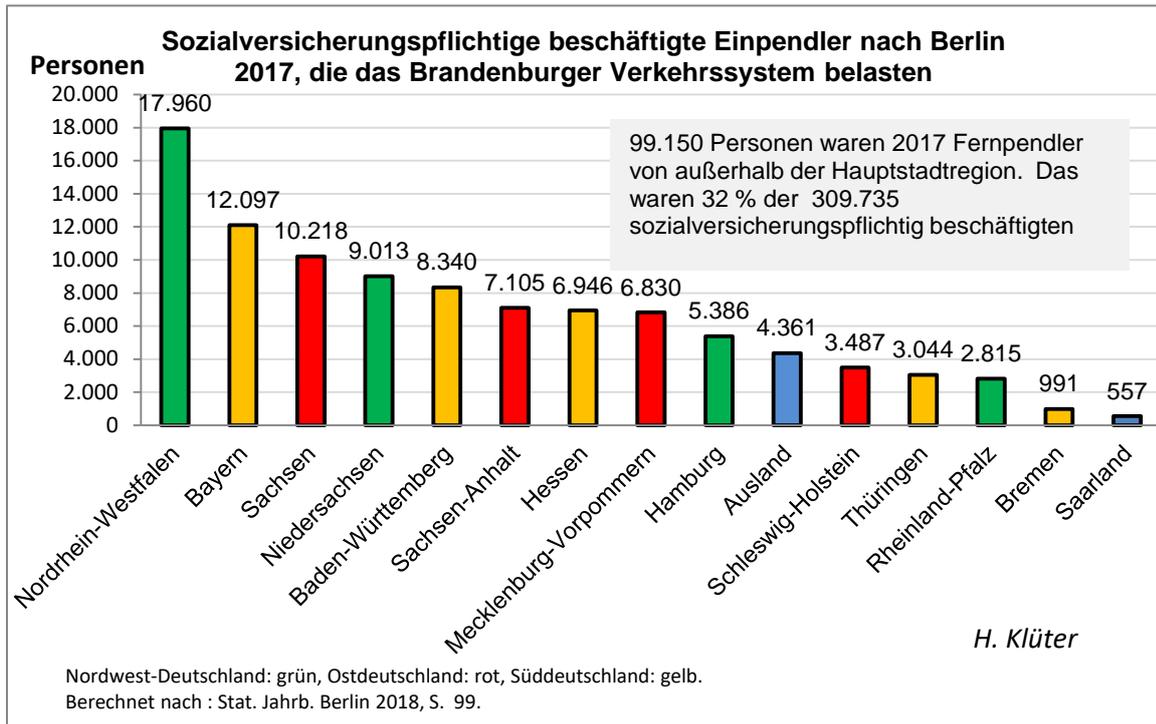
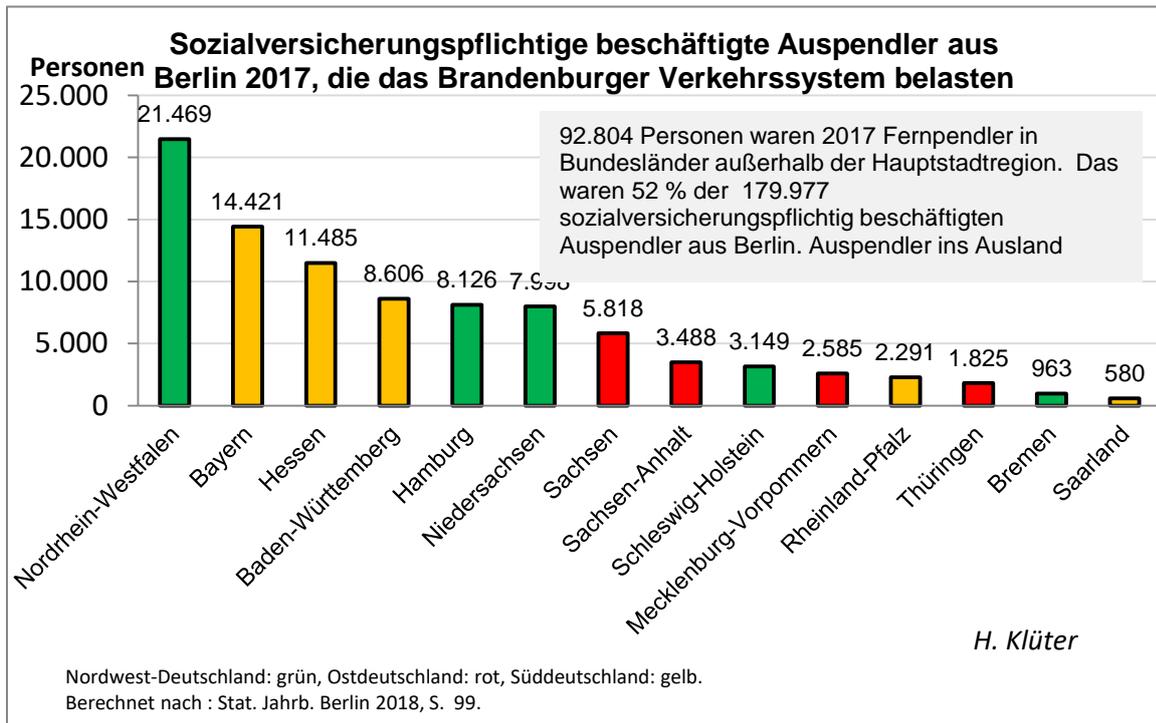


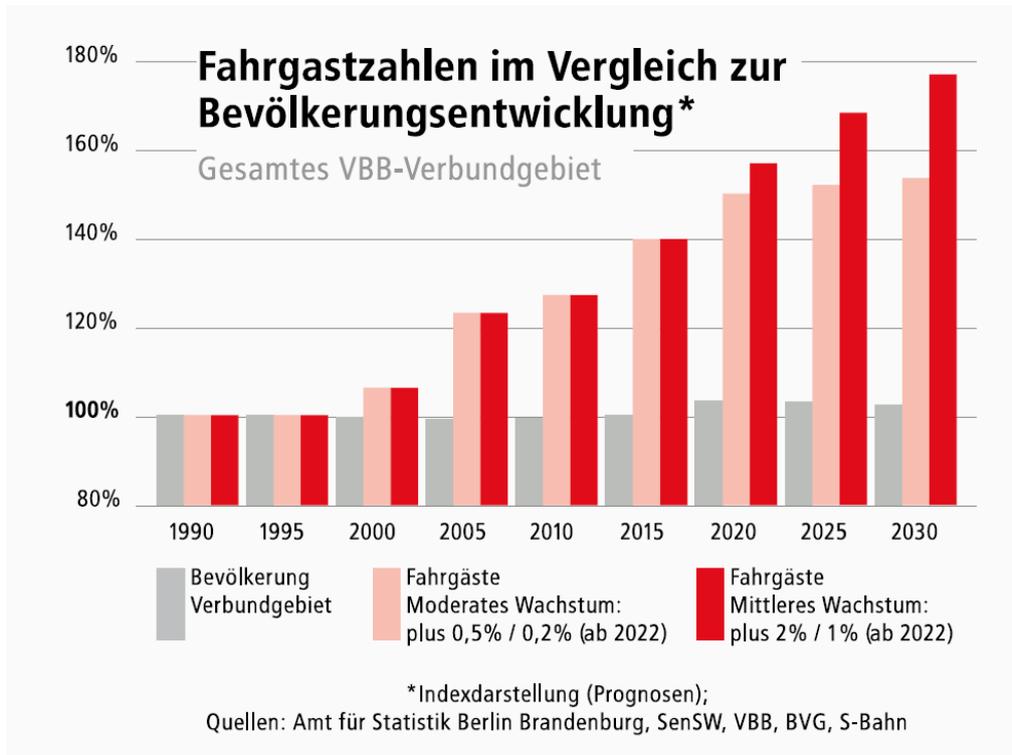
Abb. 14:



Derzeit sind 32% der nach Berlin einpendelnden sozialversicherungsbeschäftigten Personen Fernpendler aus anderen Bundesländern, die das Brandenburger Verkehrssystem ebenfalls belasten, aber im LEP HR überhaupt nicht erwähnt werden. In der folgenden Abbildung bleiben die nicht Sozialversicherungspflichtigen (Unternehmer, Beamte, Freiberufler, Bildungspendler) unberücksichtigt.

Wie schon bisher wird das Pendlervolumen überproportional anwachsen, was die folgenden Zukunftserwartungen des VBB eindrucksvoll belegen.

Abb. 15:



Aus: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (ed.): Die Metropolregion wächst.
<https://www.i2030.de/>

Welche Absolutzahlen stehen dahinter?

1,06 Milliarden Fahrgäste 2000 (Tagesspiegel vom 27.03.2018)

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/verkehrsverbund-berlin-brandenburg-warum-die-zuege-immer-voller-werden/21112692.html>

2017: 1,47 Milliarden Fahrgäste (BZ vom 26.11.2018)

<https://www.bz-berlin.de/berlin/immer-mehr-pendler-aus-berlin-und-brandenburg-auf-den-schiene>

2030 wären es bei diesem Wachstum über 2 Milliarden.

Besonders problematisch ist die Entwicklung im Regionalverkehr. Die tatsächlich erbrachten Regionalverkehrsleistungen sind trotz steigender Nachfrage (vgl. Abb. 16) leicht rückläufig: 2014 wurden im Regionalverkehr Berlin-Brandenburg 30,449, 2016 jedoch nur noch 30,235 Millionen Zug-Kilometer gefahren (Landesnahverkehrsplan 2018, S. 21).

Die Eisenbahnstreckenhöchstbelastung (>5.000 Fahrgäste/Tag) reicht in einigen Richtungen weit über die Berliner Umland-Grenze hinaus:

Richtung Prenzlau: bis Britz

Richtung Neustrelitz: bis Löwenberg

Richtung Magdeburg: bis Stadt Brandenburg

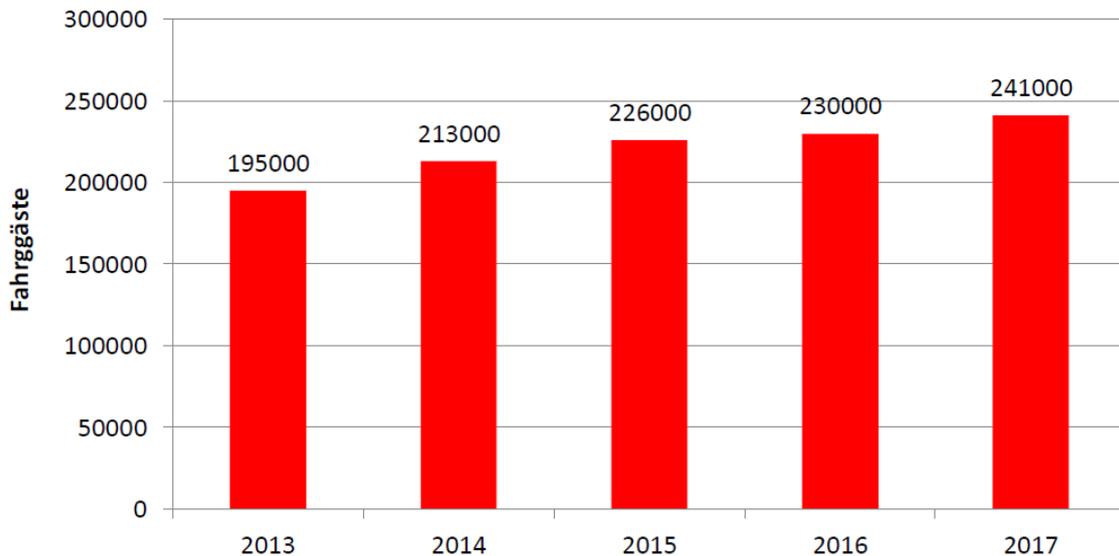
Richtung Wittenberg: bis Luckenwalde

Richtung Cottbus: bis Lübbenau

Richtung Frankfurt/Oder: bis Frankfurt/Oder (nach: Landesnahverkehrsplan 2018. S. 24)

Abb. 16:

Durchschnittliche tägliche Fahrgastzahlen im Regionalverkehr Berlin-Brandenburg



Aus:

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (ed.): Land Brandenburg. Landesnahverkehrsplan 2018. S. 22.

2013 – 2017 wurden 2000 neue P+R und 2.500 B+R-Stellplätze geschaffen (Landesnahverkehrsplan 2018. S. 35).

Das Aufkommen der Arbeits- und Ausbildungspendler in der Region wächst in den vergangenen Jahren immer stärker an. Dieses Wachstum soll nicht – und kann weder hinsichtlich der verkehrlichen Kapazitäten noch mit Blick auf die klimapolitischen Ziele – vollständig durch den Individualverkehr abgedeckt werden. Der Handlungsdruck wird sich aufgrund der Parkplatzsituation in den Städten und der Vorgaben zur Luftreinhaltung von den Zentren immer mehr in das Umland verlagern und sich damit an den Bahnhöfen in der Region konzentrieren. Gleichzeitig sind die dortigen Flächenkapazitäten endlich und somit Erweiterungen zu den bisherigen finanziellen Konditionen nur noch bedingt umsetzbar. Erste Gemeinden sprechen sich bereits gegen eine weitere Flächeninanspruchnahme durch P+R im Bahnhofsumfeld aus. Grund hierfür ist insbesondere auch die dadurch verursachte Verkehrsbelastung im Zentrumsbereich, welche von den Anwohnern in der meist dicht bebauten Umgebung der Bahnhöfe als störend empfunden wird.

Aus: Landesnahverkehrsplan 2018. S. 35.

Karte 8:
Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarfe aufgrund von Kapazitätsengpässen in Berlin und im Berliner Umland

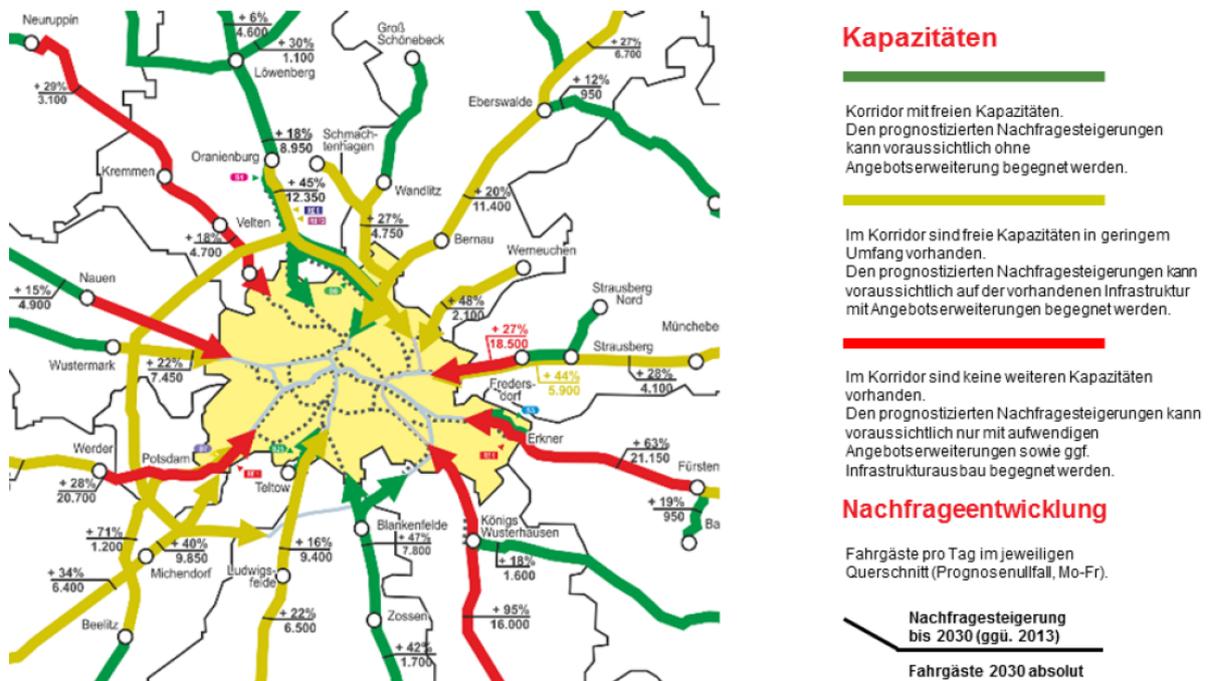


Abbildung 3-6: Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarfe aufgrund von Kapazitätsengpässen

Aus: Landesnahverkehrsplan 2018. S. 57.

Zu S. 37:

„Z 7.2 Verkehrsverbindungen innerhalb der Hauptstadtregion
Großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten der Hauptstadtregion sind vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.“

Alternativtext:

„Z7.2 Verkehrsverbindungen

Das Schienenverkehrssystem der Metropolregion Berlin-Brandenburg muss so ausgebaut werden, dass es den jetzt absehbaren Wachstumserfordernissen genügt. D. h. im einzelnen:

- Für ganz Berlin-Brandenburg, einschließlich der Verbindungen an die Ostsee, nach Magdeburg, Leipzig und Dresden muss ein **integraler Taktfahrplan** eingerichtet werden, der auch die Ländlichen Räume und ihren Busverkehr einschließt. Dabei sollen die Vorschläge der „Entwicklungsstrategie für den Schienenpersonennahverkehr in Berlin und Brandenburg 2017“ umgesetzt werden.
- Dabei müssen **die besonderen Chancen der Multimodalität** genutzt werden. An verkehrsstrategisch wichtigen Kreuzungs- und Berührungspunkten der Autobahnen mit den Haupteisenbahnstrecken, vor allem an der A10 (Berliner Ring), sollen **besondere Park&Ride-Zentren** entstehen. In diesen Zen-

tren können auch Fernpendler und andere ihr Auto abstellen und mit dem Zug (Nah- und Fern-Schnellverkehr) ins Berliner Zentrum fahren

- Die Umsteigemöglichkeiten an den Zielbahnhöfen der Pendler in der Stadt müssen ebenfalls optimiert werden, und zwar in **Bike&Ride-Zentren** mit entsprechend großen Stellhallen für Fahrräder. Dort kann der Pendler auf ein dort abgestelltes Dienst-, Privatfahrrad oder den innerstädtischen ÖPNV umsteigen und seine Arbeits- oder Bildungsstätte erreichen.“

Park&Ride-Zentren

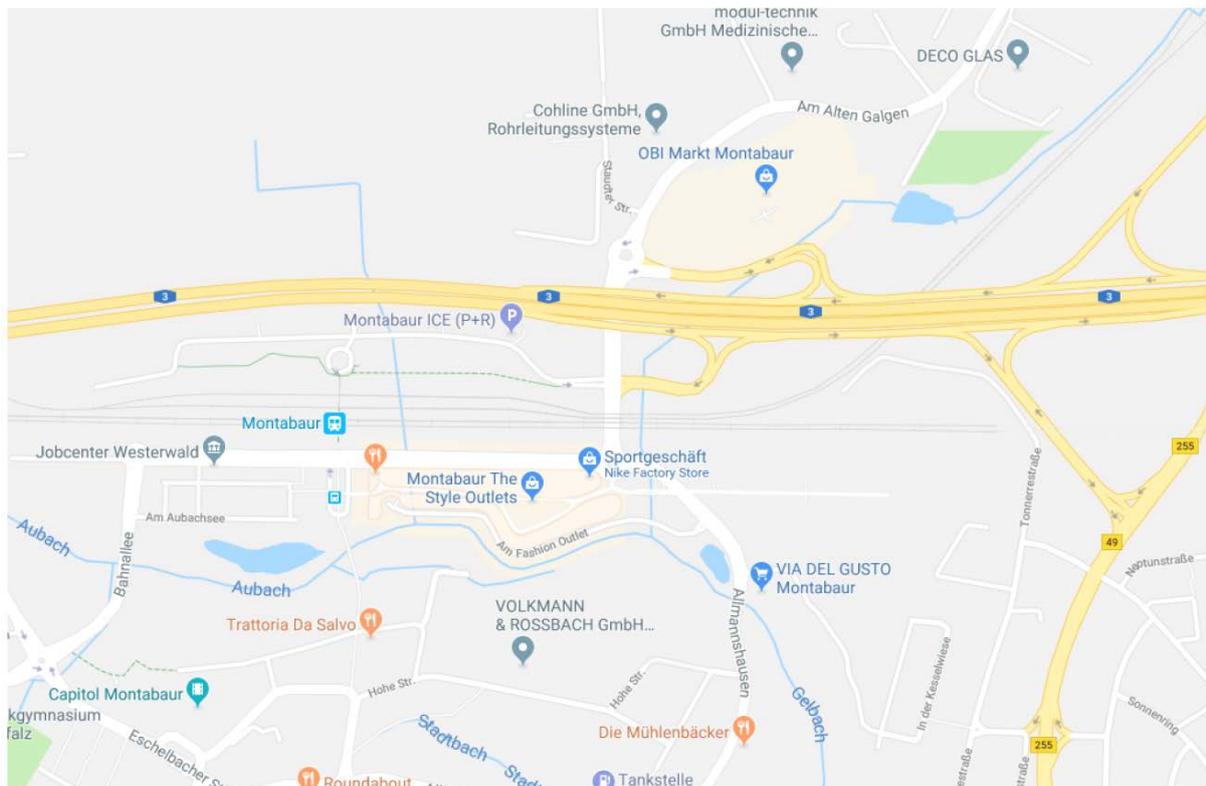
liegen an verkehrsstrategisch wichtigen Kreuzungspunkten und Berührungspunkten von Autobahnen und Eisenbahnstrecken mit Schnellverkehr, der in die Metropole führt. Sie bestehen aus einer Raststätte mit Bahnanschluss und Parkmöglichkeiten für mindestens 2.000 PKW. Sie sollten über Dauerparkmöglichkeiten, Ladestationen für Elektromobile und eine Fernbusendstation verfügen. Die Fernbusse brauchen dann nicht nach Berlin hineinzufahren.

Beispiel Montabaur:

Der Bahnhof liegt an der Schnellfahrstrecke Köln-Frankfurt und ist ICE-Halt. Die Metropolen Köln und Frankfurt am Main lassen sich von dort entsprechend schnell erreichen. Für die 100 km nach Köln benötigt der ICE 39 min, für die etwas längere Strecke nach Frankfurt am Main 43 min. Die Fahrt mit dem Auto über die sechsstreifige Autobahn A3 dauert jeweils doppelt so lang – wenn kein Stau ist. Im Bahnhofsumfeld gibt es etwa 1.400 Parkplätze.

Karte 9:

Bahnhof Montabaur und Umgebung



Aus: <https://www.google.de/maps/@50.4435754,7.8301982,16z> (2019-02-04)

In Berlin-Brandenburg bieten sich als Standorte für Park&Ride-Zentren die Bahnkreuzungen am Berliner Autobahnring an. Unternehmen und Behörden innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings und anderer überlasteter Stadtteile sollen in diesen Park&Ride-Zentren Park-Kontingente für einen Teil ihrer Mitarbeiter anmieten, die dann mit dem Eisenbahnschnellverkehr und den Berliner Verkehrsbetrieben ihren Arbeitsplatz erreichen.

Der Großteil der übrigen Parkmöglichkeiten sollte nur mit einer Eisenbahndauerfahrkarte vergeben werden.

Ein kleinerer Teil der Parkplätze kann für Einmalbesucher reserviert werden, die eine Tagesfahrkarte gelöst haben.

Auch im fernerem Umland und im Weiteren Metropolenraum sollten derartige Zentren angelegt werden – beispielsweise in Angermünde-Wilmersdorf, wo ein verfallender Bahnhof an der Autobahn A11 liegt. Weitere mögliche Standorte sind Groß Köris an der A13 und die A9 südwestlich von Beelitz-Heilstätten.

Park&Ride-Zentren entlasten nicht nur Berlin, sondern auch die Bahnhofsviertel der Mittelzentren im Land Brandenburg vom Parkplatzsuchverkehr.

Zu S. 37:

„Z 7.2 Verkehrsverbindungen innerhalb der Hauptstadtregion
Großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten der Hauptstadtregion sind vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.“

Alternativtext:

„Großräumige und überregionale Schienenverkehrsachsen nach Berlin sind vorrangig zu sichern und zukunftsgerecht zu entwickeln. Dies gilt insbesondere für Park&Ride-Zentren an den Autobahnen und ihre Schienenverbindungen in die Metropolen.“

Zu S. 37:

Ergänzung:

„Z7.5 Elektrifizierung innerstädtischer Verkehre

Öffentliche, Taxi-, innerstädtische Liefer- und Pflegedienst-Verkehre sind in Städten ab 30.000 Einwohner so weit wie möglich elektrisch-emissionsarm zu betreiben:

- Bis 2030 ist sicherzustellen, dass der gesamte Eisenbahnverkehr innerhalb Berlins elektrisch betrieben wird (Oberleitungs-, Stromschienen-, Akku-Betrieb).
- Der Neu- und Ausbau von Oberleitungsbussystemen (Beispiel: Eberswalde) ist besonders zu fördern und zu entwickeln.
- Die Umstellung der Taxi-, innerstädtischen Liefer- und Pflegedienst-Verkehre ist in Städten ab 30.000 Einwohner auf elektrische Antriebe so zu fördern und technisch (Ladestationennetz) so auszustatten, dass sie 2030 abgeschlossen ist.“

9. Dürrefolgen und Bodenerosion sind systematisch zu bekämpfen

Zu S. 39:

Ergänzung:

„Z8.7 Dürrefolgen- und Erosionsprävention

„Die Dürrefolgen- und Erosionsprävention muss derart gestärkt werden, dass sie die Gefahren der Klimaerwärmung – Versteppung und Desertifikation - bannen kann. Den Erosionsgefahren muss durch folgende Maßnahmen begegnet werden:

- Anlage regionaler Waldschutzstreifen, insbesondere entlang staubsturmgefährdeter Verkehrswege,
- Sicherung und Weiterentwicklung des Verbundes von Gebüsch, Hecken und kleineren Baumgruppen,
- Ausstattung der Kulturlandschaft mit Hecken, Busch- und Baumreihen in der Form, dass Ackerschläge, die größer als 12 ha sind, vollständig vermieden werden,
- Umwandlung besonders dürregefährdeter Flächen in Dauergrünland,
- Bepflanzung besonders erosionsgefährdeter Hänge mit Dauerkulturen oder Wald.“

Diese Maßnahmen müssen von den regionalen Planungsgemeinschaften und den Kreisen in Kooperation mit der Landwirtschaft und den Agrarbehörden umgesetzt werden. Sie müssen in die regionale Förderkulisse (Direktzahlungen, Ausgleichszahlungen, Agrar-Umwelt-Maßnahmen) eingebaut werden.

Bei ihrer Planung und Durchführung ist die besondere Langfristigkeit zu beachten. Ein Waldschutzstreifen entfaltet seine volle Schutzwirkung erst 30 Jahre nach seiner Anpflanzung. Die heutige Planung muss also die möglichen Klimaverhältnisse von 2050 im Auge haben.