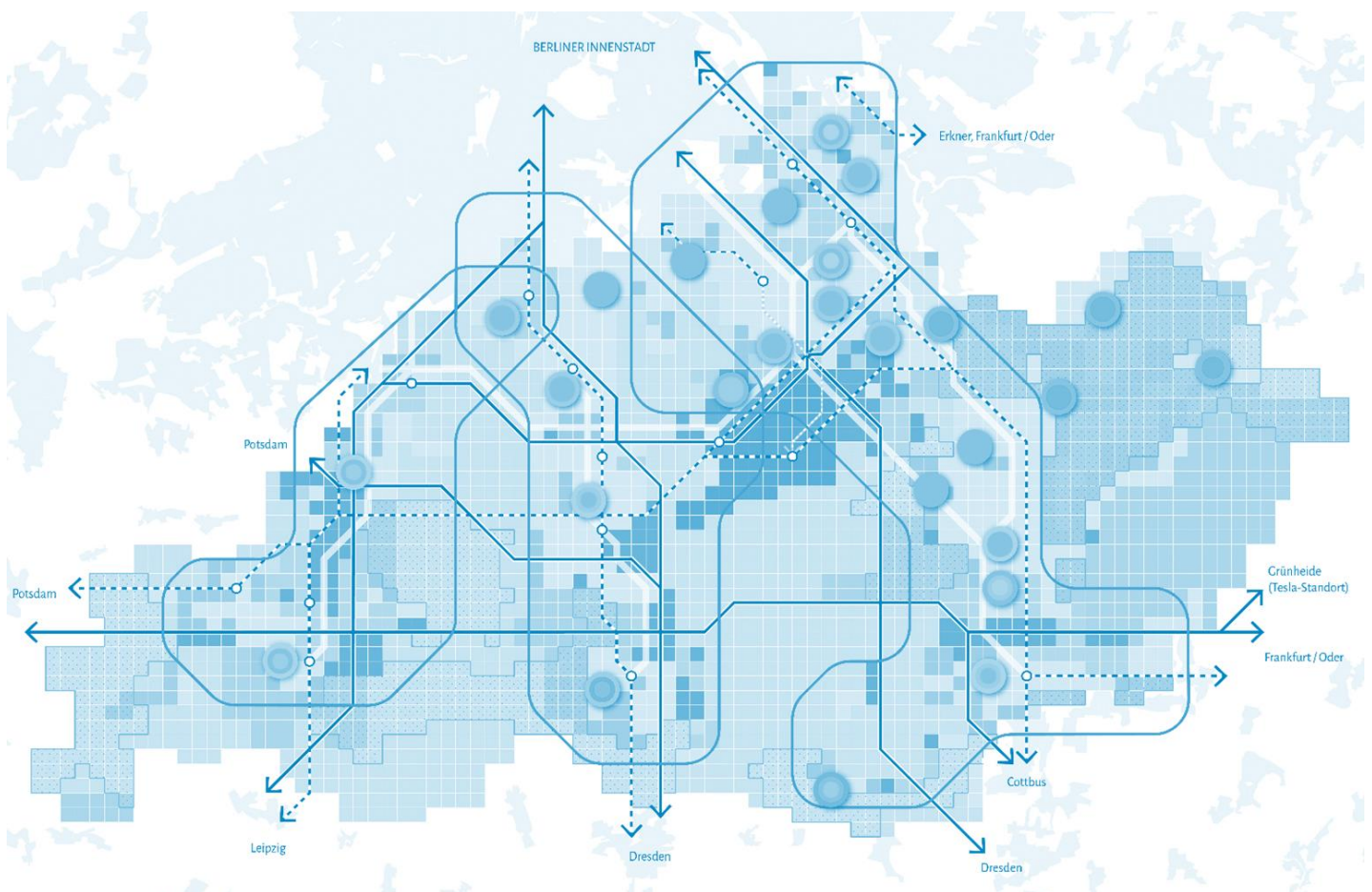


Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030



Auftraggeber: Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH (BADC) im Auftrag der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG DF)
Mittelstraße 11
12529 Schönefeld

Ansprechpartner: Andreas Igel, Leiter der AG 3 Kommunale und Interkommunale Entwicklung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG DF)
andreas.igel@ludwigsfelde.de
Dr. Dorothea Götze
geschaeftsstelle@dialogforum-ber.de

Auftragnehmer: complan Kommunalberatung GmbH
Voltaireweg 4
14469 Potsdam
fon 0331 20 15 10
info@complangmbh.de

Ansprechpartner: Matthias von Popowski
matthias.vonpopowski@complangmbh.de
Ulrike Engelke
ulrike.engelke@complangmbh.de
Robin Mende
robin.mende@complangmbh.de

Stand: Mai 2021

Vorbemerkung

Teil A – Bestand

Planungen und Konzepte, SWOT-Analyse nach Handlungsfeldern

Teil B – Konzept

Handlungsbedarfe und Herausforderungen, Ziele und Lösungen, Leitprojekte und Umsetzung

Teil C – Prozess

Beteiligung und Kommunikation

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung

Teil A – Bestand. Planungen und Konzepte, SWOT-Analyse nach Handlungsfeldern

1	Planungen und Grundlagen	11
2	Bestandsanalyse (Stand 7/2019 und Ergänzungen)	14
2.1	Untersuchungsraum	14
2.2	Bevölkerung	16
2.3	Wohnen	19
2.4	Soziale Infrastruktur und Bildung	26
2.5	Wissenschaft und Forschung	31
2.6	Wirtschaft und Gewerbe	35
2.7	Verkehr und Mobilität	43
2.8	Technische Infrastruktur	45
2.9	Lärm	50
2.10	Grün- und Freiraum	54
2.11	Räumliche Verflechtungen	58
3	Zusammenfassende SWOT-Analyse	60

Teil B – Konzept. Handlungsbedarfe und Herausforderungen, Ziele und Lösungen, Leitprojekte und Umsetzung

4	Handlungsbedarfe und Herausforderungen	65
4.1	Gesamträumliche Herausforderungen	65
4.2	Teilräumliche Handlungsbedarfe und Herausforderungen	74
4.3	Aufgaben, Rolle und Entwicklungsziele der Kommunen	83
4.4	Anforderungen an die regionale Profilierung sowie an die Arbeitsteilung und Kooperation	88
5	Strategie, Leitbild und Entwicklungsziele	93
5.1	Zentrale Botschaften für die Entwicklung der Flughafenregion	93
5.2	Leitbild Flughafenregion 2030	94
5.3	Entwicklungsziele	98
6	Maßnahmen und Projekte	113
6.1	Kriterien für Leitprojekte	113
6.2	Rahmenbedingungen, Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten	114
6.3	Beschreibung und Zuordnung der Leitprojekte	118
6.4	Prioritäre Leitprojekte und Vorhaben	163
6.5	Weitere Maßnahmen und strategische Vorhaben regionaler Bedeutung	166

7	Modelle zum Interessenausgleich	167
7.1	Praxisbeispiele im Überblick	168
7.2	Aktuelle Forschungsprojekte zum Thema Lastenausgleich	171
7.3	Empfehlungen	172
8	Empfehlungen zur Umsetzung und Organisation	179
9	Ausblick und Startprogramm 2021/22	184
Teil C – Prozess. Beteiligung und Kommunikation		
10	Kommunikations- und Beteiligungskonzept	187
10.1	Akteure und Zielgruppen	187
10.2	Beteiligungsprozess im Überblick	188
11	Formate und Ergebnisse	189
11.1	Arbeitsgruppen 1 und 3 des Dialogforums	189
11.2	Workshops	190
11.3	Kommunalpolitische Foren	195
11.4	Mitgliederversammlung (Großes Dialogforum)	196
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis		197
Quellen- und Literaturverzeichnis		199

Vorbemerkung

Aufgabenstellung

Der Flughafen Berlin Brandenburg - BER wurde Ende Oktober 2020 in Betrieb genommen. Er galt und gilt als das wichtigste Investitions- und Infrastrukturprojekt in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. In den vergangenen Jahren haben sich die Städte und Gemeinden im Flughafenumfeld sowie die zum Flughafenumfeld zählenden Berliner Bezirke und brandenburgischen Landkreise sehr dynamisch entwickelt.

Bereits seit dem Jahr 2006 bietet das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg eine Plattform für die Kommunikation und Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden, der Bezirke und Landkreise, der Länder Berlin und Brandenburg, des Bundes und der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg (FBB) als Betreiber des Flughafens. Diese Zusammenarbeit hat das Ziel, die durch den Bau des Flughafens entstehenden Chancen für das regionale Wachstum und die regionale Entwicklung zu nutzen und zugleich die Belastungen der Bevölkerung durch zunehmende Verkehre, Lärm etc. zu reduzieren. Damit sollen auch die Voraussetzungen für einen tragfähigen Interessenausgleich der Kommunen und mitwirkenden Partner geschaffen werden.

Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenregion Berlin Brandenburg

Konzeptionelle und strategische Grundlage für die Zusammenarbeit im Dialogforum ist das Gemeinsame Strukturkonzept (GSK) Flughafenregion Berlin Brandenburg. Hier sind Zielvorstellungen und Maßnahmen zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freiraum formuliert. Das GSK wurde 2006 erstmals erarbeitet und 2015/16 evaluiert. Die Analyse des Bestandes inkl. der SWOT-Analyse wurde mit Stand Mitte 2019 aktualisiert, von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG DF) bestätigt und als inhaltliche Grundlage für die aktuelle Fortschreibung festgelegt.¹

Bestandsanalyse und Konzeptaufbau

Die Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030 baut auf der vorliegenden Bestandsanalyse (Stand 7/2019) auf und knüpft daran an.

Im **Teil A – Bestand** werden mit Stand Mitte 2020 daher lediglich die ergänzenden und zu aktualisierenden Inhalte dargestellt.

Insbesondere werden

- ≡ die übergeordneten und rahmensetzenden Planungen und Konzepte auf ihre Gültigkeit und Aktualität überprüft und die Auswirkungen auf die Flughafenregion bewertet (Kap. 2),
- ≡ die in der Bestandsanalyse (Mitte 2019) enthaltenen Ausführungen und Bewertungen zu den Handlungsfeldern Bevölkerung, Wohnen (inkl. soziale Infrastruktur), Wirtschaft und Gewerbe, Verkehr/ Mobilität, Lärm sowie Grün- und Freiraum um neue Erkenntnisse und Sachstände textlich und kartographisch ergänzt (Kap. 2.2 bis 2.6, 2.8 und 2.9),

¹ Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg über BADC Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH (Auftraggeber/Herausgeber): Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) für die Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030, 1. Entwurf, Ergebnis der Bestandsanalyse und Darstellung der Handlungsfelder, Stand 9.7.2019.

- ≡ die Grundlagen in den Handlungsfeldern Bildungsinfrastruktur sowie Wissenschaft und Forschung² und technische Infrastruktur (nicht Teil der Bestandsanalyse 2019) erfasst und bewertet (Kap. 2.4 und 2.5 sowie 2.8),
- ≡ die Verflechtungen über den Wirkungsbereich der Flughafenregion skizziert und im Hinblick auf die GSK-Fortschreibung bewertet (Kap. 2.10) sowie
- ≡ die SWOT-Analyse für den Gesamttraum inkl. der sich daraus ergebenden Handlungsbedarfe für die GSK-Fortschreibung skizziert.

Damit wird eine inhaltliche Basis geschaffen, um im nachfolgenden **Teil B – Konzept** Überlegungen zu Handlungsbedarfen und Herausforderungen, sowie Vorschläge zu gesamt- und teils räumlichen Zielen und Lösungen, Leitprojekten sowie zur Umsetzung zu entwickeln. Diese Überlegungen wurden im Zeitraum Juni 2020 bis April 2021 in den verschiedenen Arbeitsgruppen des Dialogforums entwickelt, erörtert und abgestimmt.

Der ergänzende Bericht bzw. **Teil C - Prozess** beschreibt die parallel zur fachlichen Erarbeitung begonnene bzw. laufende Abstimmung, Beteiligung und Kommunikation. Grundlage dafür ist das Kommunikations- und Beteiligungskonzept, das von der Arbeitsgruppe 3 bzw. im Arbeitsausschuss des Dialogforums im März 2020 bestätigt wurde. Die Umsetzung des Kommunikations- und Beteiligungskonzeptes erfolgte trotz der Kontakteinschränkungen in Folge der Corona-Pandemie weitgehend nach Plan.

GSK als Bindeglied zwischen kommunalen Planungen und regionalen / landesplanerischen Überlegungen

Für das Gemeinsame Strukturkonzept stehen zum einen die Bindewirkung des GSK und zum anderen ein auf dieser Grundlage abgestimmter und tragfähiger Interessenausgleich im Mittelpunkt.

Folgende Anforderungen müssen in der Fortschreibung des GSK daher berücksichtigt werden. Zum einen müssen die (kommunalen) Mitglieder im Dialogforum in Politik und Verwaltung von Beginn an intensiv eingebunden werden. Dazu wurde u.a. als Teil des Kommunikationskonzeptes die Vorbereitung und Durchführung von kommunalpolitischen Foren vorgeschlagen. Im Oktober 2020 kamen die Vorsitzenden der für regionale und / oder Flughafenentwicklung oder für Siedlungs- und Stadtentwicklung zuständigen Fachausschüsse der Mitgliedskommunen zum ersten kommunalpolitischen Forum zusammen. Ein zweites Forum fand Mitte April 2021 statt. Dieses Format soll zukünftig fortgeführt werden.

Zum anderen muss die Rolle des Gemeinsamen Strukturkonzeptes als informelles Planungsinstrument in der Hierarchie der Planungsebenen sowie der unterschiedlichen konzeptionellen und strategischen Planungen definiert werden. So ersetzt das GSK keine kommunalen Planungen - die kommunale Planungshoheit und Selbstverwaltung bleibt bestehen. Darüber hinaus werden mit den konzeptionellen Ansätzen und Lösungsvorschlägen im GSK keine kommunalen Aufgaben übernommen, beispielsweise bleibt die Sicherung der Kita- und Grundschulversorgung ausschließlich kommunale Aufgabe.

² Die Technische Hochschule Wildau hat im Rahmen des Projektes „innohub13“ Ende 2020 in einem digitalen Forum die Ergebnisse der Flughafenumfeldanalyse vorgestellt. Darin werden die „Die Rolle von Wissenschaft und Innovation in der Flughafenumfeldregion – Herausforderungen und Perspektiven“ skizziert und Handlungsempfehlungen formuliert; s.a. <https://innohub13.de/flughafenumfeldanalyse/> Zugriff 11.2.2021.

Gleichwohl können und sollen im GSK die Themen aufgegriffen und mit konkreten Maßnahmen untersetzt werden, die auf regionaler Ebene abgestimmt und geklärt werden müssen: zum Beispiel Projekte der verkehrlichen Infrastruktur, größere und regional bzw. interkommunal ausstrahlende Wohn- und Gewerbeflächenvorhaben, die Schaffung überörtlich bedeutsamer Infrastrukturangebote, Verfahren und Strategien zum Umgang mit Lärm, Vorhaben zum Landschafts- und Freiraumverbund etc. Darüber hinaus gilt es, gemeinsame regionale und interkommunale Positionen und Ziele zu formulieren und ggü. Dritten meinungsstark zu bündeln. Insofern werden nachstehend die Themen und Fragestellungen zu den einzelnen Handlungsfeldern vor allem aus der Betrachtung und Wirkung für den gesamten Untersuchungsraum aufgegriffen.

Corona-Pandemie

Die seit Anfang März 2020 grassierende Corona-Pandemie hat zu einem weitgehenden Erliegen des Luftverkehrs und zu Rückgängen wirtschaftlicher Aktivität auch im Untersuchungsraum geführt. Dies betrifft insbesondere den neu eröffneten Flughafen BER und den Betreiber Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) selbst. Inzwischen geht die FBB davon aus, dass das Vorkrisenniveau im Luftverkehr erst 2025 wieder erreicht wird.

Zugleich wurde deutlich, dass die Wirtschaftskraft und die Attraktivität der Städte und Gemeinden im Flughafenumfeld kaum gelitten haben; vielerorts wird von weiteren Einwohnerzuwachsen durch Zuwanderung, steigenden Miet- und Bodenpreisen und einem anhaltenden Interesse von Unternehmen berichtet. Damit wird deutlich, dass die wirtschaftliche Entwicklung und Dynamik im Flughafenumfeld noch mehr als bisher auch unabhängig vom Flughafen BER betrachtet werden muss.

Gleichwohl können die mittel- und langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Flughafenregion zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abschließend bewertet werden.

An dem vereinbarten Zeit- und Aufgabenplan für die Konzepterarbeitung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes konnte mit der Durchführung digitaler Veranstaltungsformate festgehalten werden.

Teil A – Bestand. Planungen und Konzepte, SWOT-Analyse nach Handlungsfeldern

1 | Planungen und Grundlagen

Vorbemerkung

Das Umfeld des neuen Hauptstadtflughafens BER setzt sich aus Kommunen sowie Ortsteilen von drei Berliner Bezirken mit verschiedenen Rahmenbedingungen und unterschiedlichen Entwicklungszielen und -perspektiven zusammen. Politische Beschlüsse, landesplanerische Rahmenbedingungen, formelle Planwerke und informelle Konzepte bilden den Rahmen für die künftige Entwicklung. Von besonderer Relevanz für die Flughafenregion sind der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR), der Beschluss der Landesregierung Brandenburg zur gemeinsamen Entwicklung des Flughafenumfeldes sowie vorhandene Konzepte auf Regionalplanungs-, Landkreis-, Bezirks- sowie städtischer bzw. gemeindlicher Ebene. Darüber hinaus wurden in der Vergangenheit spezifische Pläne und Konzepte erarbeitet, die sich mit der Einbindung des Flughafens und der Entwicklung des Umfeldes befassen, etwa der Landesentwicklungsplan Flughafenstandort (LEP FS) oder der Masterplan Gateway 2040 (2017). Letzterer wird insbesondere im Kapitel 2.6 Wirtschaft und Gewerbe aufgegriffen.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme vom Sommer 2019 wurden die relevanten Planungen und Grundlagen erläutert. Seitdem haben sich einige der Rahmenbedingungen oder die rechtswirksamen Pläne geändert.

Im Folgenden werden die Umstände und Auswirkungen dieser Änderungen kurz beschrieben:

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und definiert den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der LEP HR ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Regionale Planungsgemeinschaften

Die Regionalpläne konkretisieren die landesplanerischen Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms und der Landesentwicklungspläne LEP HR und LEP Flughafenstandortentwicklung (LEP FS). Der LEP HR erteilt konkrete Planungsaufträge an die Regionalen Planungsgemeinschaften (RPG) zu den Themen Großflächige Industriell-gewerbliche Vorsorgestandorte (GIV), Windenergienutzung, vorbeugender Hochwasserschutz, Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe und Grundfunktionale Schwerpunkte.

Die Flughafenregion umfasst in Brandenburg Flächen, die in den Regionalen Planungsgemeinschaften Oderland-Spree, Lausitz-Spreewald und Havelland-Fläming liegen. Alle drei Planungsgemeinschaften arbeiten an integrierten Regionalplänen, die u.a. Festlegungen zu Siedlungs-, Gewerbe-/ Industrie- und Freiraumstruktur enthalten sollen. Die RPG Havelland-Fläming hat seit Ende 2020 einen rechtswirksamen Teilregionalplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“. In den Regionen Oderland-Spree und Lausitz-Spreewald ist dies für 2021 geplant. Grundfunktionalen Schwerpunkten räumt der LEP HR Privilegien bei der Wohnsiedlungsentwicklung und der Ansiedlung von großflächigem Einzelhandel ein.

Ansiedlung Tesla in Grünheide (Mark)

Im Zuge der geplanten Ansiedlung des Elektroautoherstellers Tesla in Grünheide (Mark) (Landkreis Oder-Spree, Lage außerhalb des Untersuchungsraumes) wurde eine „Landesplanerische Konzeption zur Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory in Grünheide (Mark)“³ von der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg erarbeitet und Ende März 2021 vorgelegt. Darin werden Bedarfe und Potenzialflächen für einen Tesla-bedingten Zuzug in den Kommunen im Flughafenumfeld (Königs Wusterhausen und Gosen-Neu Zittau) ermittelt. Das Defizit an größeren unzerschnittenen Gewerbe- und Industrieflächen (> 10 ha) hat sich auch im Tesla-Umfeld bestätigt; hier sind am ehesten Auswirkungen auf das Flughafenumfeld zu erwarten.

Kreisentwicklungsplanung Dahme-Spreewald

Der Landkreis Dahme-Spreewald hat sein Kreisentwicklungskonzept 2030+ (KEK) im Dezember 2020 durch den Kreistag beschließen lassen. Mit dem vorliegenden KEK gibt sich der Landkreis selbst ein Leitbild, das der Kreisverwaltung, den kreisangehörigen Ämtern, Städten und Kommunen sowie den Akteuren des kulturellen, sozialen und wirtschaftlichen Lebens für den nachhaltigen Entwicklungsprozess in den nächsten Jahren als Handlungsrahmen dienen soll. Dabei wurden themenbezogene Ziele konkretisiert, die als Zielzustände für das Jahr 2030 formuliert sind. Für die Entwicklungsrichtung zur Erreichung der Ziele wurden konkrete Aufgaben benannt, die die Maßgabe künftigen Handelns bieten.

Im Landkreis Dahme-Spreewald wurde zudem eine Entwicklungsstrategie für die Technologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen erarbeitet (s. Kap. 2.5 Wissenschaft und Forschung).

Integrierte Stadt- und Gemeindeentwicklung in den brandenburgischen Städten und Gemeinden

Auf Ebene der Städte und Gemeinden verfügen drei Kommunen des Brandenburger GSK-Raumes über Integrierte Stadtentwicklungskonzepte (INSEK). Diese sind in Königs Wusterhausen und Ludwigsfelde jeweils auf das Zieljahr 2040 ausgelegt. In Wildau wurde das Entwicklungskonzept im Jahr 2013 fortgeschrieben und soll den Rahmen der Stadtentwicklung für mindestens zehn Jahre bilden. In diesen drei Kommunen orientiert sich das INSEK an den Empfehlungen der INSEK-Arbeitshilfe des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg.

Ergänzend wird in Wildau in einer eigenen „Infrastrukturstudie“ geprüft, welche Einwohnerzahlen für Wildau unter Berücksichtigung der notwendigen ergänzenden Infrastruktur denkbar und verkraftbar sind.

Die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde und Schönefeld befinden sich derzeit in der Erarbeitungsphase eigener integrierter Gemeindeentwicklungskonzepte, jeweils mit dem Zieljahr 2030 bzw. 2035. Für die Stadt Mittenwalde und die Gemeinde Rangsdorf wurde bereits jeweils ein Leitbild erarbeitet, das die Grundlage für die weitere Stadt- und Gemeindeentwicklung bildet. In Zeuthen ist eine Leitbild-Erstellung 2021/22 vorgesehen.

³ Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (2021): Landesplanerisches Konzept – Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark), Potsdam. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Landesplanerisches%20Konzept%20zur%20Entwicklung%20des%20Gigafactory-Umfeldes.pdf> Zugriff 6.4.2021.

Planungen und Konzepte in den Berliner Bezirken

Im Rahmen des Handlungsprogramms zur Beschleunigung des Wohnungsbaus hat der Berliner Senat 2018 die Bildung einer Taskforce „Stadtquartiere und Entwicklungsräume“ beschlossen. Damit sollen die übergeordneten Stadtentwicklungsprojekte in einzelnen Stadträumen koordiniert und miteinander abgestimmt werden. Im Ergebnis des ersten Workshops der Taskforce Entwicklungsräume und Stadtquartiere vom Herbst 2019 zum „Entwicklungsraum Südost“ wurden bereits Schwerpunkte festgelegt, die im Hinblick auf verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen (MIV, ÖPNV) und baulichen Entwicklungen für die GSK-Fortschreibung relevant sein können. Für Treptow-Köpenick ist hier vor allem der Beschluss zur Gebietsentwicklung Späthfelde – Baumschulenweg und das bezirksübergreifende Entwicklungskonzept „Lichtenberg – Treptow-Köpenick“ relevant (außerhalb des GSK-Untersuchungsraums). Zudem sollen verstärkt Umweltbelange u. a. über die Länderübergreifenden Kompensationspotentiale und die überschlägigen Eingriffsfolgeabschätzungen in den Blick genommen werden.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass neben dem Bezirk Treptow-Köpenick auch die Bezirke Neukölln sowie Tempelhof-Schöneberg mehr Investitionen in ihre südlichen Ortsteile vorsehen. Dazu zählen neben Wohnungsbauvorhaben insbesondere auch verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen im Zuge des Ausbaus der Dresdner Bahn im Bezirk Tempelhof-Schöneberg.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Die grundlegenden Rahmenbedingungen haben sich gegenüber der Mitte 2019 fertiggestellten Bestandsanalyse nicht verändert. Der LEP HR ist in Kraft und bildet die Grundlage für die weitere regionale Entwicklung.

Mit der geplanten Tesla-Ansiedlung ist zu erwarten, dass der Fokus im Berliner Umland stärker als bisher auf den nordöstlich an die Flughafenregion angrenzenden Raum gerichtet ist. Hier gilt es im Weiteren zu beobachten, inwiefern sich aus der Tesla-Ansiedlung Auswirkungen auf das Flughafenumfeld zum Beispiel hinsichtlich der Flächennachfrage, des Arbeitskräftebedarfs, der verkehrlichen Erfordernisse o.ä. ergeben. Aus dem landesplanerischen Konzept sind am ehesten Auswirkungen bei der Nachfrage nach Gewerbeflächen zu erwarten.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass viele Städte und Gemeinden angesichts der dynamischen Entwicklung in ihren Kommunen, steigenden Baulandpreisen, hoher Belastungen im Bereich der Infrastruktur etc. Wachstumsmöglichkeiten zunehmend kritischer beobachten.

2 | Bestandsanalyse (Stand 7/2019 und Ergänzungen)

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für das Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030 wird durch die im Dialogforum Flughafenregion Berlin-Brandenburg mitwirkenden Kommunen gebildet. Dazu zählen (in alphabetischer Reihenfolge) die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Großbeeren, Rangsdorf, Schönefeld, Schulzendorf und Zeuthen, die Städte Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Mittenwalde und Wildau sowie die Berliner Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick.

Die Gemeinde Gosen-Neu Zittau ist Teil des Amtes Spreehagen. Weitere Gemeinden des Amtes Spreehagen (Spreehagen – auch Amtssitz, sowie Rauen) sind nicht Teil des GSK-Raumes bzw. der Flughafenregion. Die südlichen Gemeindegebiete der Städte Königs Wusterhausen und Mittenwalde sind ebenfalls nicht Teil des GSK-Raumes bzw. der Flughafenregion. Von den drei genannten Berliner Bezirken sind nur die Ortsteile Lichtenrade und Marienfelde (Bezirk Tempelhof-Schöneberg), Buckow, Gropiusstadt und Rudow (Bezirk Neukölln), Adlershof, Altglienicke, Bohnsdorf, Grünau, Johannisthal, Müggelheim, Niederschöneweide, Oberschöneweide und Schmöckwitz (Bezirk Treptow-Köpenick) Teil der Flughafenregion.

Diese Abgrenzung bzw. Nicht-Zugehörigkeit einzelner Gemeindegebiete zum GSK- bzw. Untersuchungsraum erschwert die Ermittlung, Zusammenstellung und Fortschreibung (Monitoring) statistischer Daten, beispielsweise, weil einzelne Daten nicht für alle Gemeindeteile differenziert vorliegen. Dies führt zu methodischen Ungenauigkeiten und Unklarheiten bei Erläuterungen und Plandarstellungen.

Zugleich hat sich die bisherige Abgrenzung des Untersuchungsraumes bzw. der Wirkraum der Flughafenregion in zahlreichen Kartendarstellungen etc. bewährt. Insofern wird empfohlen, die nicht zum GSK-Raum zählenden Siedlungsbereiche der Städte Königs Wusterhausen und Mittenwalde künftig bei sämtlichen statistischen Erfassungen und Auswertungen als Teil des Untersuchungsraumes zu betrachten. Damit können für alle brandenburgischen Städte und Gemeinden vergleichbare Daten ermittelt, aufbereitet und fortgeschrieben werden. Für die Berliner Bezirke bietet der FIS-Broker für viele Daten (außer Arbeitsmarkt und Beschäftigung) eine gute und aktuelle Grundlage auf Ebene der Ortsteile.

Die Flughafenregion wirkt über ihre Grenzen hinaus und ist zugleich auf Impulse aus dem Umfeld bzw. angrenzenden Regionen angewiesen. Dies wird in Kap. 2.10 *Räumliche Verflechtungen* anhand der Pendlerverflechtungen aufbereitet. Von besonderer Bedeutung über den engeren Wirkbereich des Flughafenumfeldes hinaus sind folgende Teilräume, die jeweils unterschiedliche Funktionen als Entlastungsräume, Korrespondenzräume, Verflechtungsräume etc. einnehmen:

- ≡ Landeshauptstadt Potsdam inklusive Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow
- ≡ Siedlungsräume entlang der B 101 in Richtung Leipzig / Südbrandenburg (südl. Landkreis Teltow-Fläming)
- ≡ Siedlungsräume entlang der A 13 Richtung Dresden (südl. Landkreis Dahme-Spreewald)
- ≡ Siedlungsräume entlang der A 12 Richtung Frankfurt (Oder) bzw. in nordöstlicher Richtung zu dem geplanten Tesla-Standort in Grünheide (Mark)

- ≡ Weitere Ortsteile der Berliner Bezirke Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick (insbesondere vor dem Hintergrund der ressortübergreifenden Überlegungen für den Südostraum in Berlin).

Die bisherige Abgrenzung des Untersuchungsraumes bzw. der Wirkraum der Flughafenregion soll vorerst nicht verändert werden. Zugleich wird empfohlen, angesichts der absehbaren dynamischen Entwicklungen an und um den Tesla-Standort in Grünheide (Mark) nur wenige Kilometer nordöstlich sowie der verkehrlichen Verflechtungen und zu erwartenden Arbeitsplatzmobilität, die Entwicklung zu beobachten und zu einem späteren Zeitpunkt neu zu bewerten.

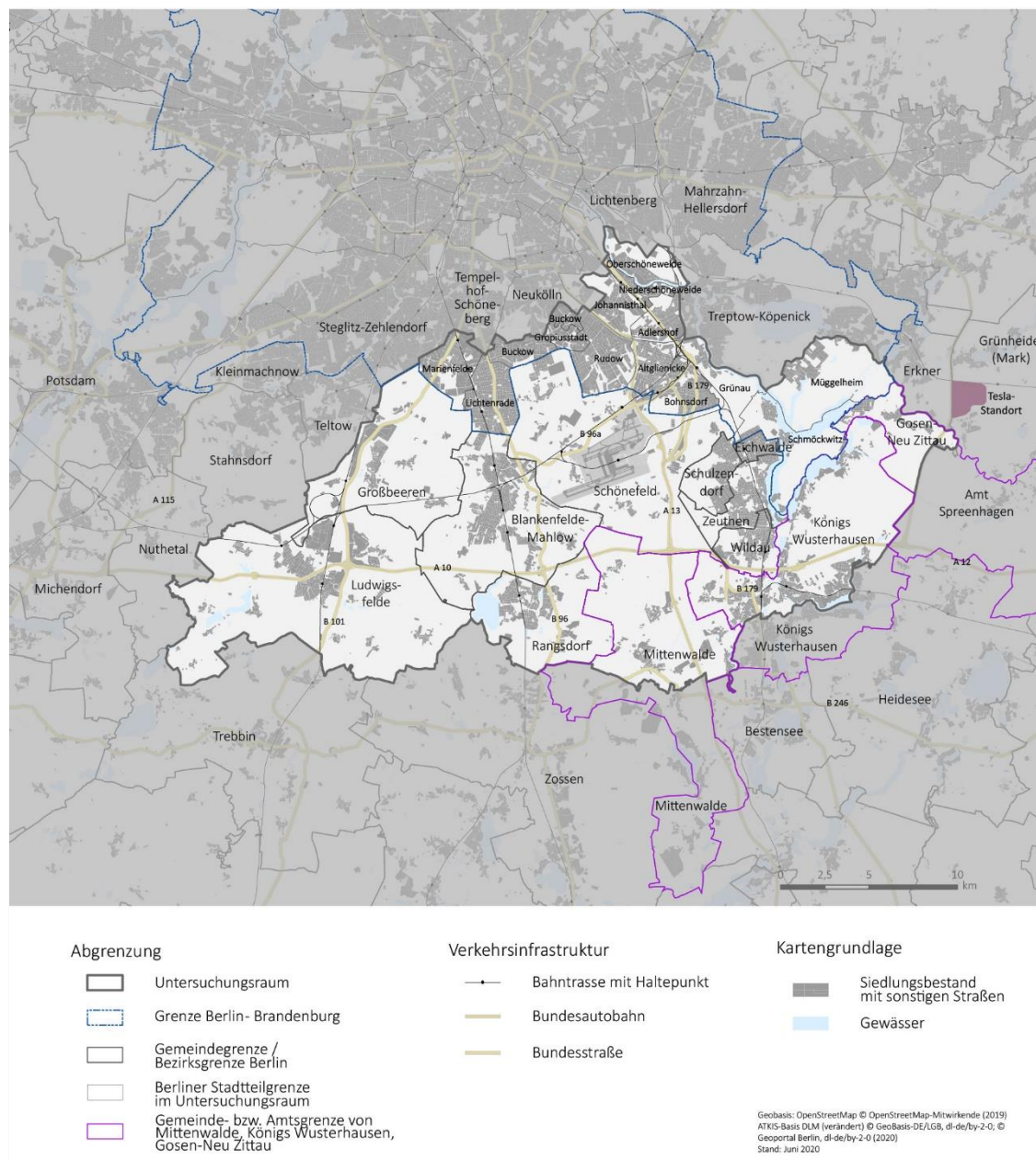


Abbildung 1: Untersuchungsraum

2.2 Bevölkerung

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

Bereits seit mehreren Jahren ist im Umfeld des künftigen Hauptstadtflughafens wie auch in Berlin ein stabiler Bevölkerungsgewinn erkennbar. Diese Wachstumstendenzen basieren einerseits auf der Attraktivität Berlins mit hohen, wenn auch in den vergangenen Jahren etwas abgeschwächten Bevölkerungszuwächsen. Andererseits sind die Zuwächse im Brandenburger GSK-Raum die Folge anhaltender Suburbanisierungsprozesse, wobei eine Wanderung aus Berlin insbesondere in neu entstehende Eigenheimgebiete stattfindet.

Im Rahmen der Bestandsanalyse von 2019 wurden die Bevölkerungszahlen mit den vorliegenden Bevölkerungsvorausberechnungen abgeglichen. Danach ist für die kommenden zehn Jahre mit einer gesamtregionalen Wachstumstendenz zu rechnen, die sich bereits seit einigen Jahren in unterschiedlichem Ausmaß in den Städten und Gemeinden des Flughafenumfeldes und auch in Berlin niederschlägt und für die Kommunen Auswirkungen auf die Bereitstellung verschiedener infrastruktureller Angebote hat.

Aktueller Bevölkerungsstand und Vorausberechnungen

In der Flughafenregion leben mit Stand Ende 2019 rd. 521.000 Menschen, davon mehr als ein Drittel im Brandenburger Teil und knapp zwei Drittel in den zum GSK-Raum zählenden Ortsteilen der drei Berliner Bezirke. In den vergangenen acht Jahren (2012 - 2019) zeichnete sich das stärkste relative Wachstum mit mehr als 10 % in Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde, Schönefeld und Schulzendorf sowie im Berliner Bezirk Treptow-Köpenick ab, wobei hier Schönefeld und Treptow-Köpenick deutlich hervorstachen. In der Gesamtbetrachtung war der relative Bevölkerungszuwachs im Berliner und im Brandenburger Teil der Flughafenregion ähnlich hoch. Die Entwicklung im letzten Jahr knüpft an die Einschätzung vom Sommer 2019 an, der Bevölkerungszuwachs hat sich fortgesetzt.

Für Berlin sowie für die brandenburgischen Städte und Gemeinden liegen aktuelle Prognosen und Vorausberechnungen für den Zeitraum bis 2030 vor.

Das Ziel der Vorausschätzung der Bevölkerungsentwicklung dient in erster Linie der Früherkennung von Veränderungen in der Zusammensetzung der Bevölkerung (z. B. Altersstruktur) oder der Analyse sich abzeichnender räumlicher Verteilungsmuster. Aus den Vorhersagen können verschiedene Szenarien entwickelt werden, um die ausreichende Bereitstellung von Angeboten der Daseinsvorsorge gewährleisten zu können.

Basierend auf den Parametern des natürlichen Bevölkerungssaldos (Geburten- und Sterbefälle) und des Wanderungssaldos (Zu- und Fortzüge) wurden durch das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) und das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg die kleinräumigen Bevölkerungsvorausberechnungen für die Städte und Gemeinden im Land Brandenburg erarbeitet. Die Bevölkerungsvorausschau 2017 bis 2030 in der Fassung vom Dezember 2018, basierend auf den realen Daten aus dem Jahr 2016 und dem Gebietsstand des 1. Januar 2018, bildet die für die nachfolgende Analyse maßgeblichen Prognosedaten.⁴

⁴ Landesamt für Bauen und Verkehr (2018): Berichte der Raumbeobachtung, Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030, Hoppegarten.

Die aktuelle Vorausschätzung für Berlin wurde Anfang 2020 veröffentlicht, basiert auf Daten des Einwohnerregisters 2018 und hat einen Vorausberechnungszeitraum bis 2030.⁵ Aktuell liegen hier die absoluten und relativen Steigerungsraten für die Bezirke vor; diese können für den Berliner GSK-Raum mit den darin enthaltenen Ortsteilen der Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick heruntergebrochen werden. Die detaillierte Vorausberechnung liegt für die Prognoseräume vor. Einige Städte und Gemeinden verfügen etwa auf der Basis von Entwicklungskonzepten oder der Einwohnermeldedaten über eigene Bevölkerungsprognosen für das Zieljahr 2030.

Kommunen	Einwohner 2019 ⁶	Entwicklung 2012 bis 2019 in %	Prognose / Vorausschätzung ⁷		kommunale Prognosen und Einschätzungen 2030 ^{***}
			2025	2030	
Blankenfelde-Mahlow	27.961	9,2%	28.653	28.711	30.000
Eichwalde	6.440	3,0%	6.646	6.773	7.300
Gosen-Neu Zittau	3.228	6,9%	3.000	2.913	2.900
Großbeeren	8.546	11,5%	9.127	9.597	10.935
Königs Wusterhausen*	37.563	11,3%	39.533	39.816	41.546
Ludwigsfelde	26.774	12,6%	26.483	26.418	29.970
Mittenwalde*	9.279	7,2%	9.180	9.092	9.027
Rangsdorf	11.382	9,0%	11.553	11.686	11.700
Schönefeld	16.197	21,6%	17.845	19.910	30.000
Schulzendorf	8.417	11,1%	8.750	8.923	10.000
Wildau	10.376	6,6%	11.322	12.113	12.500
Zeuthen	11.417	8,0%	11.144	10.776	12.200
Summe	177.580	10,7%	183.236	186.728	208.078
Neukölln**	120.964	4,9%		122.300	122.300
Tempelhof-Schöneberg**	84.292	5,6%		85.000	85.000
Treptow-Köpenick**	138.283	16,2%		151.000	151.000
Summe	343.539	9,4%		358.300	358.300
Summe insgesamt	521.119	9,8%		545.028	566.378

* Daten für die Gesamtgemeinde ** Daten für Ortsteile im Untersuchungsraum, Berechnung interpoliert auf Basis der für die Bezirke insgesamt bis 2030 prognostizierten Entwicklung (ca.-Werte).

*** Ergebnisse aus der Bestandsanalyse 2019 (geprüft und übernommen) – eigene Schätzungen für Gosen-Neu Zittau, Rangsdorf auf Basis LBV.

Tab. 1: Bevölkerung 2012 bis 2019 und Vorausschätzung bis 2030

⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2019): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030, hrsg. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berlin.

⁶ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2019 nach LOR-Räumen, Statistischer Bericht A I 16 - h j 2/19, 02/2020 sowie Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg im November 2019, Statistischer Bericht A I 7 - m 11/19, 02/2020.

⁷ Landesamt für Bauen und Verkehr (2018): Berichte der Raumbeobachtung, Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030, Hoppegarten; sowie Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (2019): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030, hrsg. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berlin.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Deutlich wird die kontinuierliche und anhaltende Entwicklung im gesamten Untersuchungsraum; die Bevölkerungszahl im Raum wuchs in den vergangenen acht Jahren im Schnitt um etwa 1,2 % (5.000 bis 6.000) pro Jahr. Dabei war der Zuwachs in den Jahren 2013 bis 2016 beispielsweise stärker als in den Jahren 2017 bis 2019. Zugleich ist zu beobachten, dass sich die Entwicklung mit konstanten Zuwächsen soweit aktuell absehbar auch 2020 fortgesetzt hat.

Die aktuellen Vorausberechnungen und Prognosen beider Länder greifen die Entwicklung der vergangenen Jahre teilweise auf. Ausgehend vom Jahr 2019 wird bis 2030 ein Bevölkerungszuwachs von rd. 5 % (d.h. etwa 0,5 % pro Jahr) für den Untersuchungsraum prognostiziert, wobei die Zuwächse insbesondere für den Zeitraum bis 2025 vorhergesagt werden. Die brandenburgischen Städte und Gemeinden sehen in ihren kommunalen Prognosen bis 2030 einen Zuwachs um über 15 % (rd. 1,5 % pro Jahr).

Einige Städte und Gemeinden, so Ludwigsfelde, Schulzendorf, Mittenwalde und Zeuthen, haben bereits Ende 2019 bzw. 2020 die für 2025 und 2030 prognostizierten Bevölkerungszahlen erreicht bzw. überschritten (s. Tab. 1), für andere Kommunen trifft dies voraussichtlich in den nächsten ein bis zwei Jahren zu. In fast allen Städten und Gemeinden werden auf Basis eigener Prognosen und Planungen teils deutlich höhere Einwohnerzahlen für das Jahr 2030 prognostiziert. Dies trifft auf Großbeeren, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde und vor allem Schönefeld zu.

Aufgrund der dynamischen Entwicklung in den letzten Jahren, den Wohnungsbau-Aktivitäten vieler Städte und Gemeinden, den positiven Entwicklungen bei Wirtschaft und Gewerbe sowie den lang anhaltenden Effekten der BER-Eröffnung ist damit zu rechnen, dass sich die reale Bevölkerungsentwicklung in den brandenburgischen Städten und Gemeinden eher in die Richtung der kommunalen Prognosen bewegen wird. Dadurch würde der Zuwachs in den Städten und Gemeinden bis zum Jahr 2030 stärker ausfallen als durch das LBV angenommen.

Die aktuellen Planungen und Strategien der Städte und Gemeinden sowie Bezirke greifen diese Einschätzung bereits weitgehend auf (s.u., Kap. 2.3 und 2.4). Im Zuge der GSK-Fortschreibung sollten sich die Mitglieder des Dialogforums über einen Rahmen bzw. Korridor der zukünftigen Einwohnerentwicklung verständigen, um auf dieser Basis notwendige kommunale wie regionale Infrastrukturmaßnahmen abzustimmen. Dabei sind insbesondere die bisherigen Wachstumsraten, die ausgewiesenen Wohnungsbaupotenzialstandorte bzw. die geplanten Bauvorhaben, die bestehende und zukünftige Infrastrukturausstattung, die Anbindung der Standorte an den SPNV, die Lage außerhalb von Zonen der Siedlungsbeschränkungen etc. zu berücksichtigen.

2.3 Wohnen

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

Die Aussagen der Bestandsanalyse 2019 basieren auf einer Auswertung der vorliegenden kommunalen Unterlagen und Materialien, weiteren Recherchen sowie insbesondere Einzelgesprächen mit den Kommunen zwischen Oktober 2018 bis März 2019. Dabei wurden Wohnungsbaupotenziale erfasst und kartographisch aufbereitet.

Im Ergebnis wird für den GSK-Raum eine intensive Siedlungsflächenentwicklung in den vergangenen beiden Jahrzehnten konstatiert, vor allem durch Nachverdichtung, Lückenschließungen und der Arrondierung bestehender Siedlungskerne als auch durch Ausweisung neuer Siedlungsbereiche. Zugleich wird festgestellt, dass die Siedlungsentwicklung durch Restriktionen aus dem Lärmschutz, räumlichen und verkehrlichen Barrieren und Zäsuren sowie aus bestehenden Schutzgebietsausweisungen eingeschränkt ist bzw. die Potenziale begrenzt sind.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die erwarteten Bevölkerungszuwächse und Einwohnergewinne mit den in einigen Städten und Gemeinden verfügbaren Wohnungsbaupotenzialen nicht gedeckt werden können. Handlungsbedarf wird in der Befriedigung der aktuell hohen Wohnungsnachfrage, in der Vermeidung von Flächenkonkurrenzen sowie in der langfristig ausgelegten Siedlungsflächenentwicklung mit einem stärkeren Fokus auf Wohnstandortqualitäten als Quantitäten gesehen.

Aktueller Sachstand

Mit Stand März 2020 liegen die Ergebnisse der Bevölkerungs- und Wohnungsbestandsermittlung 2012 bis 2018 sowie der Erfassung und qualitativen Bewertung der Wohnungsbaupotenzialflächen vor.⁸

Wohnungsbestandsentwicklung

Deutlich wird, dass der Wohnungsbestand⁹ im brandenburgischen Teil der Flughafenregion im Zeitraum 2012 bis 2018 erheblich zunahm, und sich in der Summe in etwa auf dem Niveau des Einwohnerzuwachses (s.o.) bewegt. Diese enge Relation sowohl hinsichtlich der Entwicklung des Wohnungsbestandes und der Einwohnerzahl insgesamt sowie der zeitlich unterschiedlichen Entwicklung ist für das gesamte Berliner Umland festzustellen.

Der Wohnungsbestand erhöhte sich um knapp 9 % (im Durchschnitt 1,3 % p.a.), wobei der Zuwachs insbesondere in den Jahren 2017 und 2018 überdurchschnittlich war, nachdem dieser in den Jahren 2012 bis 2014 eher gering war. Besonders stark hat der Wohnungsbestand in Schönefeld zugenommen, während in Wildau, Eichwalde, Ludwigfelde und Mittenwalde der Zuwachs unter dem Durchschnitt der Flughafenregion lag. Für die zum GSK gehörenden Ortsteile der drei Berliner Bezirke liegen keine detaillierten Angaben zur Entwicklung im Zeitraum seit 2012 vor.

⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2020): Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des Kommunalen Nachbarchaftsforums (KNF), Berlin

⁹ Sämtliche Angaben ohne Wohnungen in Wohnheimen und Nichtwohngebäuden.

Kommune	2012	2018	Veränd. abs.	Veränd. in %
Blankenfelde-Mahlow	11.435	12.612	1.177	10,3
Eichwalde	3.026	3.199	173	5,7
Gosen-Neu Zittau	1318	1.461	143	10,8
Großbeeren	3.256	3.639	383	11,8
Königs Wusterhausen*	16.852	18.504	1.652	9,8
Ludwigsfelde	12.664	13.395	731	5,8
Mittenwalde*	4.099	4.339	240	5,9
Rangsdorf	4.880	5.338	458	9,4
Schönefeld	6.030	6.872	842	14,0
Schulzendorf	3.432	3.779	347	10,1
Wildau	5.024	5.281	257	5,1
Zeuthen	5.010	5.495	485	9,7
Summe	77.026	83.914	6.888	8,9
Neukölln**		54.079		
Tempelhof-Schöneberg**		40.710		
Treptow-Köpenick**		66.646		
Summe		161.435		
Summe insgesamt		245.349		

* Daten für die Gesamtgemeinde

** Daten für Ortsteile im Untersuchungsraum, Stand 2017

Tab. 2: Entwicklung des Wohnungsbestandes 2012 bis 2018 (ohne Wohnungen in Wohnheimen und Nichtwohngebäuden), Quelle: eigene Berechnungen aus Daten des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg

Verdichtungspotenziale im Bestand

In den brandenburgischen Städten und Gemeinden wurde ein Bestandsverdichtungspotenzial von schätzungsweise knapp 5.900 Wohneinheiten ermittelt.¹⁰ Davon entfallen deutlich mehr als die Hälfte auf die Stadt Königs Wusterhausen (3.100); weitere rd. 700 auf Ludwigsfelde.

Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Schönefeld und Zeuthen weisen keine oder nur sehr geringe Potenziale aus.¹¹ Die Gründe dafür sind unterschiedlich: Einige Kommunen sehen die Potenziale im Bestand bereits als ausgeschöpft an (Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Zeuthen) bzw. betrachten eine Erfassung als methodisch zu ungenau, wiederum andere konzentrieren sich auf den Neubau (Schönefeld). Bei den Berliner Bezirken sind die Potenziale der Nachverdichtung bereits in der Summe der Neubaupotenziale inkludiert bzw. wurden nicht separat erhoben.

Bestandsverdichtungspotenziale wurden im Rahmen der GSK-Bestandsanalyse von 2019 nicht erfasst, so dass hier kein unmittelbarer Vergleich zu den Daten der Wohnungsbaupotenzialanalyse des Berliner Umlandes erfolgen kann. Vorgeschlagen wird, bei der abschließenden Bewertung der Potenziale das Bestandsverdichtungspotenzial nur vorbehaltlich methodischer Ungenauigkeiten heranzuziehen. Zugleich sollte diese Ermittlung zukünftig für die Flughafenregion vorgenommen werden.

¹⁰ Beschreibung der Ermittlungsmethodik der Verdichtungspotenziale im Bestand: siehe Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2020): Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse..., S. 15f

¹¹ Ebda., S. 65

Wohnungsneubaupotenziale insgesamt (Flächen mit mehr als 25 Wohneinheiten)

Im Rahmen der **GSK-Bestandsanalyse** (Abschluss Juli 2019) wurden insbesondere durch Abfrage der Kommunen und weitere Recherchen **rd. 46.000 Wohneinheiten als Wohnbaupotenziale** bilanziert, davon rd. 25.700 im Brandenburger und rd. 20.300 im Berliner Teil der Flughafenregion. Im Rahmen der Abfrage wurden für die Einzelflächen die Bezeichnung der Fläche, die Größe in ha, die Anzahl möglicher WE, Planungsrecht, Planungsstand sowie zeitliches Potenzial erfasst. Zur Bebauungsdichte, Geschossigkeit, Bautypologie etc. liegen lückenhafte Erkenntnisse vor.

Die Mitte 2020 veröffentlichte **Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse** im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam ergab **rd. 45.300 Wohneinheiten als Wohnungsbaupotenziale**, davon rd. 28.400 im Brandenburger und rd. 16.900 im Berliner Teil der Flughafenregion. Für die Ermittlung wurden wie bereits in der Untersuchung 2016 Potenzialflächen mit mehr als 25 Wohneinheiten erfasst. Die Potenzialflächen sowie die flächenbezogenen Angaben wurden erst nach Bestätigung durch die Kommunen in das Datengerüst aufgenommen. Für die einzelnen Flächen wurden auf dieser Grundlage Angaben zur Bezeichnung der Fläche, Lage der Fläche in der Gemeinde/Ortsteil, Flächengröße in ha, Anzahl möglicher/geplanter WE in EFH/ZFH bzw. in MFH, Art der Maßnahme (z.B. Neubau, Konversionsflächen etc.), zu den Eigentumsverhältnissen (z.B. privat, kommunal, Bund/Land etc.), zum Planungsstand und zur Darstellung im FNP, zum Umsetzungszeitraum sowie zur Lage im Gestaltungsraum Siedlung lt. dem 2018 geltenden LEP BB erfasst. Zusätzlich nahm die Gemeinsame Landesplanungsabteilung eine gesonderte Prüfung der Einzelflächen, die nicht im Gestaltungsraum Siedlung nach dem LEP HR liegen, vor.

Während das Gesamtvolumen im Vergleich beider Studien damit nur geringfügig voneinander abweicht, zeigen sich größere Unterschiede im jeweiligen Brandenburger und Berliner Teil der Flughafenregion sowie bei den Angaben zu den Einzelkommunen.¹² Die Gründe dafür liegen in unterschiedlichen Sachständen und veränderten Einschätzungen zu den einzelnen Vorhaben, in der Bewertung der Vorhaben (Neubau oder Bestandsverdichtung) sowie der teilweise unterschiedlichen Erfassungsmethodik und daraus resultierender Einschätzungen der Kommunen. Da die Angaben zu den Einzelvorhaben (Art des Vorhabens, Eigentumsverhältnisse etc.) aus der Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam detaillierter und im Zweifel aktueller sind, wird vorgeschlagen, im Weiteren mit diesen Werten zu arbeiten.

Die brandenburgischen Städte und Gemeinden verfügen danach über Wohnungsbaupotenziale im Neubau von fast 28.400 Wohnungen. Davon entfallen fast die Hälfte (13.500) auf die Stadt Ludwigsfelde, danach folgen Schönefeld (4.900) sowie Blankenfelde-Mahlow (2.700) und Königs Wusterhausen (2.100). Fast zwei Drittel der brandenburgischen Potenziale entfallen auf Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, etwas mehr als ein Drittel auf Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Der Anteil der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ist besonders bzw. überdurchschnittlich hoch in Rangsdorf, Schönefeld und Wildau. In Blankenfelde-Mahlow, Mittenwalde, Schulzendorf und Zeuthen ist der Anteil von Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern höher als der Anteil neuer Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.

¹² Beispielsweise weist vor allem Ludwigsfelde in der Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam ein deutlich höheres Potenzial aus, während zum Beispiel in Königs Wusterhausen, Wildau und Schönefeld geringere Potenziale benannt werden.

In Berlin sind die meisten Potenziale in Treptow-Köpenick (rd. 11.700) vorhanden, deutlich weniger in den anderen beiden Bezirken. Über 90 % der Potenziale in den Bezirken entfallen auf Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.

Insgesamt verfügen die Kommunen der Flughafenregion damit über Wohnungsneubaupotenziale von rd. 45.300.

Kommune	Neubaupotenziale insgesamt	davon kurzfristig ***	davon mittelfristig ****	davon langfristig/ perspektiv.	davon WE in Ein-/Zweifam.-häusern	davon WE in Mehrfam.-häusern
Blankenfelde-Mahlow	2.741	351	645	1.745	1.901	840
Eichwalde	105	0	105	0	0	105
Gosen-Neu Zittau	0	0	0	0	0	0
Großbeeren	1.206	180	26	1.000	681	525
Königs Wusterhausen*	2.065	300	1.165	600	700	1.365
Ludwigsfelde	13.497	178	2.180	11.139	4.664	8.833
Mittenwalde*	643	48	545	50	493	150
Rangsdorf	824	64	0	760	124	700
Schönefeld	4.854	119	542	4.193	904	3.950
Schulzendorf	750	500	0	250	750	0
Wildau	1.572	0	662	910	60	1.512
Zeuthen	120	120	0	0	95	25
Summe	28.377	1.860	5.870	20.647	10.372	18.005

Neukölln**	3.295	463	1.977	855	619	2.676
Tempelhof-Schöneberg**	1.912	437	635	840	275	1.637
Treptow-Köpenick**	11.667	5.828	5.373	466	172	11.495
Summe	16.874	6.728	7.985	2.161	1.066	15.808

Summe insgesamt	45.251	8.588	13.855	22.808	11.438	33.813
------------------------	---------------	--------------	---------------	---------------	---------------	---------------

* Daten für die Gesamtgemeinde, Neubaupotenziale mit mehr als 25 WE

** Daten für Ortsteile im Untersuchungsraum, Neubaupotenziale mit mehr als 50 WE

*** In den brandenburgischen Städten und Gemeinden bis 2020, in Berlin bis 2022

**** In den brandenburgischen Städten und Gemeinden bis 2024, in Berlin bis 2026

Tab. 3: Wohnungsneubaupotenziale nach Fristigkeiten und Wohnungstypen, Quelle: eigene Berechnungen aus WoFIS Berlin, Stand 2018, sowie aus Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse... (2020).

Fristigkeiten der Neubaupotenziale

Rd. 7 % (1.860 Wohneinheiten) der Potenziale in den brandenburgischen Städten und Gemeinden sind kurzfristig (bis 2020) verfügbar; weitere rd. 21 % (5.900 Wohneinheiten) sind mittelfristig, das heißt bis 2024 verfügbar. Fast drei Viertel aller Potenziale können nach Einschätzung der Städte und Gemeinden erst langfristig (d.h. frühestens ab 2025) oder perspektivisch (in der Regel nach 2029) realisiert werden.

In den Berliner Bezirken liegt der Anteil der kurzfristigen, d.h. bis 2022 verfügbaren Potenziale (rd. 6.700 Wohneinheiten bzw. rd. 40 %) und der mittelfristigen d.h. bis 2026 verfügbaren Potenziale (rd. 8.000 Wohneinheiten bzw. rd. 47 %) deutlich höher. Hier ist zu berücksichtigen, dass die Fristigkeiten in Berlin und Brandenburg unterschiedlich definiert sind.

Eignung der Wohnungsbaustandorte

Im Rahmen der Erfassung und Aktualisierung der Wohnungsneubaupotenziale für den Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam wurde auch eine Prüfung der Eignung der Wohnungsbaustandorte vorgenommen. Dabei lag ein besonderer Fokus auf der Betrachtung, inwieweit Schutzgebiete beeinträchtigt werden und inwiefern die Einbindung in den bestehenden Siedlungszusammenhang gesichert ist. Im Einzelnen herangezogen wurden die Kriterien Verkehr (Entfernung zum ÖPNV/SPNV), Infrastrukturausstattung (Kita, Schule, medizinische Versorgung, Nahversorgung), Lage im Siedlungszusammenhang/Entfernung zum Orts-/Stadtzentrum, Altlasten und ökologische Konflikte sowie Eigentumssituation. Auf dieser Grundlage wurden Punkte vergeben und die Standorte in drei Gruppen eingeteilt.¹³ Die für die Flughafenregion bedeutsamen Kriterien „Lärm“ sowie die bereits in Vorgängeruntersuchungen erfolgte Klassifizierung in Siedlungserweiterungsflächen 1. und 2. Priorität für die Flughafenregion wurden in dieser Bewertung nicht betrachtet.

	Neubaupoten- ziale insgesamt	davon gut ge- eignet	davon mittel geeignet	davon gering geeignet
Blankenfelde-Mahlow	2.741	445	2.096	200
Eichwalde	105	0	105	0
Gosen-Neu Zittau	0	0	0	0
Großbeeren	1.206	0	670	536
Königs Wusterhausen*	2.065	930	860	275
Ludwigsfelde	13.497	796	11.001	1.700
Mittenwalde*	643	120	463	60
Rangsdorf	824	34	790	
Schönefeld	4.854	0	3.768	1.086
Schulzendorf	750	0	750	0
Wildau	1.572	100	1.472	0
Zeuthen	120	0	120	0
Summe	28.377	2.425	22.095	3.857

* Daten für die Gesamtgemeinde

Tab. 4. Wohnungsneubaupotenziale nach Eignung, Quelle: eigene Berechnungen aus Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse... (2020).

¹³ Zur Methodik siehe Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2020): Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse..., S. 17.

Die weit überwiegende Mehrzahl der Wohneinheiten auf Wohnungsbaustandorten (mehr als 75 %) weist auf Grundlage der verwandten Methodik zur Bewertung eine mittlere Eignung und knapp 10 % eine gute Eignung auf.

Insbesondere größere neue Standorte (geplant in Blankenfelde-Mahlow, Großbeeren, Ludwigsfelde und Schönefeld) verfügen gegenwärtig noch nicht über eine gute verkehrliche Anbindung und eine entsprechende Infrastrukturausstattung. Entsprechend sind diese Standorte in der Regel der Gruppe mittlerer oder geringer Eignung zugeordnet. Nach Herstellung der Standorte und der Infrastruktur dürften diese in der Regel aber gut, zumindest mittel geeignet sein – die gilt insbesondere dann, wenn diese Standorte bereits als Siedlungserweiterungsflächen 1. und 2. Priorität im Gemeinsamen Strukturkonzept 2006 bzw. nachfolgend im Dialogforum bewertet wurden.

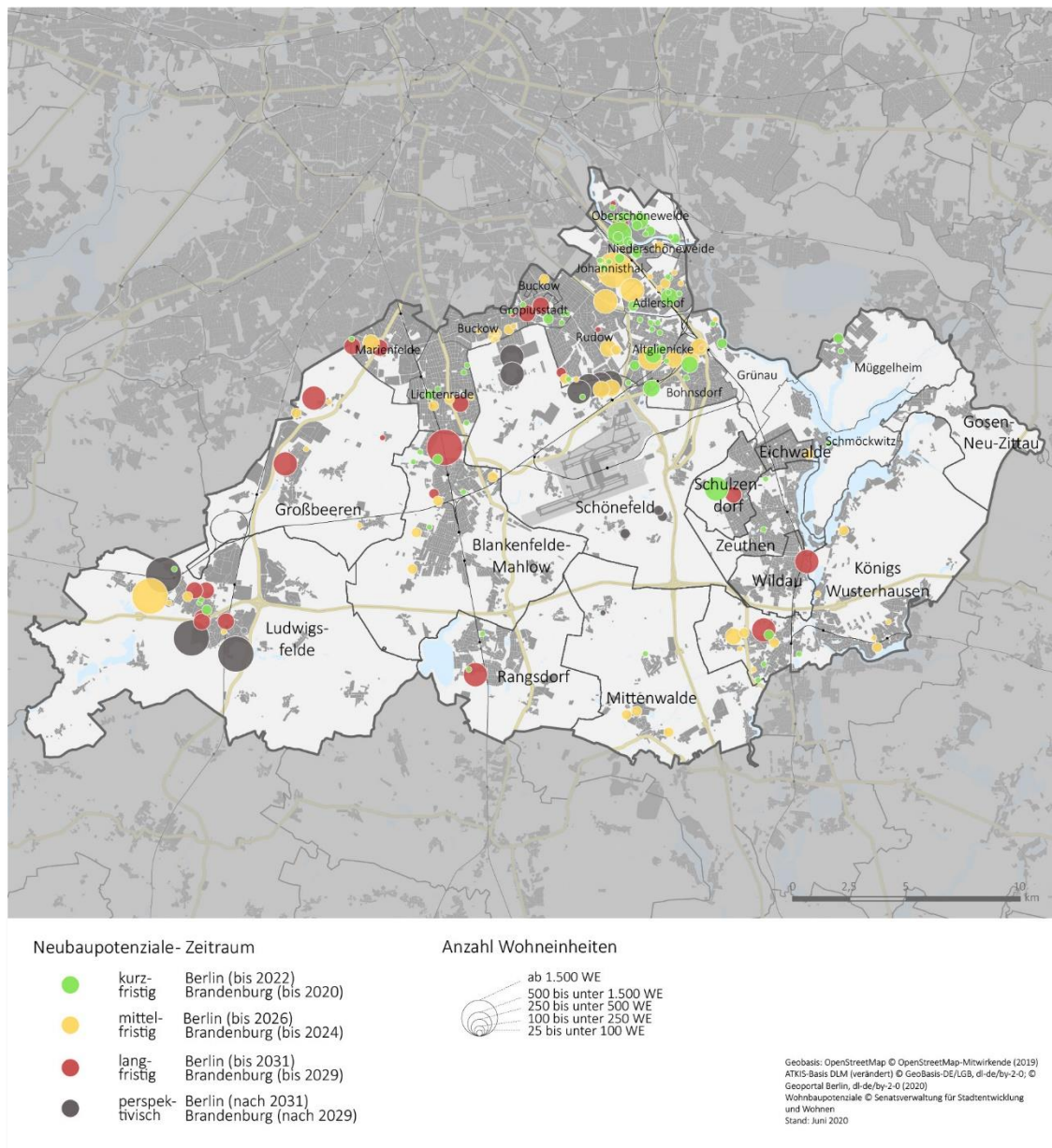


Abbildung 2: Neubaupotenziale

Aus der unterschiedlichen Herangehensweise und den Zielstellungen der bisherigen Verfahren können sich daher Abweichungen und unterschiedliche Bewertungen ergeben. Die Methodik zur Bewertung der Eignung der Potenzialflächen muss daher für die weitere Nutzung im GSK präzisiert und weiterentwickelt werden. Auf eine Kartendarstellung zu der Tab. 4 wird daher verzichtet.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Die Flughafenregion verzeichnete in den vergangenen Jahren bzw. seit 2012 ein erhebliches Bevölkerungswachstum und eine hohe Bautätigkeit. In den vergangenen zwei Jahren hat im brandenburgischen Teil der Flughafenregion die Bautätigkeit bzw. der prozentuale Zuwachs im Wohnungsbestand das Einwohnerwachstum übertroffen. Hier sind Nachholeffekte als Ergebnis der dynamischen Bevölkerungsentwicklung vor allem zwischen 2013 und 2016 erkennbar. Die zwölf Städte und Gemeinden sowie die drei Berliner Bezirke weisen für den GSK-Raum ein Neubaupotenzial von über 45.000 Wohneinheiten auf, zuzüglich der Bestandsverdichtungspotenziale. Rein rechnerisch würde dies ausreichen, um die von den Kommunen prognostizierten Bevölkerungszuwächse bis 2030 (rd. 45.000 zusätzliche Einwohner, s.o. Tab. 1) abzubilden. Eine Aussage zu der tatsächlichen Realisierungsfähigkeit aufgrund bau- und planungsrechtlicher Belange, der Lage und Standortqualität, der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben etc. wird damit nicht getroffen.

Ein zusätzlich differenzierter Blick ergibt sich bei der räumlichen Verteilung der Potenziale sowie der zeitlichen Verfügbarkeit.

- ≡ Die Neubaupotenziale sind in den Mittelzentren Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow und Königs Wusterhausen, in der Flughafengemeinde Schönefeld sowie in den Bezirken Trepow-Köpenick und Neukölln (Stadtquartier Buckower Felder) sehr hoch. Dies entspricht auch den landesplanerischen Zielsetzungen; in diesen Kommunen werden auch die größten Bevölkerungszuwächse erwartet. In den kleineren Gemeinden (Eichwalde, Großbeeren, Schulzendorf und Zeuthen) sind die Potenziale teils geringer, wobei deren Attraktivität als Wohnstandort gleichwohl hoch ist.
- ≡ Erhebliche Bevölkerungszugewinne werden insbesondere in den nächsten fünf Jahren erwartet, bevor sich die Zuwachsraten danach voraussichtlich etwas abschwächen. Insbesondere die brandenburgischen Städte und Gemeinden weisen nur einen vergleichsweise geringen Anteil der Potenziale auf, die kurz- oder mittelfristig, das heißt bis 2024 verfügbar sind. Dieser Anteil ist in den Berliner Bezirken deutlich höher.
- ≡ Grundsätzlich bestehen teilweise erhebliche Hemmnisse bei der Mobilisierung von Neubaupotenzialen. Dies liegt an dem großen Anteil von Flächen im privaten Eigentum, aber auch an potenziellen Flächen im Landeseigentum, z.B. der Berliner Stadtgüter, oder auch des Bundes (BIMA).

Zusammenfassend stimmen Neubauangebot und Wohnungsnachfrage teils räumlich oftmals nicht überein. In einigen Städten und Gemeinden ist perspektivisch entweder ein Überangebot an Wohnraum (möglicherweise in Ludwigsfelde) oder eine sich noch weiter verstärkende Wohnungsknappheit (möglicherweise in Schönefeld, Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow) denkbar.

Im GSK muss es im Weiteren daher darum gehen, zunächst Aufgaben und Funktionen der Kommunen als Wohnstandorte im Zuge der gemeinsamen regionalen und interkommunalen

Entwicklung zu vereinbaren. Auf dieser Grundlage gilt es, von der Größe überörtlich ausstrahlende Wohnungsneubauvorhaben in der Flughafenregion unter Berücksichtigung der kommunalen Entwicklungsplanungen und Zielsetzungen gemeinsam abgestimmt, den „richtigen“ Standorten zuzuordnen. Das heißt, beispielsweise an einer Stelle, Vorhaben zurückzunehmen und an einem anderen Standort zu erweitern (auch innerhalb der Kommune), um den Bedarfen und Anforderungen gerecht zu werden. Dazu muss die Bereitschaft vorhanden sein, ggf. auf eigene Entwicklungsvorteile zu verzichten und gemeinsame Lasten und Aufgaben (mit) zu übernehmen. Ziel muss es sein, im GSK Regelungen zu finden, um Ungleichgewichte auf dem Wohnungsmarkt wie ein Überangebot auf der einen Seite sowie eine Wohnungsknappheit auf der anderen Seite so weit als möglich auszugleichen. Dazu benötigt es als zentrale Voraussetzung einen regionalen Konsens zu den Vorhaben und eine realistische Abschätzung der Innenentwicklungspotenziale als vorrangige Reserve für die Kommunen.

2.4 Soziale Infrastruktur und Bildung

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019 und aktueller Planungsstand

In der Bestandsanalyse 2019 wurden im Zuge der Recherche zu den Wohnungsbaupotenzialen bei den Städten und Gemeinden die Vorhaben der sozialen Infrastruktur (insbesondere Kita und Schule) abgefragt. Die Auslastung der Schulen sowie Standorte und Verteilung weiterführender Bildungsinfrastruktur wurden jedoch nicht bzw. nur teilweise erfasst.

Ergänzend wurde durch die Geschäftsstelle des Dialogforums im Herbst 2019 eine Abfrage zu geplanten Infrastrukturvorhaben durchgeführt. Diese Ergebnisse sowie eigene Recherchen zu Standorten weiterführender Infrastruktur werden nachstehend aufbereitet.

Soziale Infrastruktur

Die soziale Infrastruktur bildet einen wichtigen Bestandteil der künftigen Siedlungsentwicklung. Bei Kindertagesstätten und Schulen handelt es sich um Wohnfolgeeinrichtungen. So muss bei einer dynamischen Einwohnerentwicklung in einer Region immer auch die ausreichende Bereitstellung von Betreuungs- und Schulplätzen gewährleistet werden.

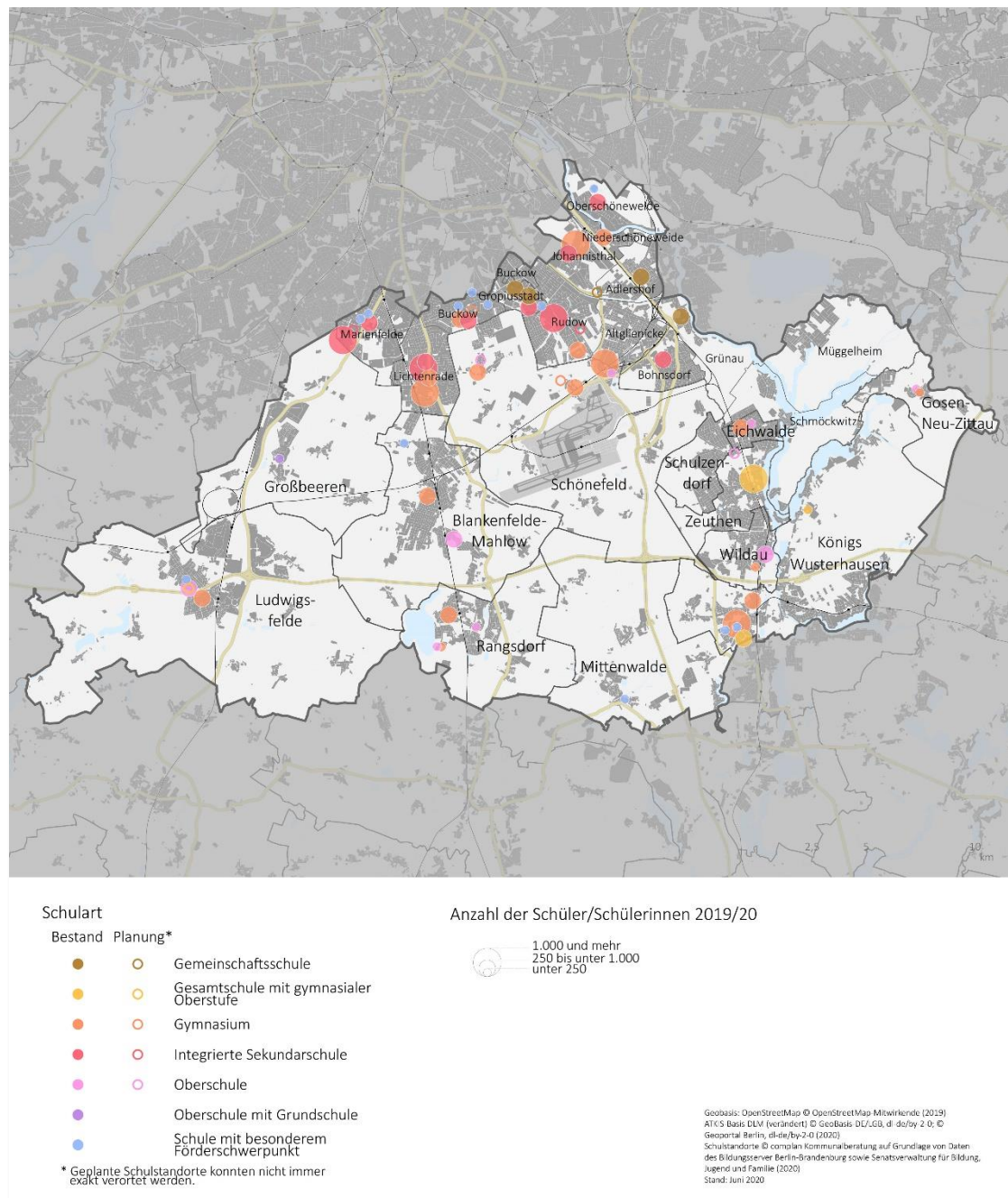
Hohe Kinderzahlen in den neu besiedelten Gebieten sowie ein konstant hohes Geburtenniveau haben viele Städte und Gemeinden sowie die Berliner Bezirke in den vergangenen Jahren vor große Herausforderungen bei der Bereitstellung einer ausreichenden Zahl von Plätzen gestellt. Vielfach werden in eigenen kommunalen Versorgungskonzepten Standorte neu geplant, vorhandene Standorte erweitert, temporäre Lösungen geschaffen oder im Rahmen von Übergangsregelungen höhere Auslastungen an einzelnen Standorten ermöglicht.

Weiterführende Schulen

Für die Analyse der regional bedeutsamen Einrichtungen der sozialen bzw. Bildungsinfrastruktur werden in erster Linie die weiterführenden Schulen betrachtet. Der Besuch einer weiterführenden Schule kann unabhängig vom Wohnort erfolgen, viele weiterführende Schulen beispielsweise in Mittelzentren decken den Bedarf benachbarter Gemeinden ab.

Im Brandenburger GSK-Raum sind vier verschiedene Typen weiterführender Schulen vorhanden: Gymnasien, Oberschulen, Oberschulen mit Grundschulen sowie Gesamtschulen mit einer gymnasialen Oberstufe. Die weiterführenden Schulen innerhalb des Berliner GSK-Raumes ver-

teilen sich auf Gymnasien, Gemeinschaftsschulen sowie Integrierte Sekundarschulen. Die Integrierten Sekundarschulen vereinen die ehemaligen Gesamt-, Haupt- und Realschulen und verfügen zudem über eine gymnasiale Oberstufe. Das Abitur wird in der Regel nach 13 Jahren abgelegt. Die Gemeinschaftsschulen ermöglichen gemeinsames Lernen von der ersten bis zur zehnten Klasse bzw. bis zum Abitur ohne zwischenzeitlichen Schulwechsel. Strukturell ähnelt die Berliner Gemeinschaftsschule der Oberschule mit integrierter Grundschule nach dem Modell in Brandenburg. Die Integrierte Sekundarschule ist mit der Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe vergleichbar. Der Großteil der Schulen befindet sich in öffentlicher Trägerschaft.



* Planung: Angaben der Kommunen

Abbildung 3: Weiterführende Schulen

Im Schuljahr 2019/20 waren in den 23 weiterführenden Schulen im Brandenburger GSK-Raum über 8.400 Schülerinnen und Schüler gemeldet.¹⁴ Hierbei entfällt der deutlich größte Teil auf die Gymnasien (rd. 5.000), während knapp 1.800 Schülerinnen und Schüler eine Oberschule und über 1.400 eine Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe besuchen. Die Oberschule mit Grundschule ist mit rd. 200 Schülerinnen und Schülern eine Ausnahme. Dabei wurden im Falle der Oberschulen mit zusätzlicher Grundschulfunktion nur die Schülerinnen und Schüler ab der 7. Jahrgangsstufe gezählt. Die großen weiterführenden Schulen des Brandenburger Gebietes befinden sich überwiegend in den größeren Städten und Gemeinden. Davon abweichend befinden sich auch in Rangsdorf und Gosen-Neu Zittau mehrere Schulstandorte, von denen der größte Teil privat betrieben wird.

Die 21 Berliner Schulen werden im Schuljahr 2019/20 von insgesamt knapp 13.900 Schülerinnen und Schülern besucht.¹⁵ Der größte Teil der Schülerschaft entfällt dabei auf die Integrierten Sekundarschulen (rd. 6.400), gefolgt von den Gymnasien (rd. 5.100) und den Gemeinschaftsschulen (rd. 2.400), bei denen abermals nur die Schülerinnen und Schüler ab der 7. Jahrgangsstufe in die Betrachtung einbezogen wurden. Die Gustav-Heinemann-Oberschule in Berlin-Marienfelde und die Clay-Oberschule im Ortsteil Rudow sind mit jeweils über 1.000 Schülern die größten Schulen der Region. Räumlich ist für die Berliner Bezirke bezogen auf die Ausstattung mit weiterführenden Schulen eine relative Gleichverteilung zu erkennen. Hinsichtlich der Schulformen ist eine Tendenz zu erkennen, wonach im östlichen Teil des Berliner GSK-Raumes eher Gemeinschaftsschulen existieren und sich die Integrierten Sekundarschulen eher auf den westlichen Teil konzentrieren. Dagegen sind die Gymnasien gleichmäßig über die drei Bezirke verteilt.

Weitere Bildungseinrichtungen

Neben den Grundschulen und den weiterführenden Schulen befinden sich in der Flughafenregion zahlreiche weitere Bildungseinrichtungen mit verschiedenen inhaltlichen oder methodischen Schwerpunkten. Erfasst sind hierbei Schulen mit besonderem Förderschwerpunkt, Oberstufenzentren, Schulen des zweiten Bildungsweges sowie betriebliche Weiterbildungseinrichtungen.

Schülerinnen und Schüler, die aufgrund von Einschränkungen eine spezielle Förderung benötigen, steht in der Flughafenregion ein umfangreiches Angebot an Betreuungseinrichtungen zur Verfügung. Der Fokus der Lehre liegt entweder in der allgemeinen Förderung von Kindern mit Lernproblemen oder wird auf körperliche Einschränkungen, wie etwa Sehbehinderung oder Blindheit, zugeschnitten. Insgesamt befinden sich im GSK-Raum zwölf Schulen, die einen besonderen Förderschwerpunkt adressieren. Auffällig ist die hohe Zahl der Schulen mit besonderem Förderschwerpunkt in den Berliner Bezirken.

Die Oberstufenzentren kombinieren die Aufgaben von Berufsschulen, Berufsfachschulen sowie Fachoberschulen und spielen dadurch in der Flughafenregion, in der eine hohe Zahl an Arbeitsplätzen für ausgebildete Fachkräfte existiert, eine bedeutsame Rolle. Für den Fall, dass ein Oberstufenzentrum ein Berufliches Gymnasium einschließt, kann dort auch das Abitur abge-

¹⁴ Bildungsserver Berlin-Brandenburg: Schulporträts im Land Brandenburg, 2020

¹⁵ Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie: Schulverzeichnis, 2020

legt werden. Die inhaltlichen Schwerpunkte von Oberstufenzentren unterscheiden sich untereinander und die Einrichtungen haben teilweise unterschiedliche Standorte. Das OSZ Dahme-Spreewald beispielsweise verfügt u.a. über Standorte in Schönefeld und Königs Wusterhausen und fokussiert sich hinsichtlich der Berufsausbildung auf die Bereiche Wirtschaft und Verwaltung, Metalltechnik, Elektrotechnik sowie Ernährung und Hauswirtschaft, während die Fachoberschule und das Berufliche Gymnasium an den genannten Standorten die Bereiche Sozialpädagogik, Sozialwesen und Technik bedienen.¹⁶ Weitere Bezeichnungen für berufsbildende Schulen innerhalb des GSK-Raumes lauten Berufsförderungswerk (Ortsteil Marienfelde, Fachrichtung Bau) oder Bildungswerk (Ortsteil Adlershof, Fachrichtung Chemie). In den Oberstufenzentren bzw. in vergleichbaren Einrichtungen, für die Zahlen vorliegen, lernen pro Schuljahr jeweils mehr als 1.000 Personen.¹⁷

Schulen des zweiten Bildungsweges, z.B. Fachoberschulen in Königs Wusterhausen oder im Bezirk Treptow-Köpenick, dienen erwachsenen Personen zum Erwerb eines Schulabschlusses. Bei Volkshochschulen handelt es sich um Einrichtungen des quartären, d.h. des Weiterbildungsbereiches. Durch das Belegen von Kursen können in den entsprechenden Einrichtungen zusätzliche Qualifikationen erworben werden.

In der Flughafenregion bieten außerdem verschiedene Unternehmen die Möglichkeit der betrieblichen Weiterbildung an. Den Mitarbeitenden bietet sich hierdurch die Chance, neue Fähigkeiten zu erlernen und innerbetrieblich andere Funktionen zu übernehmen. Unternehmen können sich von diesem Vorgehen eine langfristige Bindung der Beschäftigten erhoffen. Die betrieblichen Weiterbildungseinrichtungen konzentrieren sich häufig auf die Bereiche, in denen die jeweiligen Betriebe bereits ansässig sind und damit auf stark gewerblich geprägte Areale, wie den Brandenburg-Park in Ludwigsfelde, das GVZ Großbeeren oder das Umfeld der Technischen Hochschule in Wildau.

Planungen zum Ausbau der Bildungsinfrastruktur

In einigen Städten und Gemeinden werden angesichts steigender Bedarfe neue Standorte für Schulen bzw. Erweiterungen geplant. Aus der Abfrage bei den Kommunen (Herbst 2019) sowie eigenen Recherchen sind folgende Vorhaben bekannt bzw. von Bedeutung:

- ≡ Errichtung einer gemeinsamen Oberschule durch Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen wird diskutiert, ein konkreter Standort steht noch nicht fest
- ≡ Errichtung eines Gymnasiums in der Gemeinde Schönefeld (Trägerschaft Landkreis Dahme-Spreewald)
- ≡ Errichtung einer Oberschule in Großziethen (Gemeinde Schönefeld)
- ≡ Umwandlung und Ausbau der Oberschule in eine Gesamtschule mit Gymnasialer Oberstufe in Ludwigsfelde
- ≡ Errichtung einer Integrierten Sekundarschule im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Marienfelde
- ≡ Errichtung eines Gymnasiums im Bezirk Neukölln, Ortsteil Buckow
- ≡ Errichtung einer Integrierten Sekundarschule im Bezirk Neukölln, Ortsteil Rudow

¹⁶ Oberstufenzentrum Dahme-Spreewald: Bildungsgänge, <https://osz.dahme-spreewald.info/osz/de/Bildungsgaenge/41640.html> (Zugriff 16.4.2020)

¹⁷ Bildungsserver Berlin-Brandenburg: Schulporträts im Land Brandenburg, 2020; Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie: Schulverzeichnis, 2020

- ≡ Errichtung einer Gemeinschaftsschule im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Adlershof¹⁸

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Durch die dynamische Bevölkerungsentwicklung stehen alle Kommunen der Flughafenregion vor großen Herausforderungen bei der Bereitstellung sozialer Infrastrukturangebote sowie einer angemessenen Bildungsinfrastruktur.

Dabei ist die Bereitstellung von ausreichenden Angeboten im Bereich der Kita- und Grundschulversorgung kommunale Aufgabe. Die in Berlin (Investitionsprogramm Siwana - Sondervermögen Infrastruktur wachsende Stadt) und in Brandenburg (KIP - Kommunales Investitionsprogramm) in den vergangenen Jahren bereitgestellten Fördermöglichkeiten und Investitionsprogramme sollen und müssen fortgeführt werden, damit die Kommunen ihren Aufgaben gerecht werden können. Die zusätzlichen Infrastrukturbedarfe gehen auch bedingt durch Nachholeffekte teilweise weit über die durch das Bevölkerungswachstum induzierten zusätzlichen Bedarfe hinaus.¹⁹ Diese kommunalen Vorhaben und Projekte werden im GSK nicht aufsummiert, gleichwohl muss über das GSK der umfangreiche Unterstützungsbedarf der Landkreise, Städte und Gemeinden für die Finanzierung dieser zusätzlichen Infrastrukturen gebündelt benannt und kommuniziert werden.

Handlungs- und Abstimmungsbedarf in der Flughafenregion besteht bei der Bereitstellung weiterführender Bildungsinfrastrukturangebote wie Gymnasien, Oberstufenzentren etc. oder auch bei Angeboten betrieblicher Weiterbildungseinrichtungen sowie der beruflichen Ausbildung insgesamt. Angesichts zunehmender wirtschaftlicher Verflechtungen müssen neue Angebote hier auf regionale Bedarfe ausgerichtet werden. Dazu zählt beispielsweise der laufende Abgleich der Schülerzahlen zwischen Ländern und Kommunen, d.h. Landkreisen, Städten und Gemeinden, im Sinne des gemeinsamen Monitorings und als Voraussetzung für gemeinsame Projekte und Aktivitäten. Dazu bzw. auf dieser Basis ist die Abstimmung der Schulentwicklungsplanungen zwischen den Landkreisen sowie mit den bezirklichen Planungen in Berlin erforderlich bzw. sinnvoll. Im Rahmen der Zusammenarbeit in der Flughafenregion sollte durch das Dialogforum hier eine Mittlerrolle übernommen werden.

¹⁸ <https://www.morgenpost.de/berlin/article217146829/Hier-werden-in-Berlin-neue-Schulen-gebaut.html> (Zugriff 16.4.2020)

¹⁹ Beispielsweise wird in der Stadt Ludwigsfelde ein Investitionsvolumen von über 84 Mio. € bis 2026 für Schulneubau, Erweiterungen und Sporthallen veranschlagt.

2.5 Wissenschaft und Forschung

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019 und aktueller Planungsstand

In der Bestandsanalyse 2019 wurden Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen nicht bzw. nur am Rande betrachtet. Insofern wurden eigene Recherchen zu Standorten von Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen herangezogen bzw. Materialien ausgewertet.

Neben einer regionalen Entwicklungsstrategie und Dachmarkenkonzeption²⁰ ist hier die aktuelle Flughafenumfeldanalyse der Technischen Hochschule Wildau zu nennen.²¹

Flughafenregion als Standort für Wissenschaft und Forschung

Die Lage am Rande der Hauptstadt und in der Nähe des künftigen Hauptstadtflughafens BER begünstigt die (Fort-)Entwicklung der wissenschaftlichen Landschaft in der Region. So bietet Berlin mit dem Umland ein großes Potenzial hoch gebildeter Menschen verschiedener Fachrichtungen und unterschiedlicher kultureller Herkunft. Durch die verkehrsgünstige Lage ist außerdem die Einrichtung materialaufwändiger Forschungsinstitute möglich, die maßgeblich von einer zuverlässigen Zulieferung abhängen.

Die inhaltlichen Forschungsschwerpunkte in der Flughafenregion sind sehr breit gefächert und reichen von der Hochschul- und Universitätsforschung, u.a. in den Bereichen Physik, Geographie oder Verwaltungswissenschaften, über die Polymerforschung und die Teilchenphysik bis zu den Gartenbauwissenschaften. Erweitert wird das Spektrum durch Technologie- und Gründerzentren, die eine räumliche Nähe zu etablierten Forschungseinrichtungen aufweisen. Die hier arbeitenden jungen Firmen und Start-ups verfügen oft über eine hohe Technologieintensität. Infolge der Nähe, eines regelmäßigen Austausches und der Durchführung gemeinsamer Projekte können die Forschungseinrichtungen und die jungen Unternehmen gegenseitig von der Arbeit profitieren und aus den erzielten Ergebnissen lernen (sog. Wissensspillover).

Bezogen auf die Bedeutung für die Forschungslandschaft in der Flughafenregion ist der Bezirk Treptow-Köpenick hervorzuheben. Am Standort Adlershof befindet sich inzwischen der größte Wissenschafts- und Technologiepark Deutschlands mit über 6.000 Studierenden.²² Dazu zählen neben einem Campus der Humboldt-Universität mit einer Bibliothek und Einrichtungen der Institute für Chemie, Geographie, Informatik, Mathematik, Physik und Psychologie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), das Landeslabor Berlin-Brandenburg und verschiedene weitere Institute und Labore primär aus den Bereichen Physik, Chemie und Materialforschung. An der Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in Oberschöneweide sind 14.000 Studierende eingetragen.

Weitere Forschungseinrichtungen im GSK-Raum sind an verschiedenen Standorten konzentriert. So lässt sich in Wildau im Umfeld der Technischen Hochschule (rd. 3.700 Studierende) mit dem Zentrum für Luft- und Raumfahrt und dem Fraunhofer-Institut für Angewandte Polymerforschung, in Zeuthen mit dem Deutschen Elektronen-Synchrotron (DESY) (Forschungszentrum der Helmholtz-Gemeinschaft) sowie in Königs Wusterhausen mit der Fachhochschule für Finanzen und der Justizakademie des Landes Brandenburg eine Ballung

²⁰ Bewerbungsgemeinschaft VOGLER EDC und BRANDS & BOOKS (April 2020): Entwicklungsstrategie und Dachmarkenkonzeption für die Technologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen, Berlin

²¹ S.a. „Die Rolle von Wissenschaft und Innovation in der Flughafenumfeldregion – Herausforderungen und Perspektiven“ skizziert und Handlungsempfehlungen formuliert; s.a. <https://innohub13.de/flughafenumfeldanalyse/> Zugriff 11.2.2021.

²² Humboldt-Universität zu Berlin: Der Campus Adlershof, <https://www.hu-berlin.de/de/ueberblick/campus/adlershof> (Zugriff 16.4.2020)

von Einrichtungen ähnlicher Schwerpunkte erkennen. Die übrigen Standorte befinden sich nicht in Nachbarschaft zu anderen Forschungseinrichtungen, wenngleich in Großbeeren mit dem Leibniz-Institut für Gemüse- und Zierpflanzenanbau (IGZ) und der Lehr- und Versuchsanstalt für Gartenbau und Arboristik (LVGA) die Nähe einer Forschungseinrichtung zu einem Fortbildungsstandort gleicher Fachrichtung existiert.

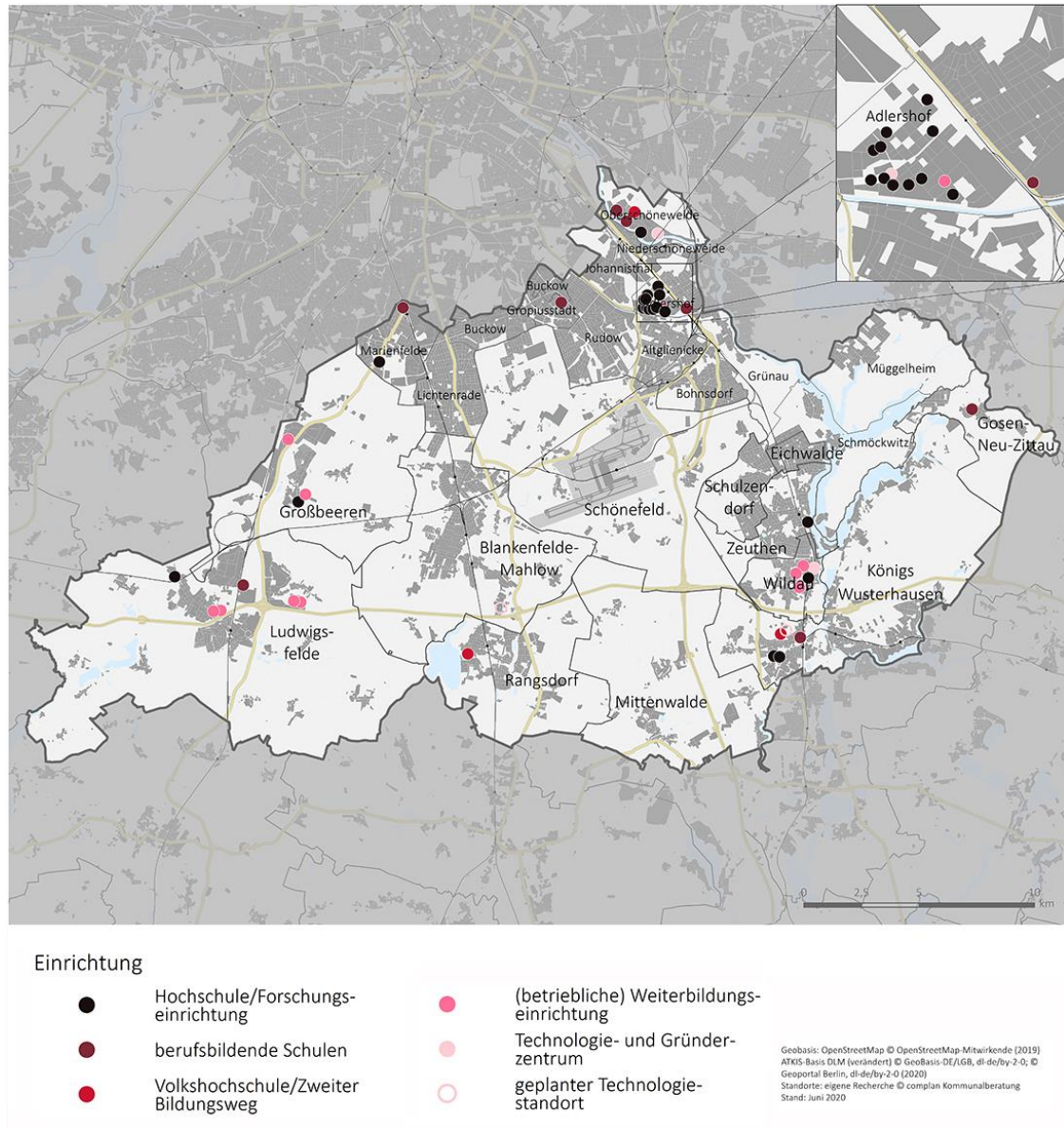


Abbildung 4: Forschungs- und Bildungseinrichtungen

Vielerorts wird der Ausbau der vorhandenen Standorte oder die Ansiedlung weiterer Einrichtungen geplant, u.a. am Standort Adlershof oder auch in Wildau. In Blankenfelde-Mahlow, Ortsteil Dahlewitz, wird in Nachbarschaft zu Rolls-Royce die Einrichtung eines Technologie-Campus geprüft. Königs Wusterhausen beabsichtigt die (Weiter)Entwicklung des Funkerbergs als Technologiestandort, in enger Kooperation mit Wildau, ggf. Zeuthen und dem Bezirk Trep-tow-Köpenick. Zu nennen ist hier insbesondere auch der Verbund „dahme_innovation“ als Gesamtstandort (Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen) für Technologie und Wissenschaft

mit mittlerweile ca. 2.000 High-Tech Beschäftigten. Hier sind mehrere bzw. weitere Immobilienprojekte mit ca. 30.000 m² Nutzfläche in Vorbereitung. Im Februar 2021 teilte das Robert-Koch-Institut mit, dass in Wildau ein Zentrum für Künstliche Intelligenz in der Public Health-Forschung mit rd. 100 Arbeitsplätzen errichtet wird.

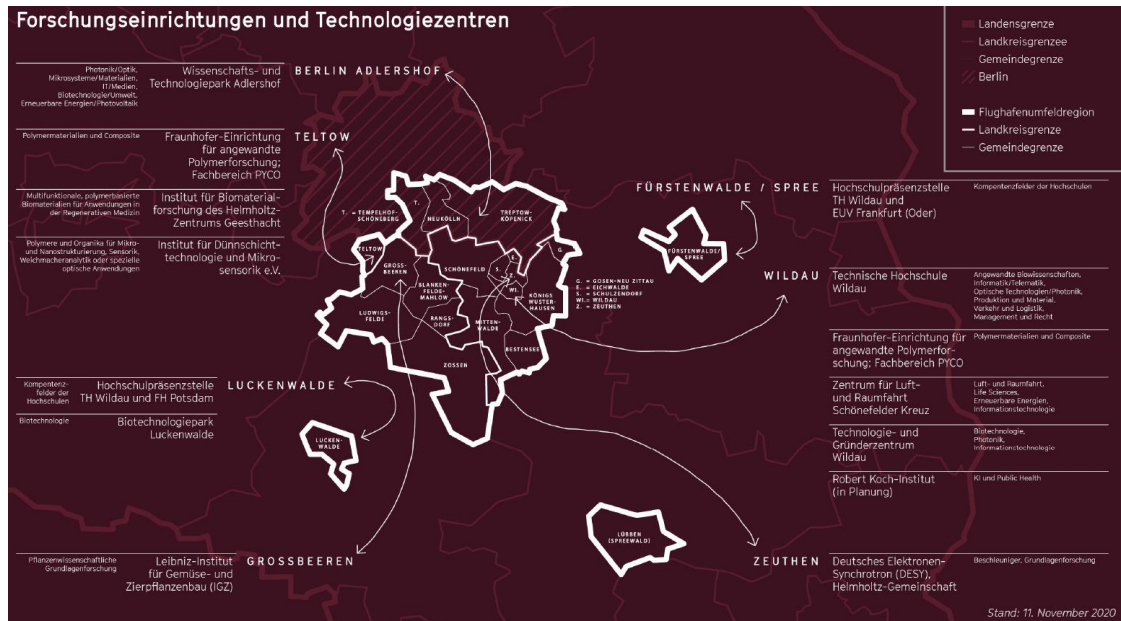


Abbildung 5: Forschungseinrichtungen und Technologiezentren in der erweiterten Flughafenregion
(Quelle <https://innohub13.de/flughafenumfeldanalyse/> (Folie 16, Zugriff 11.2.2021))

Neben den Forschungseinrichtungen und Technologiezentren zeichnet sich die Flughafenregion durch eine Vielzahl innovativer, technologieorientierter Unternehmen aus, die den Clustern auf Basis der Innovationsstrategie Berlin-Brandenburg zugeordnet werden können. Hierzu werden in der Flughafenumfeldanalyse der Technischen Hochschule Wildau (Stand 8/2020) 112 Unternehmen gezählt, davon 27 aus der Gesundheitswirtschaft und 17 aus dem Bereich

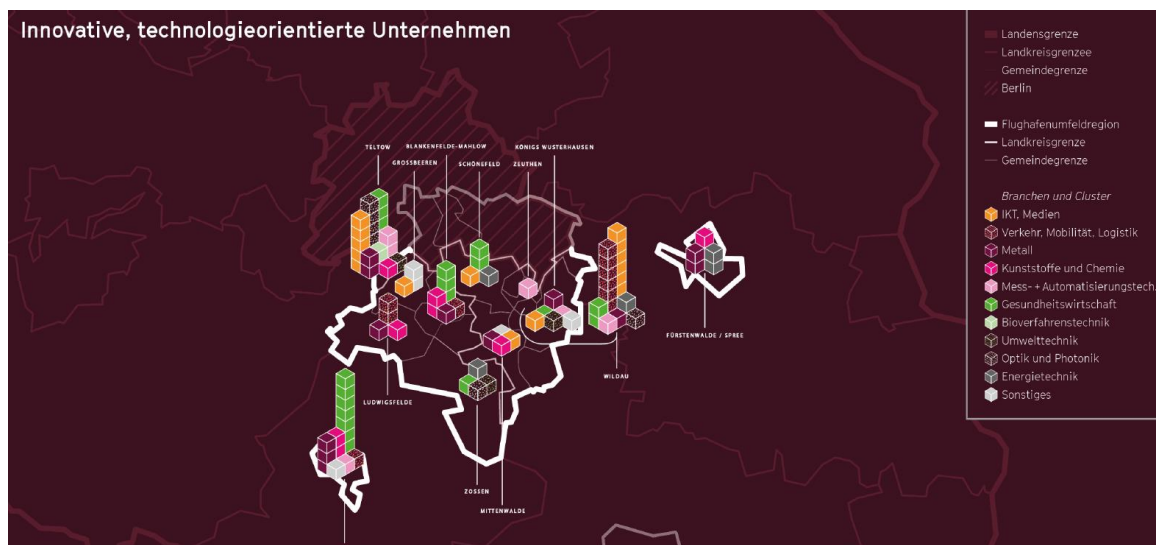


Abbildung 6: Innovative, technologieorientierte Unternehmen in der erweiterten Flughafenregion
Quelle <https://innohub13.de/flughafenumfeldanalyse/> (Folie 23, Zugriff 11.2.2021)

IKT, Medien und Kreativwirtschaft. Räumlicher Schwerpunkt im GSK-Raum ist Wildau, in der erweiterten Flughafenregion auch Teltow und Luckenwalde.

In dieser Untersuchung werden insbesondere die Themen Gesundheit, Digitalisierung sowie Mobilität und Verkehr als Innovationsthemen für die erweiterte Flughafenregion definiert. Vor diesem Hintergrund werden für die Achse über die Flughafenregion hinaus bzw. vom Kristallisationspunkt Wildau bis nach Lübben/ Spreewald Chancen für den Ausbau und die Qualifizierung des Wissenschaftsstandortes durch die Ansiedlung weiterer Wissenschaftseinrichtungen gesehen.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Das Handlungsfeld Wissenschaft und Forschung wurde bisher im Dialogforum wenig thematisiert. Zugleich stellen die vorhandenen Kompetenzen in der Region, insbesondere in Wildau und in Adlershof, aber auch an vielen weiteren Standorten einen ausgesprochenen Standortvorteil dar.

Aufgabe des Gemeinsamen Strukturkonzeptes muss es sein, die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung und Etablierung weiterer Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie insbesondere technologieorientierter Unternehmen zu sichern bzw. zu schaffen oder zu verbessern. Dies gelingt am besten über ein entsprechendes innovationsfreundliches Umfeld, aber auch durch gute Infrastrukturangebote im Bereich sozialer, freizeitbezogener Infrastruktur, qualitätvoller Wohnangebote und guter verkehrlicher Erreichbarkeit. Dazu sollte in der Flughafenregion bzw. über das Dialogforum die Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Einrichtungen intensiviert werden.

2.6 Wirtschaft und Gewerbe

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

In der Bestandsanalyse 2019 sind umfangreiche Angaben und Aussagen zum Handlungsfeld Wirtschaft und Gewerbe getroffen worden. Dies umfasst Aussagen zur Beschäftigung und zum Pendlerverhalten (Stand 6/2017), zur Entwicklung der Arbeitslosenzahl und der Arbeitslosenquote, zu Wirtschaftszweigen inkl. Clustern und zum Gewerbebestand sowie insbesondere zu den vorhandenen Gewerbeflächen und deren Potenzialen. Damit wird dieses Themenfeld bereits gut beschrieben. Die nachstehenden Angaben berücksichtigen den Stand vor der Corona-Pandemie (2019).

Aktuell liegen folgende weitere Informationen vor, die nachstehend kurz aufbereitet werden:

- ≡ Daten zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung und zum Pendlerverhalten Stand 6/2019,
- ≡ Bericht zur Beschäftigungs- und Fachkräftesituation an den Flughäfen in Berlin und Brandenburg²³ sowie
- ≡ Ergebnisse des Gewerbeflächenkonzeptes im Umfeld des Flughafens BER (Stand Dez. 2019)²⁴ sowie aktuelle Angaben der Flughafengesellschaft FBB zu den Entwicklungsoptionen und -absichten eigener Gewerbeflächen²⁵

Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung und Pendlerverhalten

Kommunen	SV-Beschäftigte am Arbeitsort 2015	SV-Beschäftigte am Arbeitsort 2019	Entwicklung 2015 - 2019 absolut	Entwicklung 2015 - 2019 in %	Arbeitsplatzquote 2019**	Pendler-saldo 2019***
Blankenfelde-Mahlow	8.188	8.979	791	9,7	32	-3.513
Eichwalde	694	684	-10	-1,4	11	-1.915
Gosen-Neu Zittau	618	781	163	26,4	24	-610
Großbeeren	6.473	9.778	3.305	51,1	114	3.794
Königs Wusterhausen*	9.213	9.576	363	3,9	25	-5.484
Ludwigfelde	13.252	14.908	1.656	12,5	56	2.061
Mittenwalde*	4.229	4.590	361	8,5	49	458
Rangsdorf	2.823	2.929	106	3,8	26	-1.853
Schönefeld	14.436	17.187	2.751	19,1	106	10.095
Schulzendorf	551	722	171	31,0	9	-2.564
Wildau	5.775	6.506	731	12,7	63	2.159
Zeuthen	1.574	1.829	255	16,2	16	-2.553
Summe	67.826	78.469	10.643	15,7	44	75

* Daten für die Gesamtgemeinde ** Arbeitsplätze auf 100 Einwohner *** Bundesgebiet (ohne Ausland)

Tab. 5: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung 2015 – 2019 sowie Arbeitsplatzquote und Pendlersaldo, Quelle: eigene Berechnungen aus Angaben der Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.6.2015/30.6.2019

²³ Wirtschaftsförderung Brandenburg (Feb. 2020): Bericht zur Beschäftigungs- und Fachkräftesituation an den Flughäfen in Berlin und Brandenburg, Potsdam

²⁴ Wirtschaftsförderung Brandenburg: Erstellung eines Gewerbeflächenkonzeptes im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), erstellt durch GEFAK und agiplan, Stand Dez. 2019.

²⁵ FBB Flughafen Berlin Brandenburg (April 2020): Präsentation Immobilienentwicklung FBB GmbH

Aus der Übersicht wird deutlich, dass die sozialversicherungspflichtige Beschäftigung im brandenburgischen Teil der Flughafenregion auch in den vergangenen vier Jahren kontinuierlich - und etwa drei Mal so stark wie die Bevölkerung insgesamt - zugenommen hat (+ 15,7 %). Besonders deutlich und hoch sind die Zuwächse an Arbeitsplätzen in Großbeeren und Ludwigsfelde sowie in der Flughafengemeinde Schönefeld. Diese drei Kommunen sowie Mittenwalde und Wildau sind die einzigen Kommunen, die in der Summe einen positiven Pendlersaldo und eine über dem Brandenburger Durchschnitt liegende Arbeitsplatzquote aufweisen. Insgesamt ist der Pendlersaldo der Flughafenregion fast ausgeglichen, die Auspendlerüberschüsse sind besonders hoch in Blankenfelde-Mahlow und in Königs Wusterhausen.

Ludwigsfelde profitiert auch von Einpendlern aus dem südlichen Landkreis Teltow-Fläming; ebenso wie die Städte Königs Wusterhausen und Mittenwalde von Einpendlern aus dem südlichen Landkreis Dahme-Spreewald profitieren.

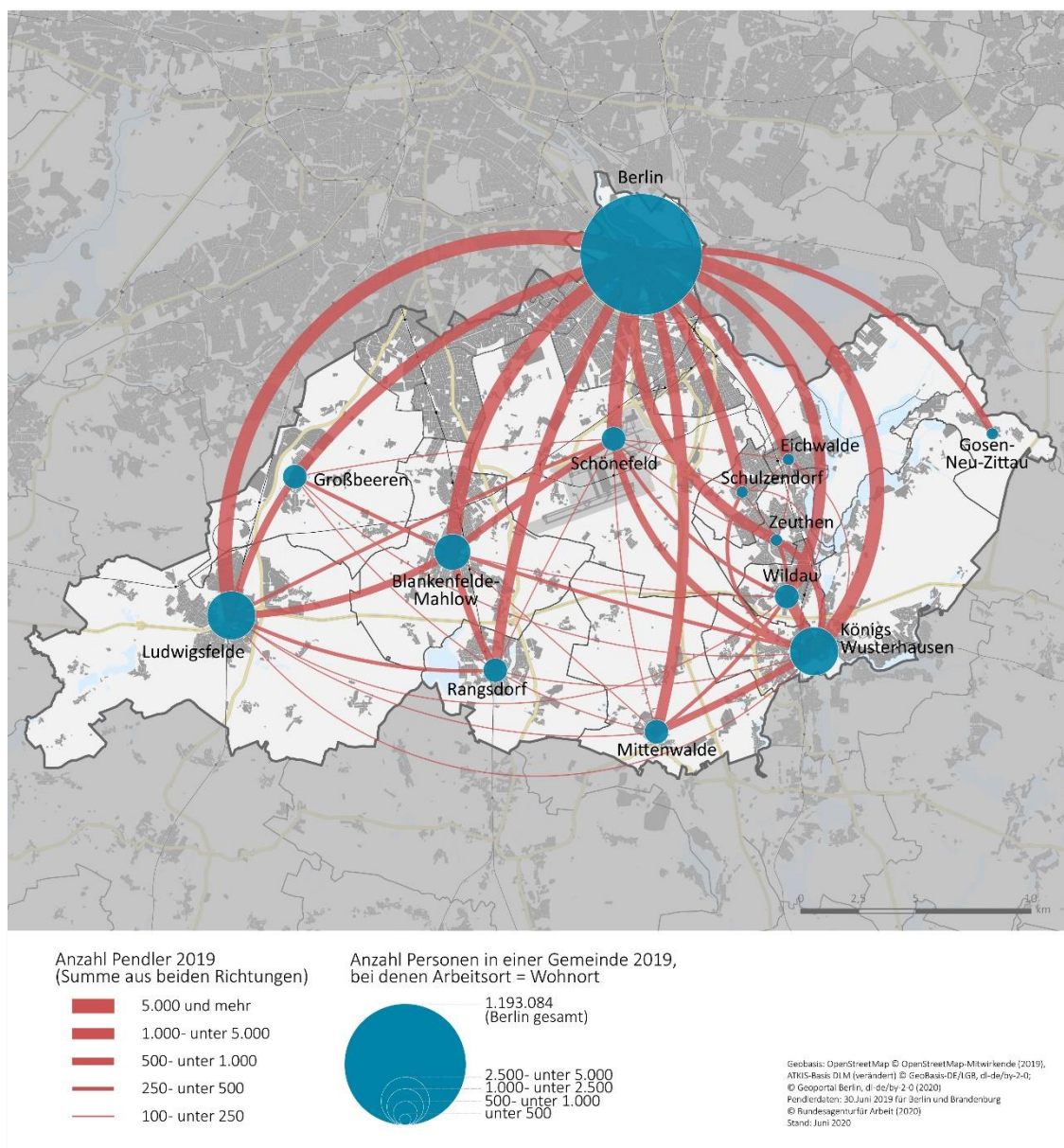


Abbildung 7: Pendlerverflechtungen in der Flughafenregion

Innerhalb der Flughafenregion sind folgende Pendlerrelationen von besonderer Bedeutung:

- ≡ Nur Großbeeren und Schönefeld weisen einen positiven Saldo mit Berlin auf, d.h. mehr Pendler kommen aus Berlin als nach Berlin pendeln.
- ≡ Nach Schönefeld pendeln insbesondere Beschäftigte aus Blankenfelde-Mahlow und Königs Wusterhausen.
- ≡ Großbeeren verzeichnet viele Pendler aus Blankenfelde-Mahlow und Ludwigsfelde.
- ≡ Königs Wusterhausen ist Einpendlerkommune insbesondere für Mittenwalde, Wildau und Zeuthen. Auspendler gehen insbesondere nach Schönefeld, Mittenwalde und Wildau.
- ≡ Blankenfelde-Mahlow und Königs Wusterhausen weisen absolut den höchsten negativen Pendlersaldo auf; rd. 6.900 Beschäftigte aus Blankenfelde-Mahlow sowie 5.200 Beschäftigte aus Königs Wusterhausen pendeln beispielsweise nach Berlin.

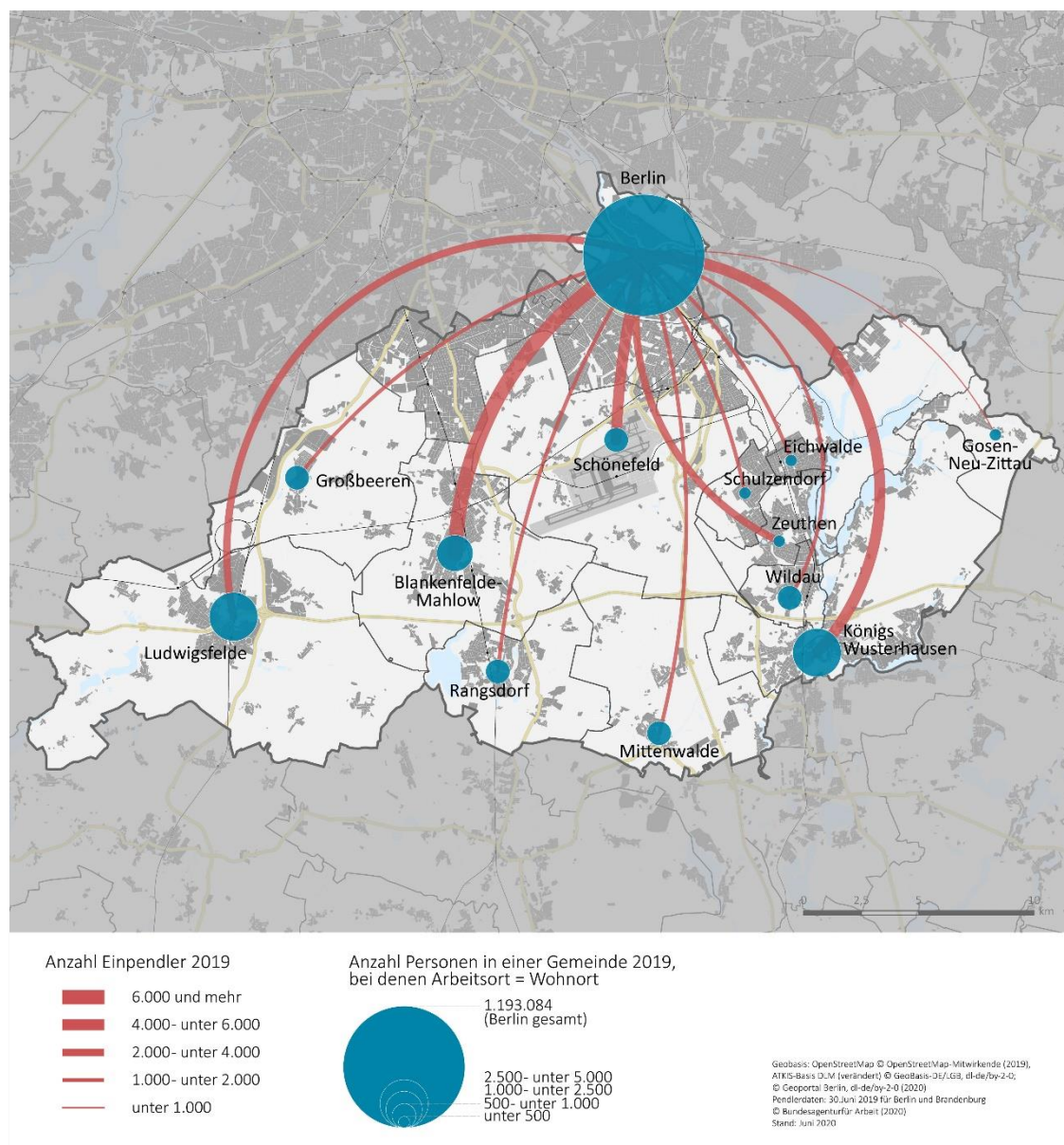


Abbildung 8: Einpendler nach Berlin

Beschäftigung am Flughafenstandort Schönefeld

In der Flughafengemeinde Schönefeld sind mit Stand Mitte 2019 (vor der Pandemie) über 17.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze vorhanden; diese Werte sind in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen. Über 90 % davon werden von Beschäftigten besetzt, die nicht in Schönefeld leben (Einpendler). Neben den Flughäfen (Schönefeld alt / BER) entfielen die Beschäftigungszuwächse bis 2019 vor allem auf die sich im Umfeld des Flughafens angesiedelten Logistikdienstleister.

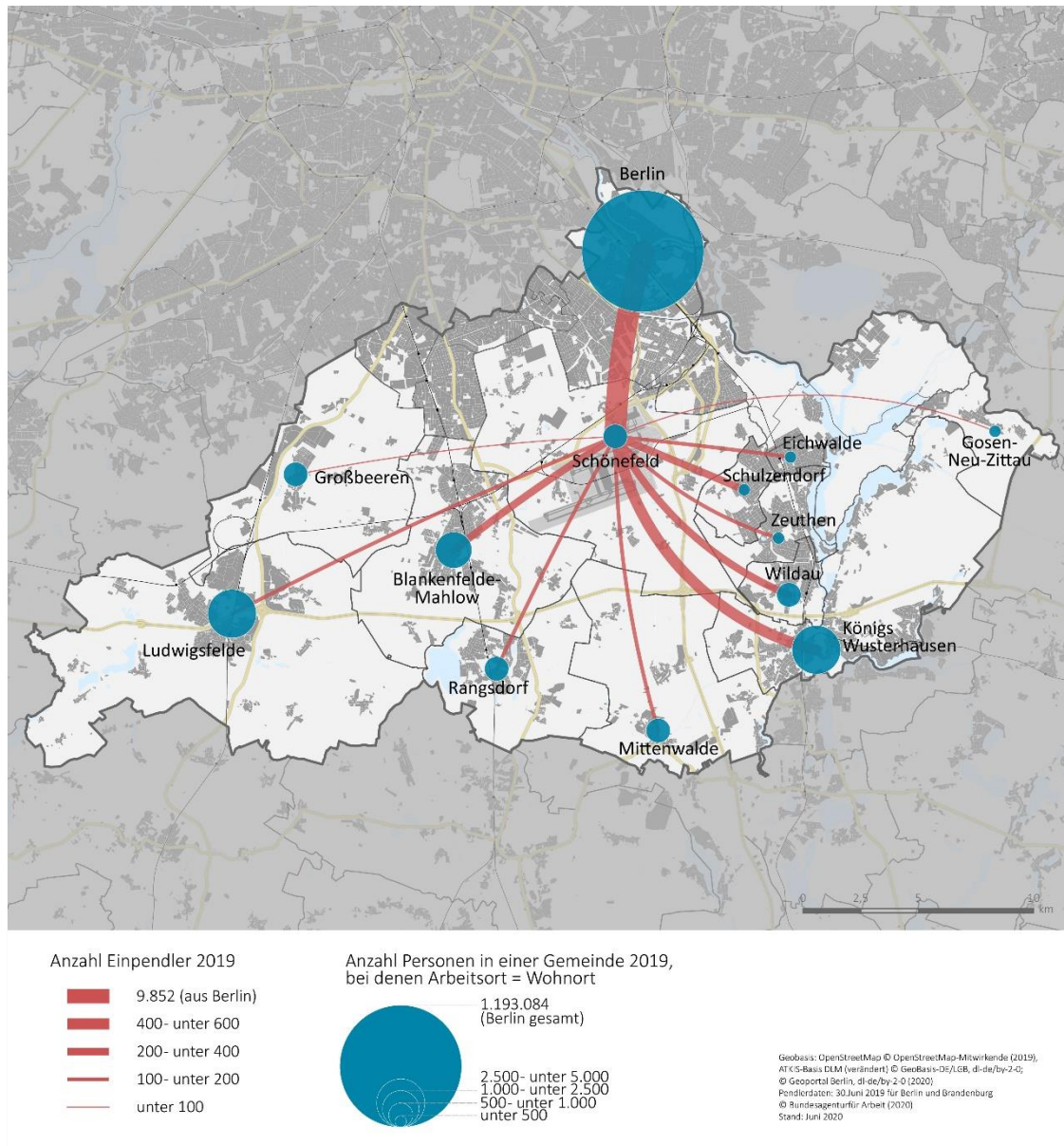


Abbildung 9: Einpendler nach Schönefeld

Aus der Untersuchung der Wirtschaftsförderung Brandenburg zur Beschäftigungssituation an den Flughäfen (Stand Ende 2019) wird deutlich, dass am Flughafenstandort Schönefeld (inklusive BER) rd. 6.000 Beschäftigte tätig sind; dazu addieren sich Beschäftigte, die außerhalb des

Flughafengeländes tätig sind.²⁶ Dies sind für Berlin und Brandenburg insgesamt ebenfalls rd. 6.000 Beschäftigte. Im Ergebnis dürfte gut die Hälfte aller Arbeitsplätze in der Gemeinde Schönefeld am Flughafenbetrieb hängen.

Mit Aufnahme des Flugbetriebs am BER ist der Standort Tegel geschlossen worden. Hier wird davon ausgegangen, dass rd. 4.000 der insgesamt 7.000 Beschäftigten ihren Arbeitsplatz vom Standort Tegel nach Schönefeld verlegen;²⁷ die verbleibenden knapp 3.000 Arbeitsplätze müssen neu besetzt werden.

Perspektivisch sind in der Gemeinde Schönefeld somit rd. 25.000 Beschäftigte denkbar, davon können etwa zwei Drittel direkt auf den bzw. die Flughäfen entfallen. Nach den aktuellen Entwicklungen mit dem nahezu kompletten Erliegen des Flugverkehrs dürften diese Werte erst sehr viel später erreicht werden, als noch Ende 2019 / Anfang 2020 angenommen.

Gewerbeflächen

Zum Umfang und zur Verteilung gewerblicher Flächen im Bestand sowie von verfügbaren Flächenpotenzialen liegen unterschiedliche Grundlagen vor. Nachstehend werden die Ergebnisse auf Basis der in der Bestandsanalyse des GSK (Stand Juni 2019) ermittelten und dargestellten Flächen aufbereitet – eine eigene Flächenerhebung wurde aktuell nicht vorgenommen. Zu den Kartendarstellungen und tabellarischen Übersichten addieren sich eine aktuelle Flächenübersicht der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg sowie eine Untersuchung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming zu großflächigen gewerblich industriellen Vorsorgestandorte am Standort Ludwigsfelde (Umfang rd. 230 ha). Das von der Wirtschaftsförderung Brandenburg 2018 beauftragte Gewerbeflächenkonzept für das Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg betrachtet ergänzend ausschließlich den Brandenburger Teil der Flughafenregion, und weitet den Blick darüber hinaus bis nach Zossen oder auch Hoppegarten. Darüber hinaus werden in dem Gutachten die Nachfrage nach Gewerbeflächen in der Flughafenregion bis zum Jahr 2030 und darüber hinaus bis zum Jahr 2040 unter Berücksichtigung flughafeninduzierter Effekte berücksichtigt.²⁸

Flächenangebot und Flächenpotenziale

Die Flughafenregion verfügt über ein Gewerbeflächenangebot (Bestand und Planung) von knapp 4.300 ha, die sich zu über drei Viertel auf den Brandenburger Teil und zu einem knappen Viertel auf den Berliner Teil der Flughafenregion verteilen (s. Abb. 10 Gewerbeflächen – Bestand und Potenzial). Bei der Einwohnerzahl ist es im Übrigen in etwa anders herum: Zwei Drittel leben in Berlin, ein Drittel in Brandenburg. Dies macht deutlich, wie stark der Brandenburger Teil der Flughafenregion gewerblich geprägt ist. Dazu addiert sich die gewerblich-industrielle Vorsorgefläche mit rd. 230 ha in Ludwigsfelde.

Die Flächen konzentrieren sich zuvorderst an den Standorten Ludwigsfelde sowie Schönefeld insbesondere nördlich und östlich des Flughafenstandorts, ferner auf Blankenfelde-Mahlow (an der A 10), Großbeeren sowie auf Königs Wusterhausen und Mittenwalde. In Berlin sind hier insbesondere der Bezirk Tempelhof-Schöneberg (Gewerbegebiet Motzener Straße) sowie

²⁶ Wirtschaftsförderung Brandenburg (Feb. 2020): Bericht zur Beschäftigungs- und Fachkräftesituation an den Flughäfen in Berlin und Brandenburg, Potsdam, S. 9ff

²⁷ Ebda.

²⁸ Wirtschaftsförderung Brandenburg (WFBB) (2020): Erstellung eines Gewerbeflächenkonzeptes im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), Endbericht, erstellt durch GEFAK und agiplan.

der Bezirk Treptow-Köpenick mit den Standorten Adlershof und Oberschöneweide von Bedeutung.

Aktuell belegt sind davon etwa 60 % (rd. 2.600 ha) der von den Kommunen in ihren Flächennutzungsplänen dargestellten Gewerbeflächen. Auf einem Großteil der bestehenden Flächen sind Rest- oder Teilflächen vorhanden, die für eine gewerbliche Ansiedlung geeignet sind. Darüber hinaus sind weitere Standorte als Potenzialstandorte (inklusive des gewerblich-industriellen Vorsorgestandortes) ausgewiesen, diese stehen auch für größere Ansiedlungen zur Verfügung. Freie und größere Potenziale sind demnach in Schönefeld (mehr als 500 ha), in Ludwigsfelde (über 350 ha) und in Blankenfelde-Mahlow (über 300 ha) vorhanden. Dazu addieren sich noch kleinere „Potenziale“ (weniger als 200 ha) im Bezirk Treptow-Köpenick, in Königs Wusterhausen und in Mittenwalde.

Auch wenn ein gutes Drittel der Potenzialflächen erst nach 2030 als verfügbar eingeschätzt wird, sind an gut geeigneten Standorten (Autobahnnähe, Flughafenumfeld) erhebliche Flächenangebote für neue Ansiedlungen kurz- und mittelfristig vorhanden. Von besonderer Bedeutung sind hier neben den Entwicklungsabsichten und –möglichkeiten am und im Umfeld des Standortes Adlershof im Bezirk Treptow-Köpenick die Schwerpunkte Schönefeld, Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow.

In Schönefeld bestehen erhebliche Flächenpotenziale im Umfeld sowie auf dem Gelände des Flughafens. Maßgeblich für die Standortentwicklung und Flächeninanspruchnahme sind hier die Aktivitäten der FBB als Entwickler der Flächen auf dem Flughafengelände (Midfield-Gardens, ca. 22 ha) und Eigentümerin von ausgedehnten Flächen nördlich und östlich des Flughafengeländes (rd. 50 ha). Diese Flächen dürften insbesondere für Unternehmen, die die Nähe des Flughafens suchen, von Interesse sein. Dazu zählen Dienstleister, die am oder auf dem Flughafen tätig sind, sowie Unternehmen, die den Flughafen als Verkehrsdrehscheibe nutzen (wollen). Durch die geltenden Regelungen zum Frachtflugverkehr wird der Flughafen BER anders als beispielsweise Frankfurt am Main, Leipzig oder Köln/Bonn jedoch auch perspektivisch kein größerer Frachtflughafen werden.

Der Standort Ludwigsfelde im östlichen Teil der Flughafenregion am bzw. im Umfeld des Verkehrskreuzes Autobahn A 10 und der Bundesstraße B 101 ist hingegen vor allem für Unternehmen von Interesse, die die hervorragenden Verkehrsanbindungen schätzen und den dynamisch wachsenden Wirtschaftsraum im Süden Berlins nutzen. Dies gilt sinngemäß auch für Blankenfelde-Mahlow (Ortsteil Dahlewitz) im Umfeld des Verkehrskreuzes Autobahn A 10 und der Bundesstraße B 96.

Neben der starken Ost-West-Verbindung entlang der A 10 spielt hier auch die gute Anbindung nach Berlin über die Bundesstraße B 101 sowie die Anhalterbahn eine große Rolle. Direkte Flughafen induzierte oder auf den Flughafen BER-bezogene Unternehmensansiedlungen sind am Standort Ludwigsfelde eher die Ausnahme; können jedoch in Blankenfelde-Mahlow durch die Nähe zum BER von größerer Bedeutung sein.

Flächennachfrage

Die Flächennachfrage in der Flughafenregion wurde in dem Gewerbeflächenkonzept auf Basis der Abfrage der Unternehmen, Erfahrungswerten sowie einer nachfrageorientierten Prognose anhand verschiedener Modellrechnungen ermittelt. Für das Jahr 2030 wird für die Flächennachfrage ein Mittelwert von rd. 510 ha und bis 2040 ein Mittelwert von rd. 850 ha errechnet. Für beide Zeiträume liegen die Spannen bzw. jeweiligen Berechnungskorridore recht weit auseinander: (2030: von 250 ha bis 870 ha und 2040 von 470 bis 1.430 ha).

Neben dieser quantitativ orientierten Berechnung wurde die Nachfrage nach Nutzungen präzisiert. Dadurch wurde deutlich, dass sich etwa drei Viertel der Nachfrage auf Logistikstandorte und Logistikflächen konzentrieren.²⁹ Wie sich dies nach der Corona-Pandemie entwickelt bzw., ggf. verändert, ist derzeit nicht absehbar.

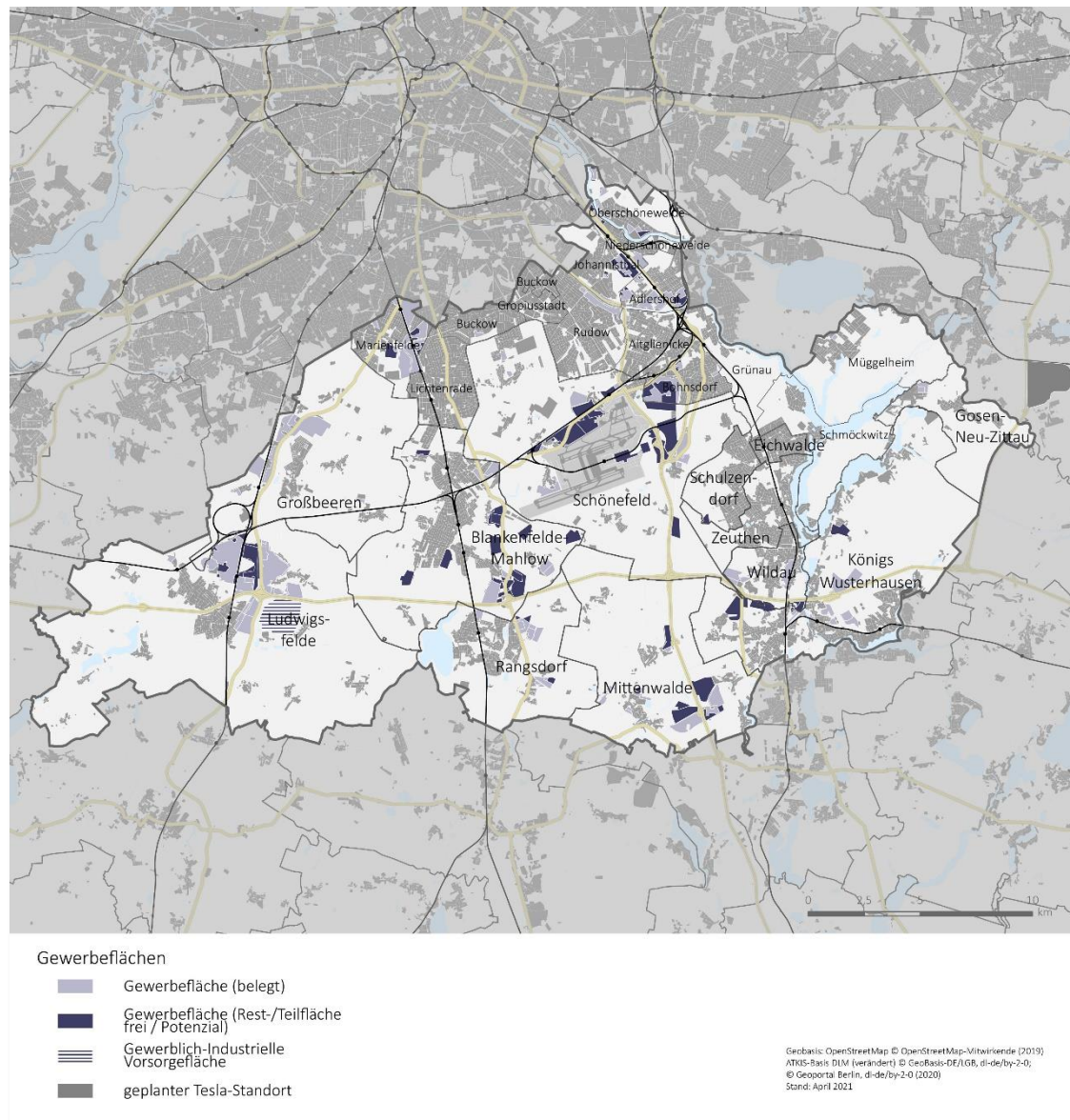


Abbildung 10: Gewerbeflächen – Bestand und Potenzial

Zwischenfazit Flächenangebot und Flächennachfrage

Auf der Angebotsseite steht ein quantitativ umfassendes, jedoch teilweise erst langfristig verfügbares Flächenpotenzial zur Verfügung. Dieses konzentriert sich an verkehrsgünstig gelegenen Standorten, wobei sich die beiden Schwerpunkte Ludwigsfelde im westlichen Teil der Flughafenregion, Blankenfelde-Mahlow (Ortsteil Dahlewitz) im mittleren Teil der Flughafenregion

²⁹ Wirtschaftsförderung Brandenburg: Erstellung eines Gewerbeflächenkonzeptes im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), Präsentation Dez. 2019, Folie 8ff

und Schönefeld sowie Mittenwalde und der Bezirk Treptow-Köpenick im östlichen Teil der Flughafenregion herauskristallisieren. Die Standorte können auf unterschiedliche Qualitäten und Rahmenbedingungen setzen und müssen daher nicht zwingend Konkurrenten um Ansiedlungen sein.

Die Nachfrageseite ist bisher in der Summe in Korridoren für die Jahre 2030 und 2040 prognostiziert. Dabei kann davon ausgegangen werden, dass die flughafeninduzierte Nachfrage mit zunehmender Entfernung vom zukünftigen Flughafen BER abnimmt. Hier spielen die allgemeinen Standortfaktoren wie Berlin-Nähe, großer Absatzmarkt, hervorragende Verkehrsverbindung etc. eine sehr viel größere Rolle. Hingegen dürfte die vorherrschende Nachfrage nach Logistikflächen (lt. Prognose 3/4 der gesamten Nachfrage) auf die gesamte Flughafenregion wirken.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Die Flughafenregion zeichnet sich durch eine hohe Arbeitsplatzintensität und steigende Beschäftigungs- und Arbeitsplatzzahlen aus. Das Wachstum der Arbeitsplätze war in den vergangenen vier Jahren beispielsweise drei Mal stärker als das Einwohnerwachstum. Dabei haben sich die bereits vor vielen Jahren erkennbaren gewerblichen Schwerpunkte noch weiter profiliert bzw. gewerbliche Standorte konnten durch Flächenerweiterungen und Arrondierungen sowie Ansiedlungen ein größeres Gewicht erlangen.

Möglich erscheint, dass gewerbliche Standorte weniger in Konkurrenz zu einander stehen, sondern eine sinnvolle und für die Flughafenregion nachhaltige, auf den jeweiligen Standort- und Lagequalitäten basierenden Faktoren, Arbeitsteilung entwickeln können. Dies gilt umso mehr unter Berücksichtigung der derzeit vorhandenen Flächenpotenziale sowie der voraussichtlichen zukünftigen Flächennachfrage. Beide Komponenten müssen im Sinne einer gemeinsamen wirtschaftlichen Entwicklung der Flughafenregion weiter präzisiert werden.

Ähnlich wie im Handlungsfeld Wohnen gilt es daher im Rahmen des GSK, Aufgaben und Funktionen der Kommunen als Gewerbe- und Arbeitsplatzstandorte im Zuge der gemeinsamen regionalen Entwicklung zu vereinbaren. Dazu müssen überörtlich bzw. regional wirkende gewerbliche Flächenentwicklungen mit ihren möglichen Auswirkungen auf Nachbarkommunen bzw. die Flughafenregion (Verkehr, Arbeitskräftebedarf, Branchen und Cluster, zusätzliche Wohn- und Infrastrukturbedarfe etc.) bewertet und die Folgen abgeschätzt werden. Auf dieser Basis können im GSK Regelungen diskutiert und Lösungen entwickelt werden mit dem Ziel, auch zu gewerblichen Entwicklungen einen interkommunalen Konsens herzustellen und diese zum Nutzen der Flughafenregion insgesamt auszugestalten. Folgende Themen können dafür von Bedeutung sein:

- ≡ Qualifizierung und Profilierung der Gewerbeflächen und Entwicklung von Standortprofilen, beispielsweise entlang der Entwicklungsachsen
- ≡ verstärkte Zusammenarbeit von Wissenschaftsstandorten sowie von Wissenschaft und Wirtschaft
- ≡ Entwicklung von Qualitätsstandards und Leitlinien zur Bewertung und Steuerung von neuen Entwicklungsvorhaben und Ansiedlungen
- ≡ Verbesserung / Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen zur Erreichbarkeit der Arbeits- und Gewerbestandorte

2.7 Verkehr und Mobilität

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

In der Bestandsanalyse wird insbesondere auf die wachsenden Verkehrsmengen infolge der dynamischen Entwicklung der Flughafenregion Bezug genommen. Dies betrifft Pendlerverkehre (s.o.), die stark angestiegenen Ost-West- bzw. Liefer- und Wirtschaftsverkehre insbesondere entlang der Autobahn A 10 sowie die zunehmenden Verkehre von und nach Berlin, die sich vor allem entlang der Entwicklungs- bzw. Siedlungsachsen festmachen. In verschiedenen Untersuchungen und Bestandsanalysen wurde deutlich, dass das Verkehrsaufkommen auch schon ohne den neuen Flughafen BER in den vergangenen Jahren erheblich zugenommen hat.

Ergebnisse Grundlagenermittlung Verkehr für die Flughafenregion BER

Ergebnisse zum Verkehrsaufkommen sowie den zukünftig zu erwartenden Verkehrsmengen werden in der *Grundlagenermittlung Verkehr für die Flughafenregion BER*³⁰ aufbereitet, die Ergebnisse liegen seit Herbst 2019 vor und sind in den Gremien des Dialogforums verschiedentlich vorgestellt worden.

Im Ergebnis des von den Mitgliedern des Dialogforums abgestimmten Endberichtes werden prioritäre Maßnahmen und Handlungsbedarfe formuliert:³¹

- ≡ Sicherung der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn bis 2025
- ≡ Angebotsausweitung für die Anhalter Bahn zwischen Berlin und Ludwigsfelde, z. B. RE 4
- ≡ Angebotsausweitung auf der Görlitzer Bahn durch Ausbau der RE 2, RE 7 zwischen Berlin und Cottbus
- ≡ Beibehaltung des Regionalbahnhofs Schönefeld alt
- ≡ Ausbau der Bahnstrecke Cottbus-Lübbenau
- ≡ Verlängerung der U 7 von Rudow bis Schönefeld und weiter bis zum BER
- ≡ Angebotsausweitung im Busverkehr, insbesondere der Linien X 7 und X 71 sowie die Neuerschließung der Gewerbegebiete und Bedienung der Bahnhöfe mit engen Vertaktungen
- ≡ Schaffung zusätzlicher Plätze für Park & Ride/ Bike & Ride an den Bahnhöfen
- ≡ Vertiefte Prüfung der hoch ausgelasteten Knotenpunkte und Anpassung der Signalisierung
- ≡ Beseitigung von beschränkten Bahnübergängen in den Ortslagen
- ≡ Aufwertung der Autobahnen durch Ausbau oder Errichtung neuer Anschlussstellen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten
- ≡ Optimierte Verkehrslenkung und -steuerung
- ≡ Lückenschlüsse und weiterer Ausbau des Radwegehauptnetzes, Etablierung Nebenroutennetz

Die Maßnahmen zur Verbesserung des SPNV- und ÖPNV-Angebots stimmen mit dem im Investitionsprogramm *i2030* verfolgten Zielstellungen überein.

In der Arbeitsgruppe 3 im Dialogforum wird der Umsetzungsstand der prioritären Vorhaben zur Verbesserung der verkehrlichen Situation erörtert. In diesem Kontext wird der immense

³⁰ Abschlussbericht Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER, (August 2019), Gutachten im Auftrag der BADC von SPV Spreeplan Verkehr GmbH, Berlin, und Jahn, Mack & Partner, architektur und stadtplanung, Berlin.

³¹ Pressemitteilung 25.10.2020: „WENIGER AUTOS, MEHR BAHNEN, BUSSE UND FAHRRÄDER IN DER FLUGHAFENREGION BER“ <https://www.dialogforum-intern.de/Grundlagenermittlung> (Zugriff 20.4.2020)

Bedarf am Ausbau und an Instandsetzungsmaßnahmen bei Landes- und Kreisstraßen in der Flughafenregion benannt, die in dem jährlichen Arbeitsprogramm für den Straßenbau des Landesbetriebs für Straßenwesen keine besondere Priorität hat.

Ferner wird zum einen deutlich, dass für Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr insbesondere der Bund sowie die beiden Länder Berlin und Brandenburg die maßgeblichen Aufgabenträger sind. Für die Maßnahmen im Aufgabenbereich der beiden Länder werden in der Abfrage erreichte Zwischenstände und eingeleitete Aktivitäten dokumentiert.

Die Kommunen (Landkreise und Bezirke, Städte und Gemeinden) sind für den Radverkehr sowie baulichen Maßnahmen beispielsweise zur Verbesserung der Park & Ride- und Bike & Ride-Situation an den Bahnhöfen verantwortlich. Auch hier werden eingeleitete Maßnahmen und Vorhaben der Kommunen benannt. Im Kontext dieser Abfrage wurden von einigen Mitgliedern des Dialogforums weitergehende Handlungsbedarfe beispielsweise zur Beseitigung von Engpässen und Entlastung von verkehrlichen Knotenpunkten benannt.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Zum Verkehr und den erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen sind die Handlungsbedarfe und Prioritäten für die Flughafenregion als Ganzes im Grundsatz abgestimmt. Diese werden für die weitere GSK-Fortschreibung genutzt. Dabei gilt es, im GSK sowie über die GSK-Fortschreibung hinaus die Handlungsbedarfe regelmäßig zu überprüfen und ggf. mit Zustimmung aller Beteiligten die Prioritäten für die Flughafenregion zu verändern oder anzupassen. Dabei kann nicht im Detail auf lokale Anforderungen eingegangen werden.

Die vereinbarte regelmäßige Abfrage und Kontrolle der Umsetzung im Rahmen der AG 3 des Dialogforums ist eine grundsätzlich gute Möglichkeit, die notwendigen Aufgaben zu thematisieren und weitere Handlungsschritte zu definieren. Sie muss jedoch im Einklang mit der laufenden Evaluierung des GSK gesehen werden und darf sich nicht auf die isolierte Darstellung verkehrlicher Maßnahmen beziehen.

2.8 Technische Infrastruktur

Vorbemerkung

Das Thema technische Infrastruktur ist in der Bestandsanalyse 2019 noch nicht behandelt worden; es wird hier neu aufgenommen. Erfasst wurde die technische Infrastruktur, insbesondere mit Blick auf die Infrastruktur (Stromtrassen etc.) sowie die Energieträger und die Stromerzeugung in der Flughafenregion, hierzu bzw. ergänzend wurden die vom Ministerium für Wirtschaft und Arbeit des Landes Brandenburgs zur Verfügung gestellten Energiesteckbriefe aufbereitet und dargestellt. Entsprechende Daten und Angaben für Berlin liegen nicht vor. Ferner wird die Breitbandausstattung je Haushalt für die Flughafenregion aufbereitet.

Energiesteckbriefe

Die Energiesparagentur des Landes Brandenburg gibt zusammen mit der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg im Abstand von einigen Jahren Energiesteckbriefe heraus. Diese klassifizieren neben den Strukturdaten der Gemeinden auch die Daten zum Energieverbrauch und zur Energieerzeugung. Folglich geben sie einen Rückschluss über die Leistungsfähigkeit der energiebezogenen technischen Infrastruktur sowie zum Verbrauchsverhalten der Bevölkerung und Unternehmen in den Städten und Gemeinden. Die vorliegenden Steckbriefe basieren auf den Daten des Jahres 2017. Durch den Vergleich mit den Werten aus dem Jahr 2010 kann die Entwicklung bewertet werden. Damit kann zudem die Wirksamkeit bereits ergriffener Maßnahmen bzw. die Notwendigkeit zu ergreifender Maßnahmen bestimmt werden. Maßgeblich für den Energieverbrauch sind die pro Kopf bezogene Wohnfläche, die PKW-Dichte sowie insbesondere die Beschäftigungs- bzw. Arbeitsplatzdichte.

Kommunen	Strukturdaten				
	Einwohner (2017)	Wohnfläche in qm (2017)	WF/EW in qm (2017)	Arbeitsplatzdichte (EW)	PKW-Dichte (EW)
Blankenfelde-Mahlow	27.378	1.181.300	43	0,32	0,59
Eichwalde	6.449	300.900	47	0,12	0,51
Gosen-Neu Zittau	3.167	132.000	42	0,23	0,65
Großbeeren	8.393	365.300	44	0,94	0,69
Königs Wusterhausen*	36.706	1.554.300	42	0,27	0,55
Ludwigsfelde	25.665	1.019.700	40	0,55	0,55
Mittenwalde*	9.104	403.900	44	0,48	0,65
Rangsdorf	11.279	516.400	46	0,25	0,58
Schönefeld	14.625	606.000	41	1,11	0,66
Schulzendorf	8.167	381.300	47	0,08	0,60
Wildau	10.093	401.900	40	0,63	0,56
Zeuthen	11.297	550.200	49	0,15	0,56
Summe/Durchschnitt	172.323	7.413.200	43		

* Daten für die Gesamtgemeinde

Tab. 6: Strukturdaten als Basis für die Berechnung des Strom- und Gasverbrauchs, Quelle: eigene Berechnungen aus den Energiesteckbriefen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg, Stand 2017

Das Bevölkerungswachstum ist im Zeitraum 2010 bis 2017 in allen Kommunen gewachsen (s.o.); ein ähnlicher Trend ist bei der Entwicklung der verfügbaren Wohnfläche pro Kopf erkennbar. Die höchste Beschäftigungsdichte weist die Gemeinde Schönefeld auf. Auf 100 Einwohner kommen hier fast 111 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Ebenfalls hohe Werte weisen Großbeeren und Wildau auf. Die Wirtschaftsstandorte Flughafen, Güterverkehrszentrum sowie die Technische Hochschule machen sich hier besonders bemerkbar. Die PKW-Dichte bewegt sich im gesamten Untersuchungsgebiet zwischen 0,51 (Eichwalde) und 0,69 (Großbeeren) je Einwohner und ist im Referenzzeitraum angestiegen, am stärksten in der Gemeinde Schönefeld.

Kommunen	Stromverbrauch			Gasverbrauch		
	gesamt MWh (2017)	Änderung seit 2010 in %	KWh je EW (2017)	gesamt MWh (2017)	Änderung seit 2010 in %	KWh je EW (2017)
Blankenfelde-Mahlow	97.826	6,2	3.573	222.931	k.A.	8.143
Eichwalde	14.277	-0,8	2.214	54.662	-8,5	8.476
Gosen-Neu Zittau	10.102	-4,9	3.190	29.610	0,1	9.350
Großbeeren	64.728	19,1	7.712	95.022	k.A.	11.322
Königs Wusterhausen*	144.763	-5,6	3.944	370.040	11,5	10.081
Ludwigsfelde	99.112	196,5**	3.862	345.672	59,7	13.469
Mittenwalde*	41.523	-3,7	4.561	103.894	6,9	11.412
Rangsdorf	36.972	-9,5	3.278	82.523	k.A.	7.316
Schönefeld	127.526	-0,3	8.720	252.670	55,1	17.277
Schulzendorf	15.019	0	1.839	60.159	-3,2	7.366
Wildau	68.807	5,6	6.817	141.389	-8,4	14.009
Zeuthen	29.970	-5,4	2.653	95.989	-5,7	8.497
Summe/Durchschnitt	750.625	10,1	4.356	1.854.561		10.762

* Daten für die Gesamtgemeinde

** Aufgrund fehlender Datengrundlagen im Jahr 2010 und einer daraus folgenden unvollständigen Erhebung der Verbrauchsdaten, sind für die Stadt Ludwigsfelde nur die Werte aus dem Jahr 2017 als realistisch anzusehen. Den Werten für 2010 und die Entwicklung im Referenzzeitraum ist keine Bedeutung zuzumessen.

Tab. 7: Verbrauchsdaten Strom und Gas 2010 und 2017, Quelle: eigene Berechnungen aus den Energiesteckbriefen der Wirtschaftsförderung Land Brandenburg, Stand 2017

Hinsichtlich der Verbrauchsdaten wird zwischen dem Verbrauch elektrischen Stromes, von Gas, Nah- und Fernwärme sowie von Energie im Verkehr differenziert. Dabei liegen für die letzten beiden Kategorien aus dem Untersuchungsgebiet kaum Daten vor, weshalb sich der Vergleich auf den Verbrauch von Strom und Gas fokussiert.

Die größten Stromverbraucher in der Flughafenregion waren im Jahr 2017 Königs Wusterhausen und Schönefeld; hier ist auch der Pro-Kopf-Verbrauch am höchsten. Es folgen Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Wildau und Großbeeren. Die hohe Bevölkerungszahl und die teilweise energieintensiven Wirtschaftsstandorte mit einer Vielzahl an Beschäftigten in diesen Städten und Gemeinden sind Ursache für die deutliche Diskrepanz zu den weiteren Kommunen. Stark gestiegen ist die Zahl des absoluten Verbrauches in Großbeeren, während sie in Königs Wusterhausen und Schönefeld trotz der strukturellen Entwicklung sogar leicht gesunken

ist. Bezogen auf den Pro-Kopf-Verbrauch ist nur in Großbeeren und Wildau ein Anstieg zu verzeichnen.

Beim Gasverbrauch wird die stärkere Bedeutung der Wohnfunktion auf das Verbrauchsverhalten deutlich. So verzeichnen die einwohnerstarken Städte Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde sowie die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow sehr hohe Werte. Lediglich in der Flughafenengemeinde Schönefeld ist ein ähnlich hoher Gasverbrauch zu beobachten. Allerdings ist der Verbrauch in Schönefeld bezogen auf die Einwohnerzahl am höchsten. Die nächsthöheren Werte sind für Wildau und Ludwigsfelde notiert. Auch hier wird der Einfluss der jeweils vorherrschenden Wirtschaftsstruktur mit den vertretenen Zweigen auf die Zahlen deutlich. Nicht für alle Gemeinden liegen Zahlen zum Verbrauch aus dem Jahr 2010 vor, weshalb eine ganzheitliche Beurteilung des Entwicklungstrends sowie eine Einordnung zur Wirksamkeit von Maßnahmen einzelner Städte und Gemeinden nicht möglich sind.

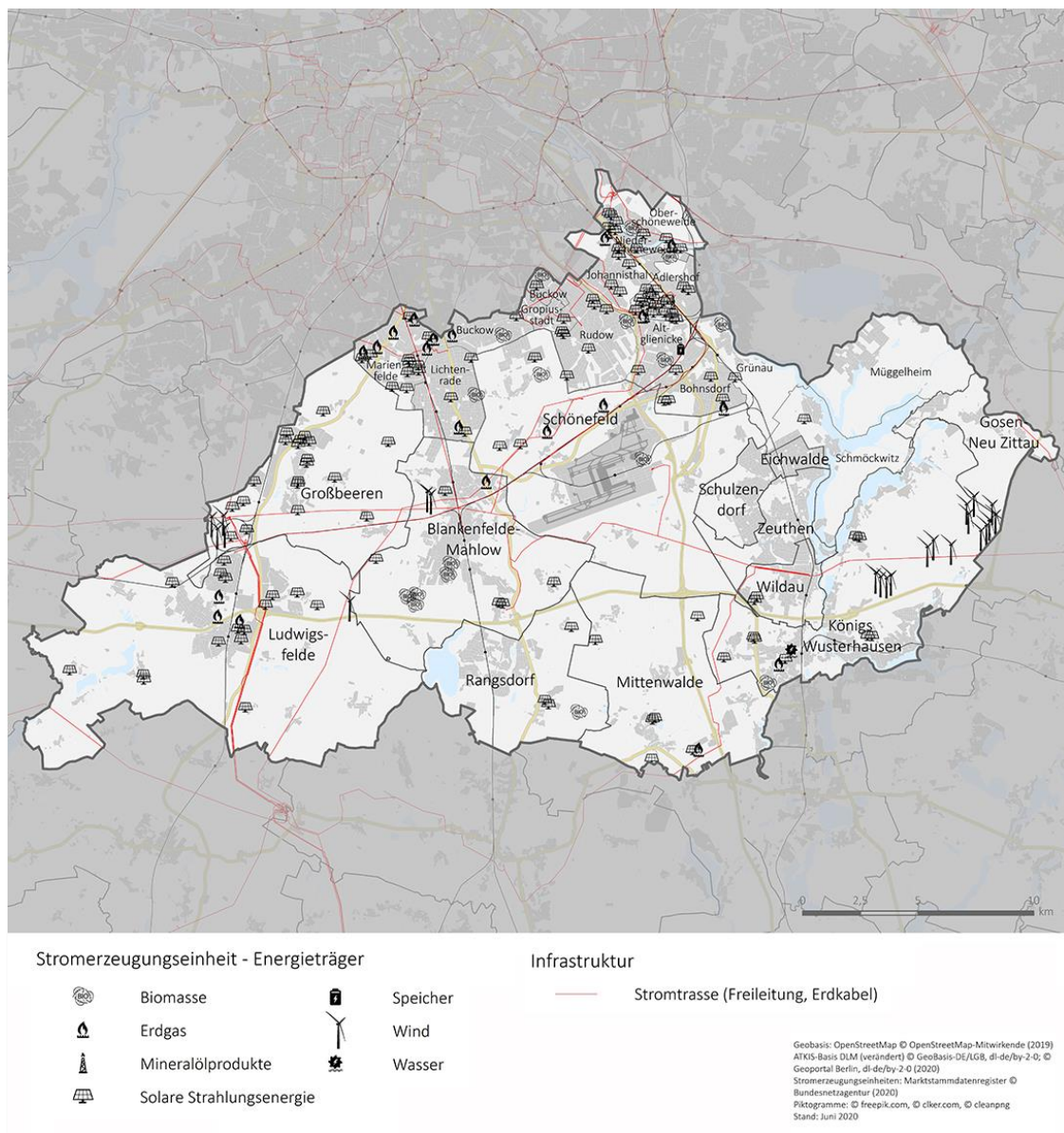


Abbildung 11: Technische Infrastruktur

Die Abb. 11 Technische Infrastruktur macht deutlich, welche Stromtrassen (Freileitung oder Erdkabel) in der Flughafenregion bestehen. Die Angaben stammen aus dem Marktstammdatenregister der Bundesnetzagentur (Stand 2020). Die Stromtrassen orientieren sich im Brandenburger Teil entlang der Anhalter Bahn bzw. der B 96 sowie in Ost-West-Richtung mit Kreuzungspunkten insbesondere in Blankenfelde-Mahlow. Ferner werden die Stromerzeugungseinheiten dargestellt. Deutlich wird für Berlin der hohe Anteil von Solareinheiten, im brandenburgischen Teil addieren sich hier zu den Solareinheiten insbesondere Biomasseanlagen und Windräder, insbesondere in Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow sowie im östlichen Siedlungsgebiet von Königs Wusterhausen.

Breitbandausstattung

Die Verfügbarkeit von Breitbandanschlüssen und Glasfaserkabeln wird als eine der zentralen Voraussetzungen für zukunftsfähige Wohn- und Arbeitsstandorte gesehen.

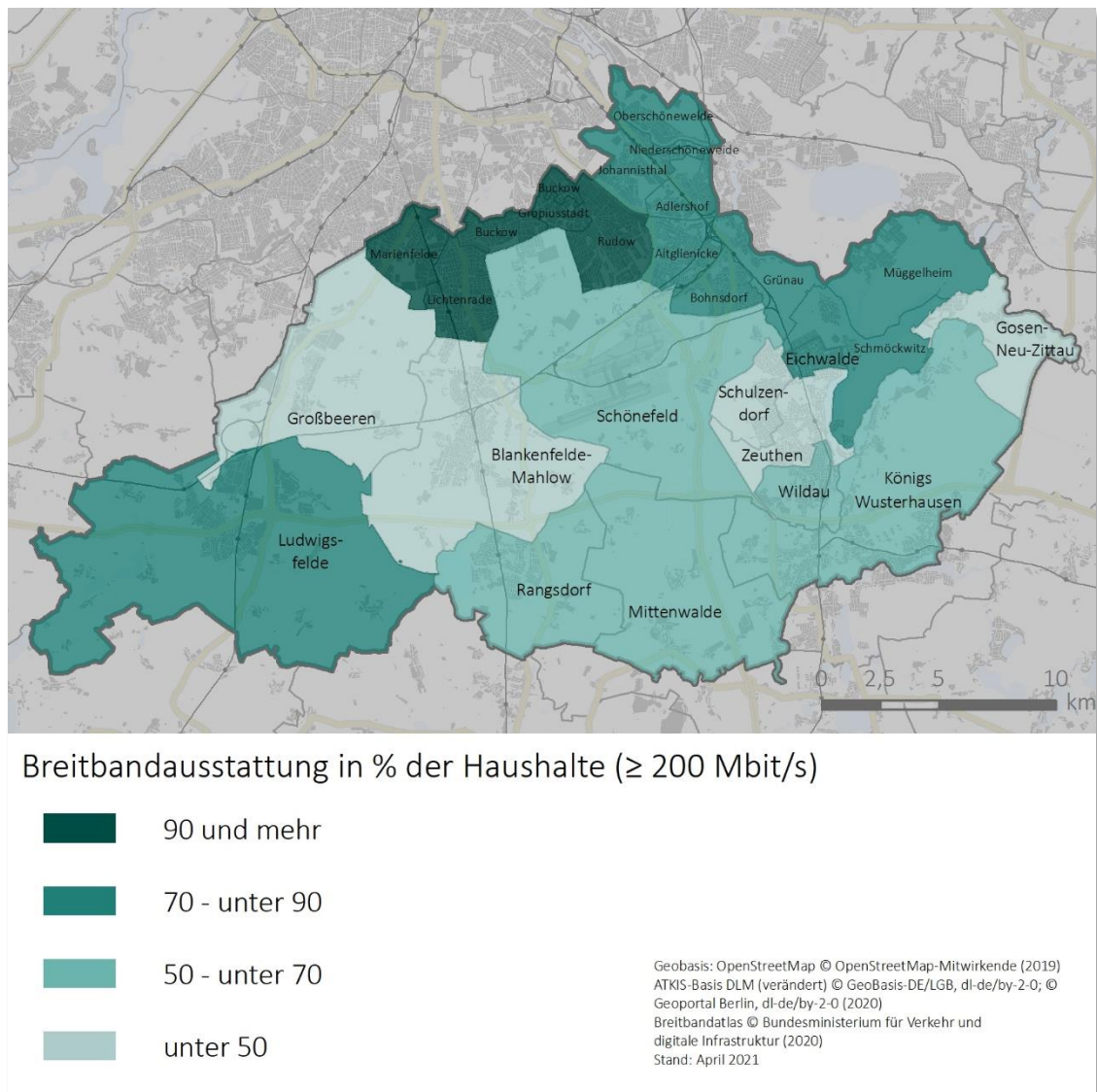


Abbildung 12: Breitbandausstattung

Aktuell wird insbesondere auf Ebene der Landkreise daran gearbeitet, die Versorgung zu verbessern; vielerorts wird hier bereits über den 5G-Standard nachgedacht. Die Stadt Ludwigsfelde beispielsweise hat sich erfolgreich an dem „5G Innovationswettbewerb“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur beteiligt und erarbeitet derzeit ein Konzept für den „5G Zukunftsstandort Ludwigsfelde in der Hauptstadtregion“.

Aus dem aktuellen Breitbandatlas des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wird deutlich, dass in über 90 % der Haushalte in den Berliner Bezirken Tempelhof-Schöneberg und Neukölln eine Breitbandverfügbarkeit von mehr als 200 Mbit/s vorhanden ist. Im Bezirk Treptow-Köpenick, in Eichwalde und Ludwigsfelde liegt die Verfügbarkeit von 200 Mbit/s bei 70 bis 90 % der Haushalte. Handlungsbedarfe bestehen in den verbleibenden Kommunen: In Schönefeld, Wildau, Königs Wusterhausen, Rangsdorf und Mittenwalde liegt die Verfügbarkeit von 200 Mbit/s unter 70 %, in den verbleibenden Kommunen bei unter 50 %.

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Das Thema technische Infrastruktur wird hier erstmals für die Flughafenregion als gemeinsame Aufgabe thematisiert. Regionale Handlungsansätze bestehen in der gemeinsamen Interessenvertretung und Lobbyarbeit bei der besseren Verfügbarkeit von Breitbandanschlüssen und Glasfaserkabeln als Voraussetzungen für das Gelingen der Digitalisierung.

Die Angaben zu Verbräuchen von Strom und Gas sowie die Erzeugung von Energie bieten eine gute Grundlage, um in ein gemeinsames Monitoring wichtiger Kennzahlen aus dem Energiebereich einzusteigen. Ob sich aus der Lage, Dimensionierung oder Planungen von Energieerzeugungsanlagen gemeinsame Handlungsansätze für die Flughafenregion ableiten lassen, muss im Weiteren geprüft werden.

2.9 Lärm

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

Hinsichtlich der Thematik Lärm lassen sich grundsätzlich zwei Komponenten identifizieren, die Auswirkungen auf die Umgebung haben können und in der Konsequenz mögliche Gefahren für die Gesundheit darstellen. Zum einen ist es der mobilitätsinduzierte Lärm, der durch Straßen, Bahnlinien oder die Flugrouten des Hauptstadtflughafens BER verursacht wird, zum anderen die Geräuschemissionen, die durch die verschiedenartigen Aktivitäten in den zahlreichen gewerblich genutzten Bereichen hervorgerufen werden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme von 2019 wurde deutlich, dass die Maßnahmen aus den Lärmaktionsplänen sich auf den Straßen- und Schienenverkehrslärm beziehen. Als zukünftige Perspektive wurde eine Siedlungsentwicklung angeregt, die Lärmemissionen möglichst vermeidet, etwa durch dezentrale und polyzentrische Stadtstrukturen mit kurzen Wegen. Die Lösung dieses Problems ist dabei den für die Bauleitplanung verantwortlichen Behörden der betroffenen Städte und Gemeinden vorbehalten.

Fluglärm

Eine besondere Relevanz für die Flughafenregion haben die durch die steigende Zahl der Flugbewegungen selbst auftretenden Immissionen. Infolge der Verdichtung des Taktes von Starts und Landungen wird es für die Städte und Gemeinden im Bereich der Einflugschneisen zu einer erhöhten Belastung durch Fluglärm kommen. In den örtlichen Lärmaktionsplänen, die von Städten und Gemeinden auf der Grundlage einer im Jahr 2017 durchgeführten Kartierung erarbeitet wurden, sind lokal wirksame Maßnahmen für den Umgang mit den jeweiligen Lärmwirkungen festgelegt. Für die von den Auswirkungen betroffenen Städte und Gemeinden im Flughafenumfeld besteht die Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, um einer Gesundheitsgefährdung zu begegnen und beispielsweise die wirksamen Schalldruckpegel in Innen- und insbesondere Aufenthaltsbereichen zu senken.

Das Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz (MLUK) erarbeitete in Gemeinschaft mit den betroffenen Kommunen den dreistufigen „Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm)“. Während des Prozesses wurden die Rahmenbedingungen analysiert und die prognostizierte zukünftige Entwicklung auf ein räumliches Lärmbelastungsszenario projiziert. Auf der Basis verschiedener Erhebungen etwa zur Lärmbelastung und Lärmbetroffenheit von Gebieten, der Prüfung verschiedener Flugrouten und Pistennutzungskonzepte dient der Rahmenplan als Basis für die Bewertung der Wirksamkeit und als Entscheidungsgrundlage für die Vereinbarung von Schutzmaßnahmen.³²

Bereits 2013 wurden durch die Novellierung des Fluglärmsgesetzes drei Lärmschutzbereiche festgelegt, die das Flughafenumfeld entsprechend der jeweiligen Schutzbedürftigkeit klassifizieren. In den beiden Tagschutzzonen wird zwischen 06:00 und 22:00 Uhr der Dauerschallpegel von 65 dB(A) bzw. 60 dB(A) überschritten. In der Nachtschutzzone ist ein Dauerschallpegel von 55 dB(A) maßgeblich, der für einzelne Überflüge zwischen 22:00 und 06:00 Uhr sechsmal bis 57 dB(A) als Innenpegel überschritten werden darf. Für bereits vorhandene sensitive Nutzungen (z.B. besonders betroffene Wohngebäude oder Kindertagesstätten) wurde in der Ver-

³² MLUK Brandenburg: Lärmaktionsplanung im Umfeld des BER, <https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/start/umwelt/immissions-schutz/laerm/umgebungslaerm/laermaktionsplanung-ber/> (Zugriff 14. April 2020)

gangenheit entsprechend der Schutzziele die Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen finanziell unterstützt.³³ Aus den Schutzbereichen ergeben sich für die Zukunft zum Teil Auswirkungen auf die gemeindliche Entwicklung, etwa durch Bau- und Nutzungsbeschränkungen, um die Nutzungskonflikte zwischen Siedlungstätigkeit und Flughafenutzung so gering wie möglich zu halten.³⁴

Lärmbelastung und Betroffenheit

Die stärkste Belastung durch einwirkende Emissionen im Umfeld des Flughafens BER ist in Blankenfelde-Mahlow, Schönefeld, Eichwalde und Schulzendorf zu erwarten. Einzelne Gebiete innerhalb dieser Kommunen befinden sich im Bereich eines wirksamen Schalldruckes zwischen 60 und 65 dB(A) am Tag. Im Nachtzeitraum ist die räumliche Ausdehnung des stark belasteten Raumes nahezu unverändert, allerdings ist der Schalldruckpegel geringer.³⁵ Insgesamt wurden sieben Gebiete identifiziert, in denen die Belastung durch den Flugverkehr besonders stark sein wird. Diese Gebiete befinden sich in der östlichen bzw. westlichen Verlängerung der Start- und Landebahnen in Blankenfelde-Mahlow (203 Gebäude), OT Blankenfelde (23 Gebäude) und OT Glasow (58 Gebäude) sowie Schönefeld OT Waßmannsdorf (26 Gebäude), OT Selchow (38 Gebäude), OT Siedlung Hubertus (9 Gebäude) und OT Waltersdorf (25 Gebäude).³⁶ Obwohl die Lärmbelastung und in der Folge die Anzahl stark betroffener Personen in den anderen Städten und Gemeinden im Flughafenumfeld geringer ist, lässt sich aufgrund des Flugroutenverlaufes auch für diese Kommunen (Ludwigsfelde, Großbeeren, Rangsdorf, Schulzendorf, Eichwalde, Wildau, Königs Wusterhausen, Gosen-Neu Zittau sowie den Bezirk Treptow-Köpenick) eine Belastung durch den Flugverkehr erwarten, weshalb der Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) auch in einigen dieser Bereiche vereinzelte Siedlungsbeschränkungen festlegt.

In der Flughafenregion Berlin-Brandenburg werden derzeit mit der Installation zusätzlicher Lärmmessstellen durch die FBB GmbH (30 Messstellen bis Ende 2021) neue Grundlagen geschaffen, die zukünftig eine verbesserte Bewertung und Betrachtung der Lärmbelastung ermöglichen.

Gesamtlärm

Ergänzt man die Betrachtung um die Lärmwerte der anderen Verkehrsträger, so ergibt sich für das Flughafenumfeld das Bild einer insgesamt von Geräuscheinwirkungen außergewöhnlich stark belasteten Region mit entsprechenden Herausforderungen im Bereich der Lärmminde- rung.

Die verkehrsbezogenen Lärmimmissionen im Flughafenumfeld machen sich insbesondere entlang der großen Straßenachsen (Autobahnen 10, 13 und 113; Bundesstraßen 96, 96a und 101) sowie der Bahnlinien (Anhalter Bahn, Görlitzer Bahn und künftig Dresdner Bahn) bemerkbar. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme des

³³ Accon Environmental Consultants: Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (2015, Teilaspekt Fluglärm) Teil 1 Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld, S. 61ff.

³⁴ Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) in der Fassung vom 30. Mai 2006, Z 5

³⁵ Geoportal Brandenburg: Umgebungslärmkartierung Flughafen Berlin-Brandenburg (EDDB), 2017, <https://geoportal.brandenburg.de/geodaten/suche-nach-geodaten/w/map/doc/1662/>

³⁶ Accon Environmental Consultants: Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (2015, Teilaspekt Fluglärm) Teil 3 Überprüfen des Rahmenplanes Teil 1 und 2 ; Lärmminde- rung, Gesamtlärmbetrachtung, S. 23

Flughafens BER im Prognosejahr 2023 keine signifikant steigenden Verkehrszahlen im Straßenverkehr erwartet;³⁷ zudem lag eine Prognose des zukünftigen Schienenverkehrsaufkommens nicht vor. Durch die im Herbst 2019 fertig gestellte Grundlagenermittlung zum Verkehr (s.o.) ist dies widerlegt. Unter Einbeziehung der – vor Corona prognostizierten - steigenden Fluggastnachfrage bis 2030 auf 55 Millionen Passagiere pro Jahr werden ebenfalls bis 2030 zunehmende Verkehre auf den Autobahnen in der Flughafenregion erwartet.³⁸ Dies hat zusätzliche Lärmemissionen zur Folge.

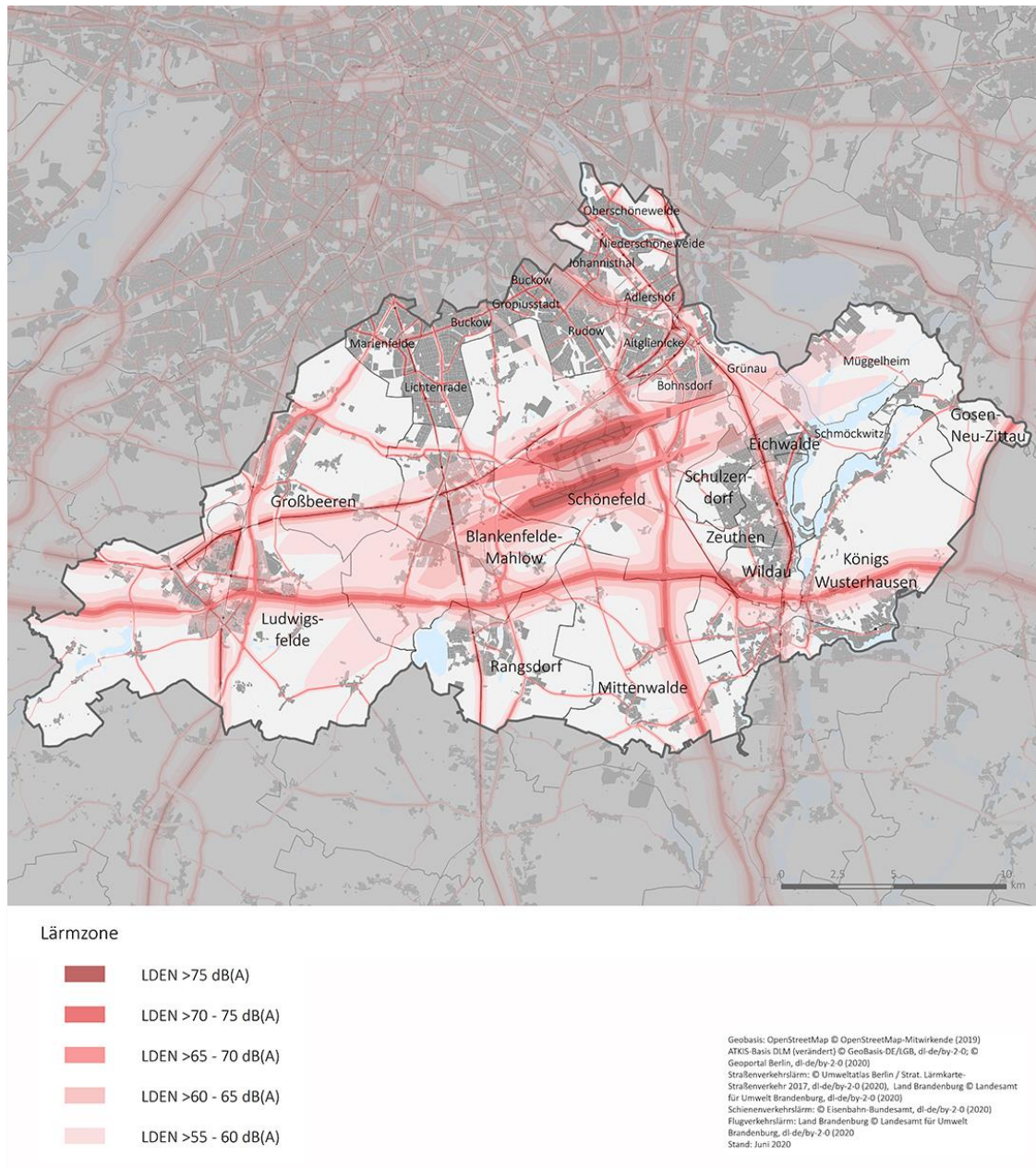


Abbildung 13: Flug-, Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm

³⁷ Ebda., S. 54

³⁸ Auf der A 100, A 113 und A 10 in Höhe von 220.000 zusätzlichen Fahrten sowie für den öffentlichen Verkehr von zusätzlichen 160.000 Fahrten pro Tag (+ 15 %).

Unter Einbeziehung der hauptsächlichen Lärmquellen lassen sich weitgehend lärmunbeeinflusste Orte lediglich in den Randbereichen der Flughafenregion abseits der Siedlungen und Verkehrsachsen ausmachen, beispielsweise im Südwesten Ludwigsfeldes oder nordöstlich von Wildau. Dagegen befinden sich die meisten Städte und Gemeinden im Zentrum einer erhöhten Lärmbelastung, auch wenn sie nicht im direkten Wirkungsumfeld des Flughafens liegen. Besonders betroffen sind die zentralen Stadtlagen, etwa durch die Nähe zu den vorhandenen Bahnlinien. Dabei unterliegen diese Lagen nur zum Teil durch bereits existierende Schutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände im Bereich von Ortsdurchfahren, einem mehr oder weniger starken Schutz.³⁹

Städte und Gemeinden mit zusammenhängenden Gewerbegebieten bedienen sich zum Teil schon heute dem Mittel der Geräuschkontingentierung, um die Belastung für umliegende Gebiete durch die gewerblichen Aktivitäten zu steuern und möglichst gering zu halten.⁴⁰ Eine derartige umgebungsschützende Festsetzung ist auf Basis der DIN 45691 und entsprechender Rechtsprechungen in Bebauungsplänen festsetzbar. Ausgehend vom erforderlichen Schutzniveau der umliegenden Gebiete wird ein verträgliches Lärmkontingent errechnet, das durch die Betriebe im jeweiligen Geltungsbereich des Plans untereinander aufzuteilen ist.⁴¹

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Für die Städte und Gemeinden im südlichen Berliner Umland und die Bezirke in der Nähe des Hauptstadtflughafens BER ergibt sich aus der aufgezeigten Lärmsituation die Notwendigkeit, bisher von Lärmeinwirkungen jeglicher Art nicht bzw. schwach beeinflusste Bereiche als solche zu erhalten, um die gesundheits- und erholungsfördernde Wirkung zu sichern.

Mit der Neuermittlung und Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen BER nach zwei vollständigen Flugplanperioden nach Inbetriebnahme (also ab Ende 2021) werden neue wichtige Grundlagen geschaffen.⁴²

Aufgrund der flächendeckend hohen Belastung am Boden und in der Luft empfiehlt es sich, in besonders betroffenen Lagen die Möglichkeiten der Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen bzw. bei den zuständigen Akteuren auf entsprechende Maßnahmen hinzuwirken (z.B. Lärmsanierung an Bahnstrecken). Im Rahmen gewerblicher Neuentwicklungen sollte die Möglichkeit einer Geräuschkontingentierung konsequent genutzt werden. Erforderlich ist eine Gesamtlärbetrachtung für die Flughafenregion.

Da die Flughafenregion von großen Verkehrsachsen durchzogen wird, ist eine Verkehrszunahme mit spürbaren Auswirkungen für die ansässige Bevölkerung verbunden. Gewerbeansiedlungen bedeuten oftmals erhöhte Pendler- und Wirtschaftsverkehre in der Region. Somit ergeben sich auch hier hohe Anforderungen an die interkommunale Abstimmung.

³⁹ Accon Environmental Consultants: Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm) Teil 3 Überprüfen des Rahmenplanes Teil 1 und 2 ; Lärminderung, Gesamtlärbetrachtung, Anlage 11

⁴⁰ z.B. Stadt Ludwigsfelde: Vorprüfung der Umweltauswirkungen nach § 13a BauGB für den Bebauungsplan Nr. 27 „Preußenpark - Löwenbrucher Ring“, S. 9

⁴¹ Johann Storr: Emissionskontingentierung nach DIN 45691 und ihre Anwendung im Genehmigungsverfahren in: Lärmbekämpfung Bd. 5 Nr. 5, September 2010

⁴² <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>, Vorhabenliste, S. 7 mitte, (Zugriff 29.4.2021).

2.10 Grün- und Freiraum

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

Die zwischen den Siedlungsachsen vorhandenen Landschafts- und Freiräume setzen sich sowohl aus Schutzgebieten nationaler und internationaler Kategorien als auch weiteren Freiräumen ohne naturschutzfachlichen Schutzstatus zusammen und übernehmen wichtige Funktionen als Lebensräume für Flora und Fauna, als Klimafaktor und als Erholungsräume.

Die großen Wald- und Seenflächen im Osten des Plangebiets wie das Spree- und Dahmeufer von Berlin bis Wildau, aber auch weitere Landschaftsräume wie der Rangsdorfer See, die Stadtgrenze Berlin-Brandenburg und der Naturpark Nuthe-Nieplitz weisen die besten Nutzungsmöglichkeiten für Naherholung auf. Regional bedeutsame neue Landschaften und überörtliche Wege für die Erholungsnutzung sind u.a. die Zülowniederung, der Zülowkanal – Nottekanal als überörtliche Grünverbindung von Rangsdorf, Mittenwalde bis Königs Wusterhausen, der Paul-Gerhard-Wanderweg sowie der Rundweg um den Flughafen. Viele weitere Freiflächen wie am Schönefelder Kreuz sowie östlich von Großbeeren sind aufgrund der Struktur oder der Nutzung weniger geeignet für die Erholung, jedoch für das Mesoklima wichtig. Zudem sind die Freiräume durch große Infrastrukturtrassen mit hohem Verkehrsaufkommen zerschnitten und teilweise nur eingeschränkt erreichbar. In der GSK-Bestandsanalyse (Stand Juni 2019) wurden die Freiräume mit und ohne Schutzstatus auf ihre Eignung hinsichtlich der Nutzbarkeit für die Naherholung geprüft. Demzufolge weist die Mehrheit aller Freiräume eine hohe bis mittlere Eignung auf. Die weiteren Sachstände, Rahmenbedingungen und Herausforderungen wurden in der GSK-Bestandsanalyse umfassend dargestellt.

Ergänzend dazu liegen aktuelle Betrachtungen zum landschafts- und freiraumbezogenen Status Quo sowie Vorstellungen zu Zielen, Maßnahmen und Verantwortlichkeiten für die Freiraumsicherung und -entwicklung vor, die für die GSK-Fortschreibung relevant sind. Dazu gehören das vom Dachverband der Regionalparks Brandenburg und Berlin erarbeitete Leitbild für die Entwicklung im Landschaftsraum des Plangebiets, das mit Unterstützung des Modellvorhabens der Raumordnung (MORO) „Regionale Landschaftsgestaltung“ umgesetzt wurde, sowie die Konzeptskizze Regionalpark *Das Schöne Feld (Arbeitstitel)*, in dem basierend auf dem Leitbild Handlungsfelder, Ziele, mögliche Aktivitäten und Projekte ausgearbeitet wurden.

Prägende Landschaftselemente und -strukturen

Die vorhandene Kulturlandschaft ist stark durch die menschliche Nutzung geprägt. Der zunehmende Nutzungsdruck auf die Landschaft und die Zerschneidung der Landschaft führte zur Entstehung der charakteristischen Landschaftselemente und -eigenheiten. Die Flughafenregion zeichnet sich heute durch ein Nebeneinander von Natur- und Landschaftsschutzgebieten, Wiesenräumen, Grünland, Ackerlandschaften, Rieselfelder bis hin zu großräumigen Wasser- und Waldlagen aus. Während im nördlichen Teil des Plangebiets verdichtete Siedlungsräume und vor allem landwirtschaftlich genutzte Flächen (Ackerbau) bestehen, nimmt in südlicher Richtung die Grünlandnutzung zu. Zu den prägenden Landschaftselementen zählen die deutlich sichtbare Stadtkante, der freie Blick in die Landschaft, die Kleingewässer und die Kanalstrukturen, die Rieselfeldstrukturen sowie die landwirtschaftlich genutzten Bereiche in trockenen und feuchten Gebieten.⁴³

⁴³ Dachverband der Regionalparks Berlin-Brandenburg: Leitbild für die Landschaftsentwicklung im Regionalpark Das Schöne Feld (Arbeitstitel), MORO regionale Landschaftsgestaltung (2019).

Vor dem Hintergrund des weiteren Wachstums und damit steigenden Drucks auf die vorhandenen Landschafts- und Freiraumqualitäten, stellen ihr Erhalt, ihre Erreichbarkeit und ihre Qualifizierung immer wichtigere Aufgaben- und Handlungsfelder für die Kommunen dar. Eine weitere Fragmentierung und Verinselung der Landschaft soll vermieden und eine stärkere Vernetzung zwischen den Landschaftsräumen befördert werden. Dabei wird auch der Flughafen als Großinfrastruktur als Teil der erlebten Landschaft verstanden.⁴⁴

Handlungsfelder der Freiraumsicherung und -entwicklung⁴⁵

Natur- und Kulturlandschaften

Die vorhandenen Natur- und Kulturlandschaften stellen wichtige Grundlagen für Lebensqualität, Gesundheit sowie für Erleben und Erholung dar und gelten somit auch als wichtige weiche Standortfaktoren. Aufgabe ist es, die Flughafenregion zu einer gut strukturierten Kulturlandschaft zu qualifizieren.

Naherholung und Freizeit

Dazu gehört auch, die wohnortnahe Verfügbarkeit der Natur-, Freizeit- und Naherholungsräume bereitzustellen und eine fußläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen. Hierbei sind die Freiräume mit Aufenthalts- und Freizeitangeboten sowie mit touristischen Angeboten im Zusammenhang zu betrachten, um Synergien bei Naherholung, Freizeit und Tourismus zu befördern.

Erschließung und Erreichbarkeit

Eine weitere Herausforderung besteht darin, Lücken in den vorhandenen Radwegebeziehungen zu schließen, wichtige Wegebeziehungen vor allem über kommunale Grenzen hinweg herzustellen sowie Erholungsräume für den Tourismus und für den Alltag stärker zu vernetzen. Hierbei sind neue Mobilitätsformen wie Elektromobilität, E-Bike-Sharing etc. sowie innovative Mobilitätslösungen mit pilothaftem Charakter wie bspw. Radschnellwege denkbar.

Freiraumsicherung und -entwicklung als gemeinsame Aufgabe

Die Landschafts-, Natur- und Freiräume orientieren sich nicht an administrativen Grenzen, so dass für deren Schutz und ihre Entwicklung hohe Anforderungen an die interkommunale Kooperation und Zusammenarbeit gestellt werden. Bereits im Ergebnis der Evaluierung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes Flughafenumfeld BER (2016) wird der Aufbau eines Regionalparks als ein geeignetes Instrument zur Umsetzung von Maßnahmen zur Freiraumentwicklung benannt. Eine Schnittstelle zwischen den Verwaltungen und weiteren lokalen Akteuren könnte eine geeignete Organisationsstruktur darstellen, die die Akteure und die Aktivitäten zusammenbringt, miteinander vernetzt und bündelt. Insbesondere können Maßnahmen, bei denen eine Vielzahl an Akteuren eingebunden ist, wie bspw. beim Ausbau und Lückenschluss von überörtlichen Rad- und Wanderwegeverbindungen, bei Landschaftspflegemaßnahmen sowie Maßnahmen der Regionalvermarktung, aus einer Hand umgesetzt werden. In der Flughafenregion bestehen seit vielen Jahren die Regionalparks Flutgrabenaue und Teltow-Park, die jedoch laut GSK-Bestandsanalyse (Stand Juni 2019) in ihrer Funktionalität nicht optimal aufgestellt sind.⁴⁶ Vor diesem Hintergrund stellen die Wiederbelebung sowie die Stärkung der Regionalparkstrukturen ein wichtiges Aufgabenfeld für die Flughafenregion dar.

⁴⁴ Ebda.

⁴⁵ Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Auftraggeber/Herausgeber): Konzeptskizze Regionalpark „Das Schöne Feld“ (12/2019), S.8ff.

⁴⁶ Ebda.

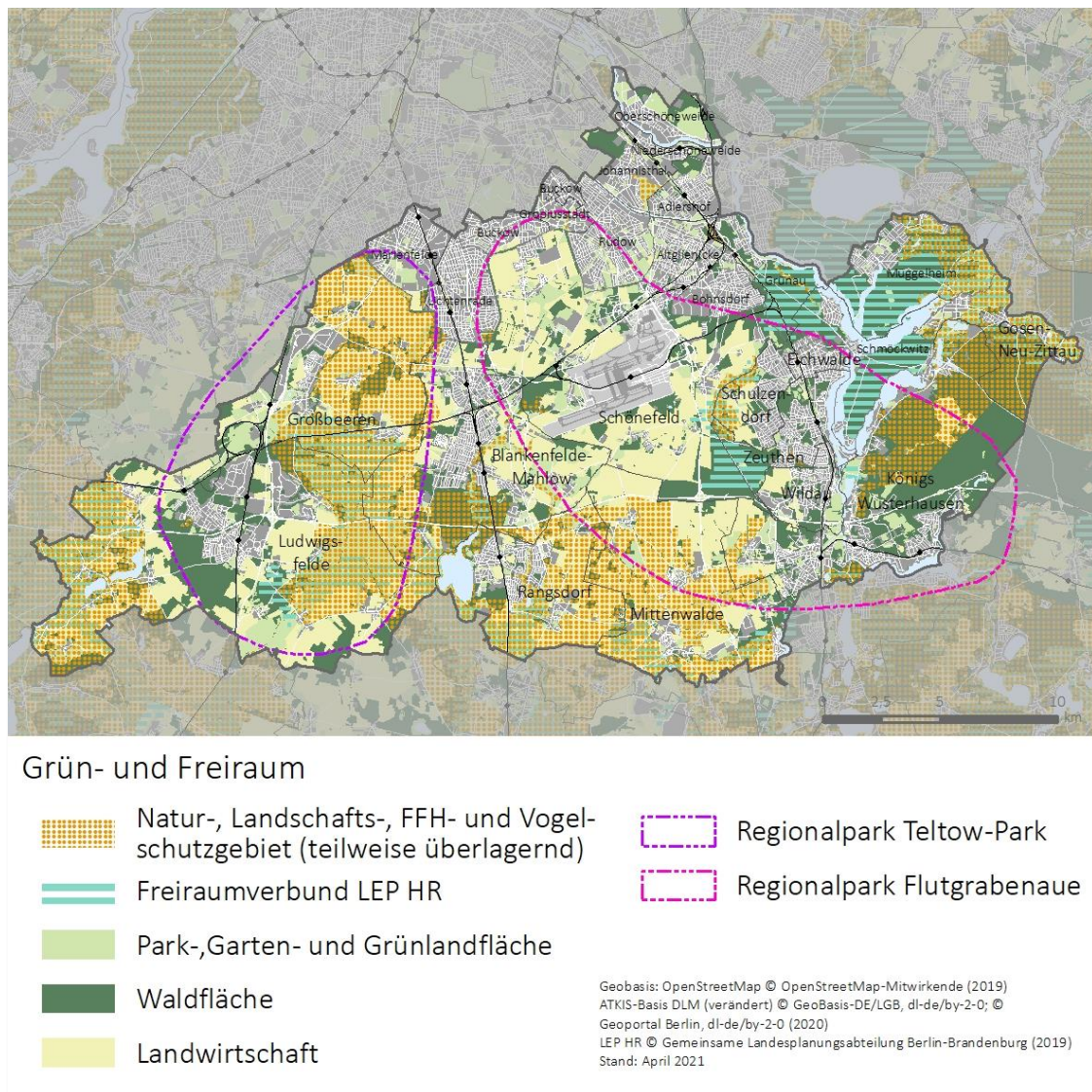


Abbildung 14: Grün- und Freiraum

Bedeutung und Konsequenzen für die GSK-Fortschreibung

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die Landschaftsräume in der Region, unabhängig vom Schutzstatus, wertvolle identitätsstiftende Freiräume mit Eigenwerten darstellen. Ihr Schutz und ihre Weiterentwicklung sind gemeinsame Aufgabenfelder, um Lebensqualität, Wohlbefinden, Gesundheit, Klima- und Umweltschutz zu gewährleisten. Der Umfang der sich teilweise überlagernden Schutzgebietsausweisungen wird aus der Abb. 14 deutlich. Die Vereinbarkeit von Freiraumsicherung und Entwicklung, Naherholung und Freizeit sowie der anderen Nutzungsansprüche muss unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Schutzkategorien erfolgen.

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören die Sicherung und weitere Profilierung der regional bedeutsamen Landschaftsräume sowie die Qualifizierung und stärkere Vernetzung der wohnortnahen Erholungs-, Grün- und Freiräume. Dazu gehören u.a. Maßnahmen zur Erhöhung

von Aufenthaltsqualitäten und –angeboten, zur Verbesserung der Zugänglichkeit der Gewässerufer sowie zur Verbesserung von Erreichbarkeiten, die u.a. mit Hilfe von Kompensations- und Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden können.

Im Rahmen der GSK-Evaluierung benannten die Gemeinden und Bezirke wichtige Radwegeverbindungen, die zur stärken Vernetzung der Erholungsräume für den Tourismus und die Alltagsnutzung durch Lückenschließung und Abbau von Barrieren auszubauen sind. Insbesondere regional bedeutsame Radwegeverbindungen, Radschnellwegeverbindungen sowie Wander- und Rundwege benötigen eine intensive interkommunale Abstimmung und Koordinierung. Unterschiedliche kommunale und kreisweite konzeptionelle Grundlagen und Planungen sind unter Einbeziehung der straßenbegleitenden Radwege sowie unter Berücksichtigung der Möglichkeiten der E-Mobilität zusammen zu bringen und das Radwegenetz insgesamt zur Erschließung der bedeutenden Erholungsräume auszubauen.

Die Umsetzung von Maßnahmen zur gesamträumlichen Freiraumsicherung, -entwicklung und -erschließung sowie zur Erhöhung der Wahrnehmung der Flughafenregion in der Bevölkerung und von außen kann über die Installation leistungsstarker Regionalparkstrukturen befördert werden.

2.11 Räumliche Verflechtungen

Die Flughafenregion zeichnet sich durch enge Verflechtungen mit den benachbarten Regionen und Teilräumen und eine starke Verankerung in der Hauptstadtregion insgesamt aus. Prägend sind hier vor allem die engen Pendler-Verflechtungen mit Berlin (s. Kap. 2.6). In der Studie der Wirtschaftsförderung Brandenburg zur Beschäftigung an den Flughäfen Tegel und Schönefeld wird beispielsweise deutlich, dass die Beschäftigten am Standort Schönefeld (Schönefeld alt und BER) zu rd. 25 % aus den angrenzenden Bezirken Neukölln und Treptow-Köpenick kommen. Aus den beiden Landkreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald kommen die Hälfte aller Brandenburger Beschäftigten an den Flughäfen.⁴⁷

Die Verflechtungen der Flughafenregion (Brandenburger Teil) mit den angrenzenden Räumen stellen sich (Stand 6/2019) unterschiedlich dar:

- ≡ Mit der Landeshauptstadt Potsdam ist der Pendlersaldo nahezu ausgeglichen. Rd. 1.900 Einpendlern in die Flughafenregion aus Potsdam (vor allem nach Großbeeren und Ludwigsfelde) stehen knapp 2.300 Auspendler (vor allem aus Ludwigsfelde) nach Potsdam gegenüber.
- ≡ Aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark (vor allem Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf) pendeln rd. 2.900 Beschäftigte ein und rd. 2.300 Beschäftigte aus. Großbeeren und Ludwigsfelde sowie mit Abstrichen Blankenfelde-Mahlow sind hier die wichtigsten Ziele bzw. Herkunftsorte.
- ≡ Für den südlichen Landkreis Teltow-Fläming hat die Flughafenregion eine hohe Bedeutung als Arbeitsstandort. 6.100 Einpendlern (davon 2.500 nach Ludwigsfelde) stehen nur 2.000 Auspendler gegenüber.
- ≡ Für den südlichen Landkreis Dahme-Spreewald ist die Situation differenzierter zu betrachten. 4.200 Einpendlern (davon 1.600 nach Königs Wusterhausen) stehen 3.500 Auspendler (ebenfalls mehrheitlich aus Königs Wusterhausen mit rd. 1.300) gegenüber.
- ≡ Deutlich schwächer sind die Verflechtungen mit den Landkreisen Oder-Spree und Märkisch-Oderland. Aus dem Landkreis Oder-Spree kommen rd. 2.200 Pendler (vor allem nach Königs Wusterhausen und Schönefeld), rd. 900 pendeln aus. Dies dürfte sich mit der Tesla-Ansiedlung zukünftig verändern. Mit dem Landkreis Märkisch-Oderland ist die Verflechtung noch geringer. 1.300 Einpendlern, davon ein Viertel nach Schönefeld, stehen nur etwas mehr als 500 Auspendler gegenüber.
- ≡ Für alle Kreise, außer Teltow-Fläming, übersteigt der Auspendlersaldo nach Berlin den Saldo in die Flughafenregion zum Teil deutlich.
- ≡ Die Einpendler in die Flughafenregion verteilen sich nicht einheitlich. Zwar verzeichnet die Gemeinde Schönefeld Einpendlerüberschüsse aus allen Kreisen; diese liegen mit jeweils 200 bis 500 im eher geringen Bereich. Die stärksten Verflechtungen sind jeweils mit den benachbarten Zentren zu beobachten: in Potsdam, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming mit Ludwigsfelde, in Dahme-Spreewald sowie mit Abstrichen Oder-Spree mit Königs Wusterhausen.

Insgesamt wird deutlich, dass die Flughafenregion als Arbeitsregion vor allem für Berlin sowie die südlich angrenzenden Räume von Bedeutung ist, mit Abstrichen auch für Potsdam. Die Arbeitsplatzbedeutung für die östlich und nordöstlich angrenzenden Bereiche ist eher gering.

⁴⁷ Wirtschaftsförderung Brandenburg (2020): Bericht zur Beschäftigungs- und Fachkräftesituation..., S. 32ff

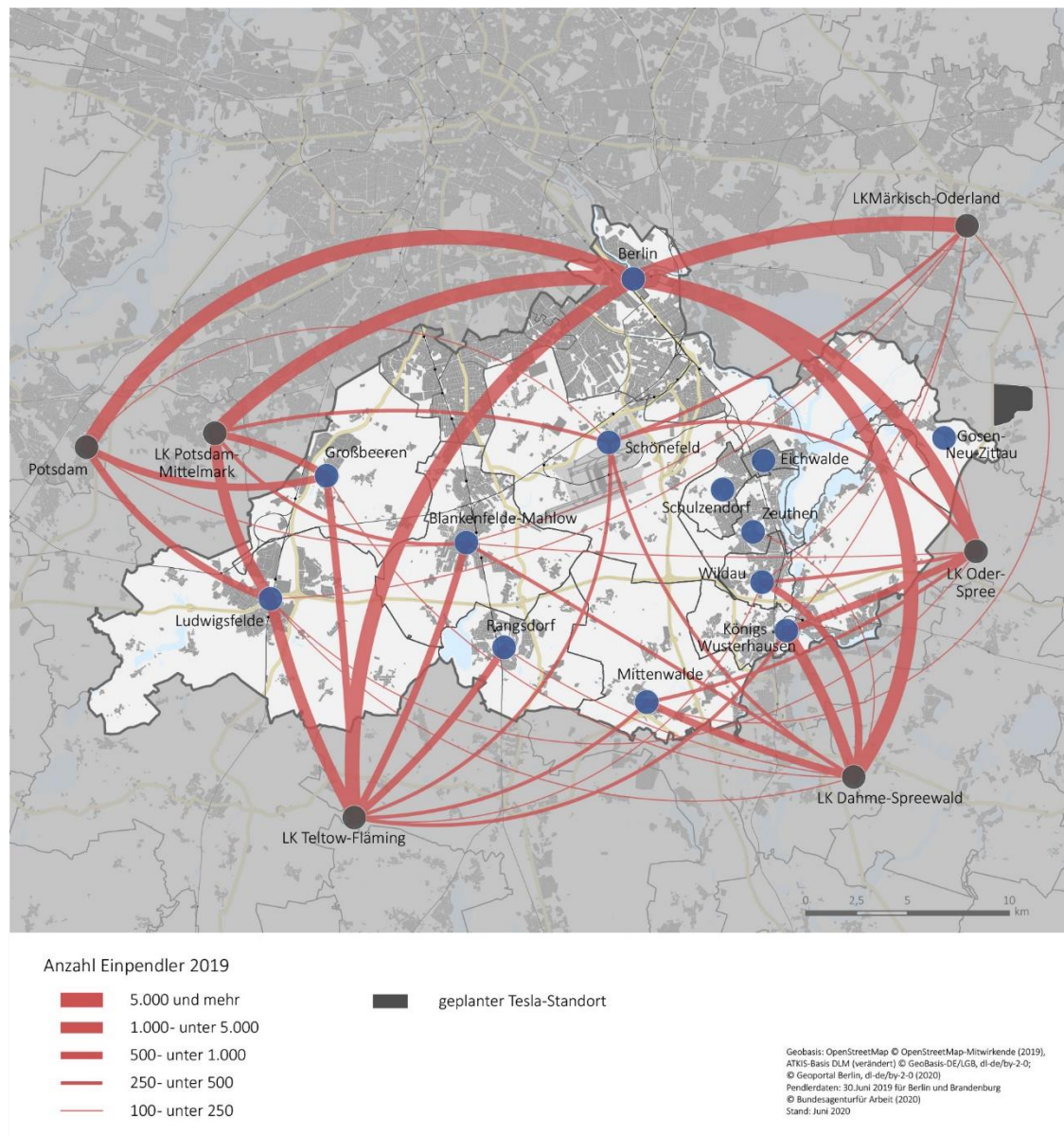


Abbildung 15: Einpendler aus den umliegenden Landkreisen sowie Potsdam

3 | Zusammenfassende SWOT-Analyse

Ergebnisse der Bestandsanalyse 2019

Die Mitte 2019 abgeschlossene Bestandsanalyse enthält eine detaillierte, auf die Städte und Gemeinden sowie die Berliner Bezirke bezogene Stärken-Schwächen- bzw. Chancen-Risiken-Analyse. Diese Erkenntnisse sind in einer umfangreichen Tabelle aufbereitet worden und wurden allen Akteuren zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden die wesentlichen Bewertungen für die Flughafenregion insgesamt zu den Handlungsfeldern Wohnen, Gewerbe, Verkehr sowie Grün und Freiraum separat aufbereitet. Die SWOT 2019 basierte auf den umfangreichen Auswertungen, Recherchen und den im Zeitraum Herbst 2018 bis Frühjahr 2019 geführten Gesprächen mit den Kommunen.

Die für den vorliegenden aktuellen Arbeitsstand herangezogenen und ergänzenden Unterlagen verändern diese Einschätzungen im Grundsatz nicht. Im Folgenden wird der Fokus auf eine zusammenfassende Bewertung für die Flughafenregion bzw. das Flughafenumfeld insgesamt gelegt.

Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der Flughafenregion

Die wesentlichen **Stärken** können wie folgt beschrieben werden:

- ≡ Lage und Positionierung in dem am stärksten und dynamisch wachsenden Teilraum der Hauptstadtregion
- ≡ hervorragende An- und Einbindung in die leistungsstarken europäischen Verkehrsachsen (Ost-West-Richtung an der A 10, Entwicklungskorridore nach Leipzig und Dresden)
- ≡ unmittelbare Anbindung an die und Nähe zur Bundeshauptstadt Berlin
- ≡ Möglichkeit zur Nutzung der Standortpotenziale der Hauptstadtregion (Wissenschaft und Forschung, Innovationskraft, Ausstrahlungswirkung, Nachfrageimpulse etc.)
- ≡ Fokus beider Länder auf den gemeinsamen Wirtschaftsraum und Bereitschaft zur Unterstützung der Standortentwicklung
- ≡ Flughafeninvestitionen am BER als Motor und Impuls für die weitere Entwicklung
- ≡ stabile und dynamische Beschäftigungs-, Arbeitsplatz- und Bevölkerungsentwicklung unabhängig vom BER, große Standortattraktivität für Zuzügler
- ≡ gut ausgebautes Verkehrsnetz mit einem breiten ÖPNV- und SPNV-Angebot
- ≡ grundsätzlich große Flächenverfügbarkeiten und Potenziale für gewerbliche Ansiedlungen sowie für Wohnen und Infrastrukturvorhaben
- ≡ teilweise hohe Wohnstandortqualitäten in Verbindung mit Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und hoher Aufenthaltsqualität
- ≡ breit entwickeltes Bildungsangebot mit unterschiedlichen Schulformen sowie Bildungs- und Forschungseinrichtungen
- ≡ naturräumliche Qualitäten (Rieselfelder, Landwirtschaft, Wasserlagen etc.) sowie bestehende Schutzgebiete
- ≡ bereits entwickelte Arbeitsteilung zwischen Kommunen in der Flughafenregion mit unterschiedlichen Qualitäten und Standortmerkmalen

- ≡ vorhandene Kooperationsansätze (Ausgleichspool, Landschaftspflegeverband, Regionale Wachstumskerne, Kommunales Nachbarschaftsforum etc.) und grundsätzliche Bereitschaft zur Zusammenarbeit

Demgegenüber sind aktuell folgende **Schwächen** zu konstatieren:

- ≡ deutlich erkennbare Anzeichen eines angespannten Wohnungsmarktes, sichtbar durch steigende Baulandpreise und Mieten, zu wenig Angebote in einzelnen Segmenten (Barrierefreiheit, bezahlbares Wohnen, Angebote für Auszubildende etc.)
- ≡ nicht ausreichendes und kurzfristig verfügbares Bauland für Wohnen und Gewerbe
- ≡ erkennbare Flächenkonflikte zwischen Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur und Freiraum in Verbindung mit einem hohen Flächenverbrauch in den Kommunen
- ≡ Konkurrenzen zwischen Standorten und Kommunen um Ansiedlungen etc.
- ≡ anhaltende Nachholbedarfe im Bereich der sozialen und Bildungsinfrastruktur
- ≡ hohe Verkehrsbelastung und Engpässe im Bereich der Straßeninfrastruktur (Autobahnen, Bundesstraßen, Straßenverbindungen über die Landesgrenze etc.)
- ≡ teilweise unzureichende Angebote im ÖPNV und SPNV (Streckenangebote, Takte, Platzkapazitäten, Anbindung an einzelne Standorte, Park & Ride- sowie Bike & Ride-Angebote etc.)
- ≡ unzureichende Angebote und fehlende überörtliche und lokale Infrastrukturen für Radfahrende, insbesondere den Alltagsverkehr
- ≡ hohe Lärmbelastungen und weitere Anforderungen an den Lärmschutz
- ≡ eingeschränkte Erreichbarkeit von Erholungsräumen zum Beispiel durch Barrieren und Verkehrstrassen, in Verbindung mit fehlenden (touristischen) Querverbindungen vor allem für Radfahrer
- ≡ teilweise Überschneidung von Schutzgebieten und ausgewiesenen Siedlungsflächen
- ≡ starke Fragmentierung der Landschaft
- ≡ nicht ausreichende konzeptionelle Grundlagen beispielsweise zur Flächensicherung in den Städten und Gemeinden, (bisher) wenig Bereitschaft zum Interessenausgleich
- ≡ kaum vorhandene gemeinsame Identität von Bevölkerung, Unternehmen und Zivilgesellschaft als Akteure in der Flughafenregion

Die wesentlichen **Chancen** für die Flughafenregion machen sich an folgenden Punkten fest:

- ≡ Ausbau der Standortqualitäten und Attraktivitätsfaktoren als wichtigster Wirtschaftsstandort in der Hauptstadtregion
- ≡ Nutzung der sich aus der Eröffnung des BER ergebenden Impulse (allgemeine Nachfragesteigerung, Internationalität, Innovationskraft etc.)
- ≡ stärkere Verknüpfung von Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft
- ≡ Nutzung der Standortinvestitionen von Tesla im benachbarten Grünheide sowie der Potenziale der Landeshauptstadt Potsdam und Verknüpfung mit den Entwicklungsmöglichkeiten der Flughafenregion
- ≡ Umsetzung der in der Grundlagenermittlung Verkehr sowie im Investitionsprogramm i2030 abgestimmten und vereinbarten verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen

- ≡ Entwicklung modellhafter Lösungen zu Logistik, Verkehren, Digitalisierung etc. in der Flughafenregion sowie über die Landesgrenzen
- ≡ Abstimmung gemeinsamer Lösungen und einer Arbeitsteilung der Kommunen in den Handlungsfeldern Wohnen, Wirtschaft, Infrastruktur, Grün- und Freiraumentwicklung etc.
- ≡ Vermeidung von Flächenkonflikten bzw. Konkurrenzen zwischen den Kommunen durch interkommunale Zusammenarbeit
- ≡ Mobilisierung von Flächen und Bauland für Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur durch aktive Siedlungsentwicklung der Kommunen (Nachverdichtungspotenziale) und in interkommunaler Abstimmung
- ≡ Aktivierung, Qualifizierung und Profilierung einzelner Standorte und Flächen für Wohnen, Wirtschaft und Freiraum
- ≡ Einstieg in eine gemeinsame nachhaltige Flächenentwicklung, gesamträumliche Freiraumentwicklung sowie Nutzung der Schutzgebietsausweisungen für die Standortprofilierung
- ≡ Umsetzung von Maßnahmen der Landwirtschaft im Verbund mit Siedlungsentwicklung, Landschaftspflege und Tourismus
- ≡ Stärkung wassertouristischer Ansätze sowie Schutz und Qualifizierung der Gewässer
- ≡ Nutzung des Dialogforums als Plattform für die Abstimmung und Regelung standortübergreifender, regionaler und interkommunaler Fragestellungen (Interessenausgleich, Mobilität, Fachkräftemanagement, Digitalisierung, Vermarktung etc.)

Die **Risiken** für die Flughafenregion können wie folgt skizziert werden:

- ≡ grundlegende konjunkturelle Schwächen in Folge der Corona-Pandemie
- ≡ abnehmende Attraktivität des Standortes Berlin sowie rückläufige Dynamik in der Hauptstadtregion
- ≡ grundlegende Veränderungen im Flugverkehr (Klimaschutz, CO₂-Bepreisung, anhaltende Pandemie etc.) mit deutlich sinkenden Fluggastzahlen, in der Folge keine / kaum zusätzliche Impulse aus der Eröffnung des BER
- ≡ Verzögerungen oder Nichtumsetzung der vereinbarten verkehrlichen Maßnahmen, steigende Verkehrsbelastungen bzw. Engpässe im Individualverkehr sowie im Umlandverbund
- ≡ anhaltend hohe Immissions- und Emissionsbelastungen durch Lärm, Verkehr etc. und Abnahme der Standortqualitäten
- ≡ verstärkte Konkurrenzen zwischen den Kommunen um Ansiedlungen, Wohnungsbau etc. und potenziell ungeordnete Siedlungsentwicklungen
- ≡ sich verstärkende Engpässe auf dem Wohnungsmarkt
- ≡ Überlastung und nicht ausreichende Kapazitäten der sozialen und Bildungsinfrastruktur
- ≡ Zersiedelung des Raumes mit abnehmenden städtebaulichen und Freiraumqualitäten und gefährdeten Schutzgebieten
- ≡ negative Auswirkungen des Klimawandels
- ≡ fehlende Bereitschaft zum Austausch, zum Dialog und zur Entwicklung gemeinsamer Lösungen.

Zusammenarbeit im Dialogforum

Das Dialogforum besteht bereits seit 15 Jahren und hat sich als Plattform für die Zusammenarbeit in der Flughafenregion etabliert. Mit der AG 1 (Interessenausgleich), AG 2 (Fluglärm), AG 3 (Kommunale und interkommunale Entwicklung) sowie der neu gegründeten AG 4 (Öffentlichkeitsarbeit) wurden themenspezifische Arbeitsgruppen gebildet, in denen die Kernaufgaben des Dialogforums, u.a. die Erarbeitung und Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes, vorangebracht und weiterentwickelt werden. Das Dialogforum bietet grundsätzlich eine gute Basis für den Wissenstransfer sowie die Möglichkeit, Vorhaben gemeindeübergreifend zu besprechen sowie auch über kontroverse Themen und Konflikte zu diskutieren.

Damit bestehen die Voraussetzungen, das gemeinsame Verständnis in der und für die Flughafenregion zu stärken sowie Beschlüsse zu fassen und im nächsten Schritt bzw. zukünftig auch umzusetzen. Nach innen muss die Zusammenarbeit verbindlicher werden, und nach außen muss es noch mehr gelingen, gegenüber Dritten gemeinsam aufzutreten und den Dialog mit weiteren Zielgruppen in der Flughafenregion (Zivilgesellschaft, angrenzende Kommunen und Regionen) aufzunehmen.

Räumliche Überschneidungen und ähnliche Akteursstrukturen bestehen mit bzw. in der AG Süd des Kommunalen Nachbarschaftsforums Berlin-Brandenburg e.V. (KNF e.V.). Unterschiede bestehen in der inhaltlichen Ausrichtung: Während der KNF e.V. insbesondere den interkommunalen und länderübergreifenden Austausch und die Verständigung zu Fragen der Stadt-Umland-Entwicklung im Blick hat, hat das Dialogforum die Aufgabe der Erarbeitung und Fortschreibung von gemeinsamen Planungen und die Herstellung eines Interessenausgleichs.

Fazit

In der Summe überwiegen die Positivfaktoren, die Stärken und Chancen der Flughafenregion, die Schwächen und Risiken bei weitem. Sofern die allgemeinen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen mittelfristig - nach einer erfolgreichen Bewältigung der Corona Pandemie - positiv bleiben, bestehen gute Möglichkeiten, die skizzierten Chancen zu nutzen.

Dafür braucht es gemeinsames und ressortübergreifendes Planen und Handeln in allen Bereichen. Das betrifft sowohl Infrastruktur und Freiraum als auch alle gemeindlich oder privat geplanten Wirtschaftsentwicklungen. Insbesondere bauliche Entwicklungen bedingen oft nachhaltige und nur mühsam oder gar nicht zu heilende Einschnitte in Naturraum und führen zu überforderten Verkehrssystemen. Diese können durch einen fachübergreifenden und interkommunalen Ansatz möglicherweise vermieden werden.

Dafür ist die Bereitschaft aller Beteiligten erforderlich, einige Themen und Aufgabenstellungen strukturell anders bzw. neu anzugehen und bestehende Umsetzungshemmnisse zu beseitigen. Insbesondere muss klar werden, dass Aufgaben und Verantwortlichkeiten zwischen den administrativen Ebenen eindeutig zugeordnet werden und diese Aufgaben verlässlich wahrgenommen werden.

Konkrete Aufgaben, Lösungsansätze und Möglichkeiten werden im weiteren Prozess entwickelt.

Teil B – Konzept.

Handlungsbedarfe und Herausforderungen,
Ziele und Lösungen, Leitprojekte und Umset-
zung

4 | Handlungsbedarfe und Herausforderungen

Vorbemerkung

In den vorherigen Kapiteln wurden die Sachstände und möglichen Konsequenzen für die Fortschreibung des Strukturkonzeptes nach Themenbereichen skizziert. An dieser Stelle erfolgt die Überführung in den konzeptionellen Teil des Strukturkonzeptes. Dazu werden zunächst für ausgewählte Themenfelder die Herausforderungen und Aufgaben sowie Ziel- und Nutzungskonflikte für den Gesamttraum, für die Teilräume und Achsengemeinschaften (Definition s. Kap. 4.2) sowie für die Kommunen (Ortsteile der Berliner Bezirke, Städte und Gemeinden im Land Brandenburg) skizziert.

Die Sachstände wurden in thematischen und teilräumlichen Workshops ausführlich erörtert. Dazu wurden erste Zielvorstellungen und räumliche Schwerpunkte für die jeweiligen Themen vor- und zur Diskussion gestellt.

4.1 Gesamträumliche Herausforderungen

Themenfeld Wohnen und soziale Infrastruktur

Herausforderungen und Aufgaben

Der GSK-Raum blickt auf eine stabile und dynamische Bevölkerungsentwicklung und hohe Bautätigkeit zurück. So wuchs der Raum seit 2012 im Durchschnitt um 1,2 % pro Jahr, wobei unterschiedlich starke Entwicklungen zwischen den Kommunen zu verzeichnen sind. Dies geht einher mit steigenden Baulandpreisen und höheren Mietniveaus. In den Vorausberechnungen und Prognosen beider Länder werden die Entwicklungen der zurückliegenden Jahre zum Teil aufgegriffen und ein weiteres Wachstum von rd. 5 % bis 2030 vorhergesagt. Zum Teil übertreffen die realen Entwicklungen bereits aktuell die Prognosen, so dass ein Großteil der Städte und Gemeinden von deutlich stärkeren Zuwächsen (ca. + 17 % bis 2030) ausgeht. Die bisherige Entwicklung des Wohnungsbestandes deckt sich mit der Bevölkerungsentwicklung: hohe Bautätigkeit insgesamt, insbesondere in den stark wachsenden Städten und Gemeinden im GSK-Raum.

Grundsätzlich stehen ausreichende Flächenpotenziale für Wohnen und Infrastrukturvorhaben zur Verfügung, jedoch nicht kurzfristig in dem erforderlichen Umfang, wie sie für das überwiegend kurz- und mittelfristig erwartete Wachstum benötigt werden. Auch können wegen des hohen Anteils von Flächen im privaten Eigentum oder im Eigentum von Bund und Ländern nicht alle rechnerischen Potenziale aktiviert werden. Die Folgen sind deutlich sichtbare Anzeichen eines angespannten Wohnungsmarkts mit steigenden Baulandpreisen und Mieten sowie zu wenig Angeboten in bestimmten Segmenten (altersgerechtes, barrierefreies Wohnen, preiswertes Wohnen für Auszubildende, Studierende, Geringverdienende usw.).

Über die Wohnbaupotenziale hinaus bestehen über die Entwicklung des Bestandes (nach § 34 BauGB) sowie über die Nachverdichtung Möglichkeiten, zusätzlichen Wohnraum bereit zu stellen. Die aktive Steuerung dieser Potenziale durch die Kommunen ist hierbei anspruchsvoller, da sich die betreffenden Flächen einerseits häufig in privatem Eigentum befinden und sich die Zulässigkeit von Vorhaben sowie damit ihre Größe und der Grad der Flächenausnutzung nicht aus Bebauungsplänen, sondern aus der Eigenart der näheren Umgebung definiert.

Zudem stehen alle Kommunen der Flughafenregion vor großen Herausforderungen bei der Bereitstellung sozialer Infrastrukturangebote sowie einer angemessenen Bildungsinfrastruktur.

Anhaltende Nachholbedarfe und Überlastungserscheinungen bei Kitas und Schulen sind allgegenwärtig.

Ziel- und Nutzungskonflikte

Grundsätzliche Zielkonflikte bestehen zwischen den jeweiligen kommunalen Entwicklungszielen und -strategien. Kommunen mit Wachstumszielen stehen Kommunen mit Fokussierung auf Bestandssicherung gegenüber. Vor allem bei den stark wachsenden Städten und Bezirken werden zunehmende Nutzungskonkurrenzen zwischen den Wohnbau-, Gewerbe und Freiraumflächen beobachtet. In der Flughafenregion geht insbesondere die Ausweitung von Wohn- und Gewerbestandorten zulasten der vorhandenen Grün- und Freiräume. Steigende Verkehrsaufkommen führen zu mehr Lärmbelastungen und mindern die Lebensqualität.

Schwerpunkte für das Wohnen in der Flughafenregion

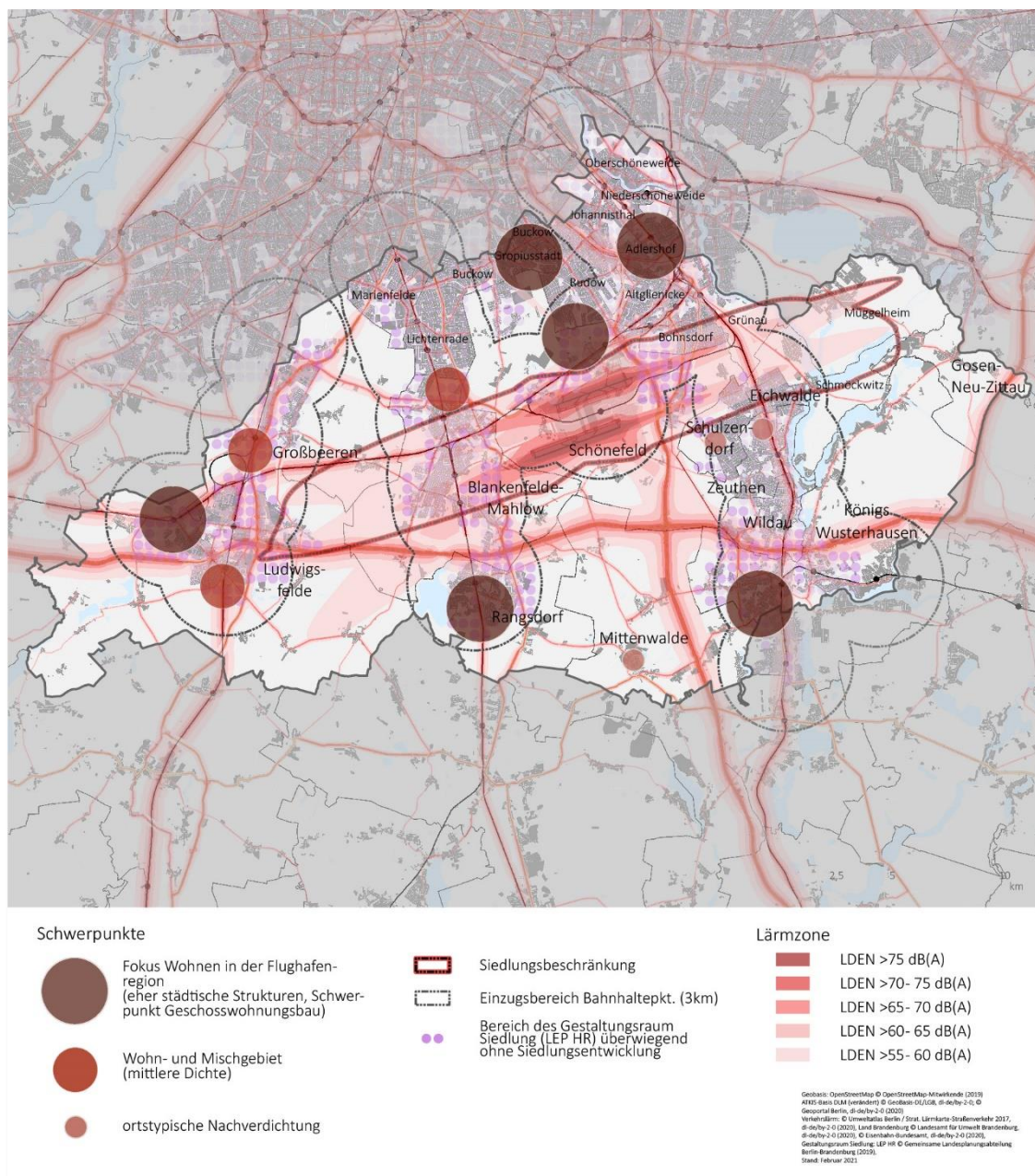


Abbildung 16: Schwerpunkte für das Wohnen in der Flughafenregion

Abb. 16 zeigt, welche Wohnfunktionen die Kommunen in der Flughafenregion einnehmen können und wo Schwerpunkte für neue Wohnangebote liegen können. Fundierte Sachstände und gewonnene Erkenntnisse zu den ermittelten Wohnbaupotenzialflächen, Fristigkeiten, Eignungen der jeweiligen Wohnstandorte führten prioritär zur Schwerpunktsetzung der neuen Wohnfunktionen. In einem zweiten Schritt erfolgte die Bildung der Kategorien von Wohnstandorten unter Berücksichtigung der Lärmzone Siedlungsbeschränkung und der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und Bahnhalte des schienengebundenen Nahverkehrs.

Unterschieden wird zwischen Räumen mit eher städtischen Strukturen mit Schwerpunkt Geschosswohnungsbau (westliches Ludwigsfelde, Rangsdorf, Königs Wusterhausen, nördliches Schönefeld, Adlershof, Gropiusstadt), Räume mit mittlerer Dichte (Ludwigsfelde, Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow) sowie Räume mit ortstypischer Nachverdichtung (Mittenwalde, Wildau, Schulzendorf, Eichwalde).

Themenfeld Wirtschaft und Gewerbe

Herausforderungen und Aufgaben

Die Flughafenregion zählt mit ihrer hervorragenden Lage und Positionierung zu den am stärksten und dynamisch wachsenden Teilräumen der gesamten Hauptstadtregion. Dazu gehören die hervorragende Ein- und Anbindung an das leistungsstarke Verkehrsnetz, der BER als Motor und Impulsgeber, die Nähe zur Hauptstadt sowie die hiermit verbundenen Standortpotenziale (Wissenschaft, Forschung, Innovationskraft etc.). So zeichnet sich die Flughafenregion insgesamt durch eine hohe Arbeitsplatzintensität und steigende Beschäftigungs- und Arbeitsplatzzahlen aus. Das Wachstum der Arbeitsplätze war in den vergangenen vier Jahren beispielsweise drei Mal stärker als das Einwohnerwachstum. Schwerpunkte dieses Wachstums sind Großbeeren, Ludwigsfelde und Schönefeld. Zusammen mit Mittenwalde und Wildau weisen sie einen positiven Pendlersaldo auf, welches u.a. durch über 3.000 sozialversicherungspflichtige Einpendler aus Polen (davon zwei Drittel in Großbeeren) geprägt ist. Insgesamt ist der Pendlersaldo der Flughafenregion nahezu ausgeglichen.

Die vorhandenen Gewerbeflächen weisen unterschiedliche Qualitäten und Rahmenbedingungen auf. Zum Teil sind flächenintensive Nutzungen mit geringer Wertschöpfung sowie auf der Angebotsseite wenig profilierte Flächen mit Angebotslücken bei einzelnen Segmenten festzustellen.

Insgesamt steht ein zwar quantitativ umfassendes, jedoch teilweise erst langfristig verfügbares Gewerbeflächenpotenzial zur Verfügung. Dieses konzentriert sich an verkehrsgünstig gelegenen Standorten, wobei sich die Schwerpunkte Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow (Ortsteil Dahlewitz), Schönefeld, Mittenwalde und der Bezirk Treptow-Köpenick herauskristallisieren. Auf der Nachfrageseite besteht eine nach wie vor hohe Flächennachfrage, die koordiniertes Handeln und interkommunale Abstimmung zukünftig dringend erforderlich macht. Zudem müssen die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Gewerbestandorten mittels ÖPNV verbessert bzw. geschaffen werden.

Die zentralen Ergebnisse der von der Wirtschaftsförderung Berlin-Brandenburg (WFBB) erstellten Gewerbeflächenstudie bestätigt die hohe Nachfrage nach Gewerbeflächen. Danach reichen die mittel- und langfristig verfügbaren Bestandsflächen sowie Potenzialflächen nicht aus, den prognostizierten Bedarf zu decken. Die Ausweisung neuer Gewerbeflächen insbesondere im öffentlichen Eigentum ist notwendig.

Im Zuge der Corona-Entwicklungen müssen darüber hinaus die möglichen wirtschaftlichen Folgewirkungen sowie hiermit verbundene Risiken wie ein Abschwächen der Konjunktur in der gesamten Hauptstadtregion mitbetrachtet werden. Auch ist aktuell noch nicht absehbar, ob und inwiefern sich eine (schrittweise) Wiederaufnahme des Flugverkehrs und möglicherweise unsichere Konjunkturerwartungen auf die Nachfrage nach Gewerbeflächen und die Arbeitsplatzentwicklung auswirken.

Ziel- und Nutzungskonflikte

Mögliche Ziel- und Interessenkonflikte liegen in den sehr unterschiedlich verteilten Flächenangeboten in der Flughafenregion. Große Angebote existieren vor allem in Schönefeld, Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow (Dahlewitz), Mittenwalde sowie in den Bezirken Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick. Vorrangig durch Wohnen geprägte Standorte (z.B. Schulendorf, Zeuthen oder Eichwalde) können siedlungsstrukturell bedingt kaum eigene bzw. weitere Gewerbeflächen ausweisen, so dass eine eigene bzw. weitere gewerbliche Entwicklung an diesen Standorten schwierig ist.

Sowohl der Bevölkerungszug als auch neue Ansiedlungen an den genannten Gewerbestandorten insbesondere aus dem Logistik-Bereich, führen zu steigenden LKW-Verkehrsaufkommen und mehr Pendelverkehr sowie zu höheren Lärmbelastungen. Damit wird die Lebensqualität gemindert, auch weil passende Wohnangebote für Fach- und Arbeitskräfte arbeitsplatznah oft (noch) nicht vorhanden sind.

Insbesondere bei den stark wachsenden Städten und Bezirken werden zunehmend Nutzungskonkurrenzen zwischen Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und Freiraumflächen beobachtet. Vor allem in Berlin aber auch in Königs Wusterhausen werden aus Sicht vieler Projektentwickler perspektivisch mit Wohnungsbauvorhaben höhere Renditen erzielt. Dies erschwert eigene gewerbliche Entwicklungen an vielen Standorten. Unabhängig davon geht insbesondere die Ausweitung von Wohn- und Gewerbestandorten zulasten der vorhandenen Grün- und Freiräume.

Schwerpunkte für Wirtschaft und Gewerbe in der Flughafenregion

Die Flughafenregion weist unterschiedliche Schwerpunktbereiche für Wirtschaftsstandorte auf. Unterschieden wird zwischen Schwerpunkträumen für flughafenaffines Gewerbe (alle Bereiche, die innerhalb von 15 Minuten vom Terminal erreichbar sind), für Logistik (entlang der großen Verkehrsachsen, ausgenommen am Flughafen), für verarbeitendes Gewerbe (Tempelhof-Schöneberg, Blankenfelde-Mahlow, Wildau und Adlershof), für Wissenschaft und Forschung (Königs Wusterhausen, Wildau, Adlershof, Oberschöneweide) und für Büro/Tagung/Konferenzen (am Flughafen, Adlershof, Oberschöneweide). Die Sicherung und Ansiedlung von ortstypischem Gewerbe (Handwerk, Dienstleistungen etc.) für die kommunale Eigenentwicklung muss darüber hinaus überall möglich sein.

Das Interesse und die mögliche Ansiedlung von Logistik-Unternehmen sind unabhängig vom Flughafen BER zu betrachten; diese Faktoren zielen vor allem auf die starke Ost-West-Achse. In der Flughafenregion muss Logistik neu gedacht, müssen Logistikströme qualifiziert und durch intelligente Verkehrslösungen wie autonome Systeme und die Verlagerung der Güterverkehre auf die Schiene verbessert werden.

Ziel muss es sein, in der Flughafenregion bzw. in der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft bei großen Entwicklungsvorhaben mit überregionaler Auswirkung zu gemeinsamen Einschätzungen, Ziel- und Lösungsvorstellungen zu kommen.

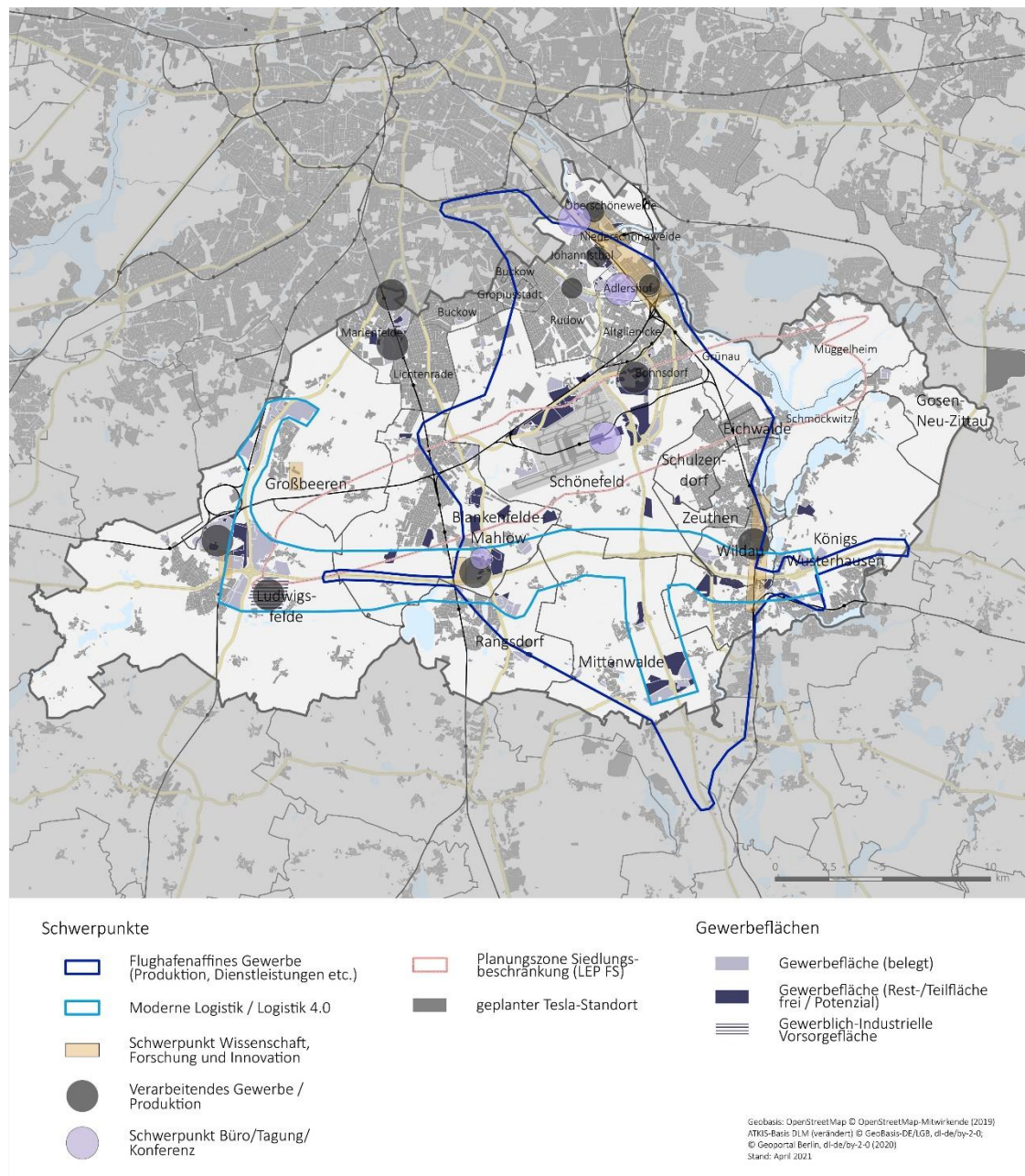


Abbildung 17: Schwerpunkte Wirtschaft und Gewerbe in der Flughafenregion

Themenfeld Verkehr und Mobilität

Ergebnisse der Grundlagenermittlung Verkehr für die Flughafenregion BER

Mit Abschluss der Grundlagenermittlung Verkehr für die Flughafenregion BER Ende 2019⁴⁸ sind die Maßnahmen und Handlungsbedarfe im Grundsatz abgestimmt, die für die weitere GSK-Fortschreibung zu nutzen sind. Im Ergebnis wird deutlich, dass eine integrierte Betrachtung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung unabdingbar ist, um angesichts des weiteren Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums zusätzliche Verkehre soweit als möglich zu vermeiden. Es braucht eine aktive Steuerung der aktuellen und eingeleiteten Entwicklungen.

⁴⁸ Abschlussbericht Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER, (August 2019), Gutachten im Auftrag der BADC von SPV Spreepplan Verkehr GmbH, Berlin, und Jahn, Mack & Partner, architektur und stadtplanung, Berlin.

Folgende Ansätze bilden die Grundlage für die weiteren strategischen Überlegungen in der GSK-Fortschreibung:

- ≡ Wohnen und Arbeiten zusammen denken
- ≡ Verkehrsvermeidung durch gemeinsame Ansiedlungskriterien (z.B. Ansiedlungen mit hohem Personaleinsatz in der Nähe von Haltestellen, ÖPNV ausbauen usw.; Logistik nicht im Nadelöhr des BER entlang der A113 / Fokussierung auf Standorte mit Gleisanschlüssen),
- ≡ intelligente, gesamträumlich betrachtete digitale Verkehrssteuerung und durch keine weiteren Verkehrsflächen
- ≡ Entwicklungen verlangsamen, wo verkehrliche Verbesserungen noch ausstehen
- ≡ Potenziale entlang der Dresdner Bahn und entlang des Außenrings nutzen
- ≡ Umweltverträgliche Gestaltung des unvermeidbaren Verkehrsaufkommens (Stärkung, SPNV/ÖPNV, Bike&Ride-Ausbau, Radwegeausbau, verknüpfte Angebote Bus und Bahn, Sharing-Angebote, Park&Ride dort wo sinnvoll)

Herausforderungen und Aufgaben

Für Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr sind insbesondere der Bund sowie die beiden Länder Berlin und Brandenburg die maßgeblichen Aufgabenträger. Die Kommunen (Landkreise und Bezirke, Städte und Gemeinden) sind für den Radverkehr entlang und abseits der Gemeindestraßen sowie für bauliche Maßnahmen beispielsweise zur Verbesserung der Park & Ride- und Bike & Ride-Situation an den Bahnhöfen verantwortlich. Hierbei zeigt sich, dass von einigen Mitgliedern des Dialogforums weitergehende Handlungsbedarfe beispielsweise bei der Beseitigung von Engpässen und Entlastung von verkehrlichen Knotenpunkten bestehen. Zudem ist es notwendig, Planungen außerhalb des GSK-Raumes mit zu betrachten, die einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum haben, z.B. die Tesla-Ansiedlung in Grünheide. Das Flughafenumfeld ist ein Transitraum, dies gilt für den Straßen- wie für den öffentlichen Verkehr.

Ein zentrales Thema ist der Radverkehr. Hier ist eine Unterscheidung nach touristischen und freizeitorientierten Wegen in Kombination mit Wanderwegen, dem (straßenbegleitenden) Alltagsverkehr bzw. Radschnellwegen erforderlich. Gemeinsames Thema ist hier die Verkehrssicherheit.

Aus Sicht der Kommunen sind ergänzend zur Grundlagenermittlung Verkehr für die Flughafenregion BER folgende Vorhaben im Rahmen der GSK-Fortschreibung⁴⁹ zu berücksichtigen:

- ≡ S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf inkl. dem Kreuzungsbahnhof Glasower Damm (Finanzierungsvereinbarung liegt vor)
- ≡ Zusätzlicher Halt RB 22 in Blankenfelde-Mahlow (Turmbahnhof)
- ≡ Errichtung Regionalbahnhalt Buckower Chaussee im Bezirk Tempelhof-Schöneberg (im Rahmen des Ausbaus der Dresdner Bahn)
- ≡ Berücksichtigung der Ergebnisse des „Buskonzeptes Nordraum Landkreis Teltow-Fläming“
- ≡ Ortsumfahrung Schulzendorf, Straßenausbaumaßnahmen in Rangsdorf, Ausbau Osdorfer Straße etc.

⁴⁹ Hier muss auch benannt werden, welche der verkehrlichen Maßnahmen für die regionale Entwicklung von besonderer Bedeutung und demzufolge im GSK prioritär zu berücksichtigen sind. Dabei gilt es zu unterscheiden zwischen Maßnahmen und Vorhaben, die über das GSK „transportiert“ werden und in der Verantwortung von Bund und Ländern sind, sowie Maßnahmen und Vorhaben in Verantwortung der Mitglieder des Dialogforums.

Ergänzend muss bei der Einführung des Deutschlandtaktes der DB AG darauf geachtet werden, dass der Regionalverkehr trotz erhöhter Trassenbelastungen und Vorrangregelungen für den Fernverkehr stabil bleibt. Dies ist für die Städte und Gemeinden von elementarer Bedeutung, um den schienengebundenen Verkehr attraktiv zu gestalten.

Die Darstellung zeigt, welche verkehrlichen Maßnahmen aktuell verfolgt werden, wo Lückenschlüsse und Ergänzungen im Straßen-, Schienen-, ÖPNV- und Radwegenetz erforderlich sind. Eine Zielaussage wird damit noch nicht abgeleitet.



| complan Kommunalberatung – Mai 2021

Themenfeld Grün- und Freiraum

Herausforderungen und Aufgaben

Die Flughafenregion zeichnet sich durch eine dynamische Stadt- und Wirtschaftsentwicklung mit stark wachsenden Siedlungsbereichen und naturräumlichen Qualitäten aus. Die Landschafts- und Freiräume sind sowohl als Schutzgebiete (Naturschutzgebiete, Naturpark, Landschaftsschutzgebiete, Flora-Fauna-Habitate usw.) ausgewiesen als auch Räume ohne naturschutzfachlichen Schutzstatus, die als Lebensräume für Flora und Fauna, als Klimafaktor und als Erholungsräume von hohem Wert sind. Hierbei zeigen sich unterschiedliche Eignungen der Freiräume für die Erholung. Je nach Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Nahverkehr, vorhandenen touristischen Infrastrukturangeboten (Wegenetz, Infotafeln etc.), Struktur der Flächen sowie vorhandenen Entwicklungsmöglichkeiten der Gebiete eignen sich die Grün- und Freiräume für die Naherholung. Hiernach weisen einige Freiräume, insbesondere die Wald- und Seenflächen im Osten der Flughafenregion, aber auch weitere Landschaftsräume wie der Rangsdorfer See, die Stadtgrenze Berlin-Brandenburg und der Naturpark Nuthe-Nieplitz eine hohe Eignung auf. Weitere Flächen wie am Schönefelder Kreuz sowie östlich von Großbeeren sind aufgrund der Struktur oder der Nutzung weniger geeignet für die Erholung, jedoch für das Mesoklima wichtig.

Ziel- und Nutzungskonflikte

Mit dem Siedlungswachstum steigt der Druck auf die vorhandenen Landschafts- und Freiraumqualitäten. Zudem sind die Freiräume durch große Infrastrukturtrassen mit hohem Verkehrsaufkommen und Lärmemissionen zerschnitten, stark fragmentiert und teilweise nur eingeschränkt erreichbar. Ihr Erhalt, ihre Zugänglichkeit und stärkere Vernetzung sowie ihre Qualifizierung zählen zu den prägenden Herausforderungen.

Schwerpunkte der Grün- und Freiraumentwicklung

Die Flughafenregion weist Freiraumstrukturen mit hohen Qualitäten sowie Schwerpunkte für die Erholung auf, die zu schützen und weiterzuentwickeln sind (östlicher und südlicher GSK-Raum). Des Weiteren werden überörtliche Freiraumverbindungen (südliche Bereiche des GSK-Raums), Freiräume mit Qualifizierungsbedarfen (im zentralen Bereich) sowie Räume für stärkere Vernetzung von Freiraumstrukturen definiert. Der Fokus der Entwicklung sollte auf bisher brachliegende Potenziale zur landschaftlichen Wiederbelebung, also auf Flächen ohne die aus naturschutzrechtlicher Sicht höchsten Schutzkategorien, gelegt werden.

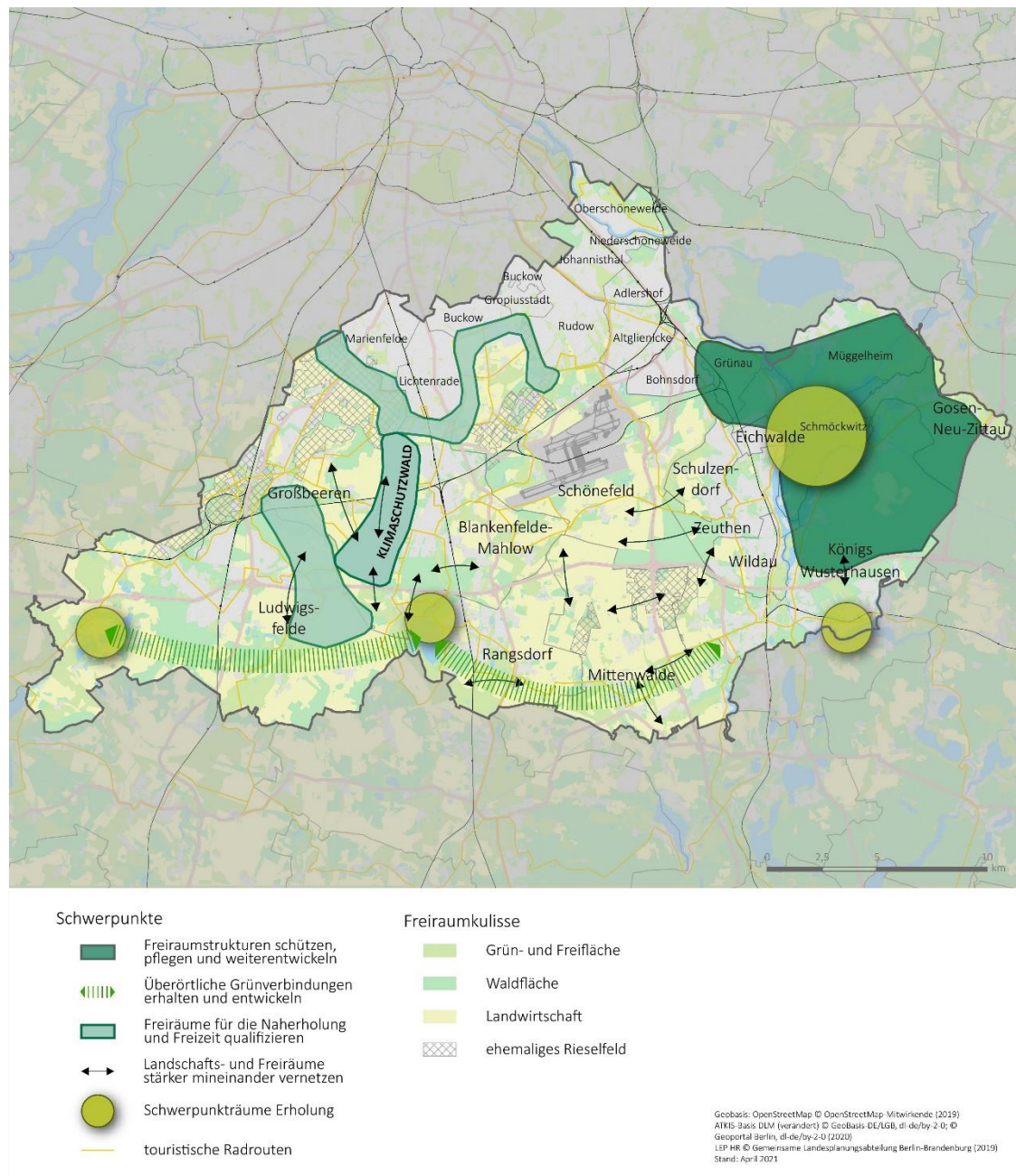


Abbildung 19: Schwerpunkte der Grün- und Freiraumentwicklung in der Flughafenregion

4.2 Teilräumliche Handlungsbedarfe und Herausforderungen

Drei Teilräume – Achsengemeinschaften

Nach der Diskussion und Erörterung der thematischen Herausforderungen sowie der Ziel- und Nutzungskonflikte auf gesamträumlicher Ebene werden die gemeinsamen und kommunalen Herausforderungen, Zielsetzungen und Bedarfe im Kontext interkommunaler / nachbarschaftlicher Beziehungen betrachtet. Dabei gilt es, die Rollen und Funktion(en) der Kommunen innerhalb der Teilräume sowie im Flughafenumfeld insgesamt zu bestimmen sowie in der Folge Ansätze für interkommunale Lösungen und Maßnahmen ableiten zu können sowie Ansätze, Lösungen und Vorschläge für den Interessenausgleich zu ermitteln.

Die Teilräume zeichnen sich durch enge siedlungsstrukturelle Verflechtungen, intensive Wanderungsbewegungen (Zuzüge / Fortzüge) und Arbeitsplatzverflechtungen (Ein- und Auspendlerzahlen) sowie mögliche gemeinsame Zukunftsaufgaben aus. Sie orientieren sich grundsätzlich an den Siedlungsachsen des LEP HR, wobei hier auch Städte und Gemeinden in den Verflechtungsbereichen und Achsenzwischenräumen (z. B. Stadt Mittenwalde) sowie ausgewählte Ortsteile in Berlin einbezogen werden. Einzelne Städte und Gemeinden können zu verschiedenen Teilräumen zählen. Ausgehend von den Siedlungsachsen im Berliner Umland („Siedlungstern“) sind Achsengemeinschaften mögliche Kooperationsräume von Gemeinden auf diesen Achsen und von Gemeinden bzw. Ortsteilen in ihrem Verflechtungsbereich in den Achsenzwischenräumen. In die Achsengemeinschaften werden auch angrenzende Berliner Bezirke oder Ortsteile einbezogen.

Folgende Teilräume bzw. Achsengemeinschaften werden gebildet:

- ≡ Teilraum 1 – Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Großbeeren, Ludwigsfelde, Landkreis Teltow-Fläming
- ≡ Teilraum 2 – Bezirk Neukölln, Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Schönefeld, Landkreis Dahme-Spreewald, Landkreis Teltow-Fläming
- ≡ Teilraum 3 – Bezirk Neukölln, Bezirk Treptow-Köpenick, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Mittenwalde, Königs Wusterhausen, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen, Landkreis Dahme-Spreewald

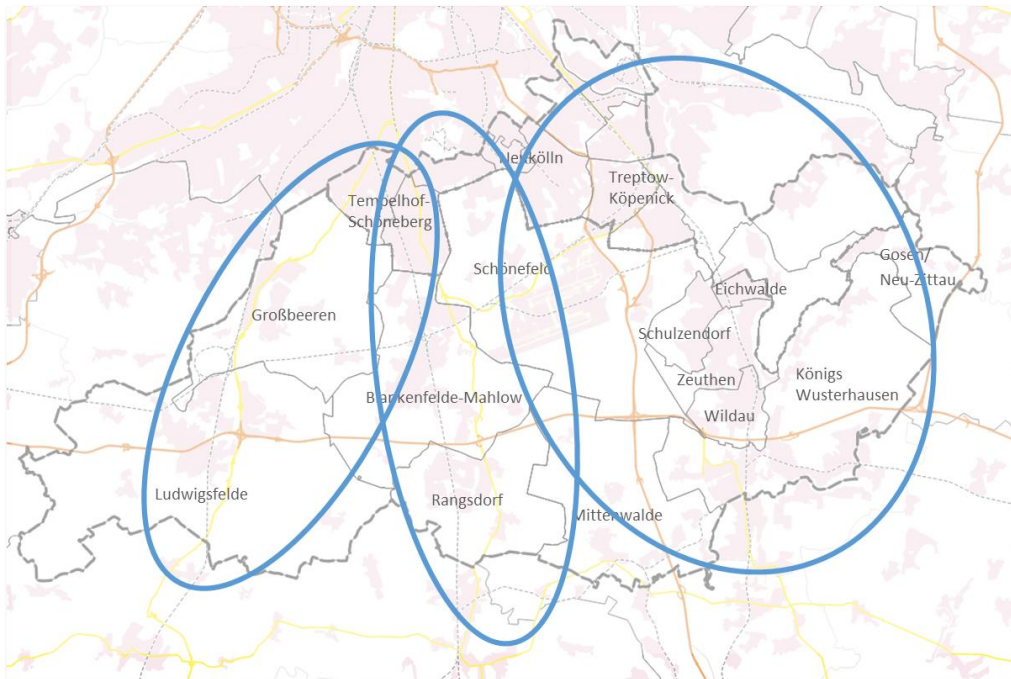


Abbildung 20: Abgrenzung der Teilräume bzw. Achsengemeinschaften

Teilraum 1 - Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Großbeeren, Ludwigsfelde, Landkreis Teltow-Fläming

Der Teilraum 1 befindet sich im westlichen Teil der Flughafenregion. Er weist neben der Nord-Süd-Orientierung in Richtung Berlin und Luckenwalde im südlichen Teil des Kreises Teltow-Fläming engere Verflechtungen vor allem nach Potsdam, Teltow und Stahnsdorf, auf. Insofern ist dieser Teil der Flughafenregion in seiner Entwicklung weniger stark vom Flughafen selbst abhängig als die östlich gelegenen Teilräume.

Der Raum besteht aus dem nördlichen Teil des Landkreises Teltow-Fläming, der Gemeinde Großbeeren, der Stadt Ludwigsfelde sowie dem Berliner Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit den Ortsteilen Marienfelde und Lichtenrade. Im Teilraum 1 leben rd. 120.000 Menschen (Stand 2019).

Großbeeren und Ludwigsfelde sind mit ihren **Wachstumsraten** die Entwicklungstreiber. In Tempelhof-Schöneberg wurde seit 2012 ebenfalls ein Bevölkerungswachstum verbucht, das zwar relativ geringer ausfiel, jedoch einen absoluten Zuwachs von knapp 4.500 Personen bedeutete. Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung bis zum Jahr 2030 gehen die Prognosen von einer anhaltend positiven Entwicklung aus, wobei ein Schwerpunkt in der Stadt Ludwigsfelde liegt. Innerhalb des brandenburgischen GSK-Raumes weisen Großbeeren und Ludwigsfelde die größte gewerblich genutzte Fläche auf (u.a. LIDL in Großbeeren, MTU Maintenance in Großbeeren und Ludwigsfelde sowie Siemens und Mercedes-Benz in Ludwigsfelde). Auch in Tempelhof-Schöneberg ist eine deutliche gewerbliche Prägung insbesondere im Gewerbegebiet Motzener Straße erkennbar. Anders als in Großbeeren und Ludwigsfelde ist das Erweiterungspotenzial hier begrenzt. Mit Mercedes-Benz in den Standorten Marienfelde und Ludwigsfelde besteht ein Potenzial zur gewerblichen Vernetzung.

Die **wirtschaftliche Entwicklung** in Teilraum 1 verlief in den vergangenen Jahren entsprechend der Bevölkerungsentwicklung deutlich positiv und steht stellvertretend für die große Dynamik in der Region. Wie in Großbeeren, insbesondere ausgelöst durch zahlreiche Ansiedlungen logistischer Betriebe, ist auch in Ludwigsfelde ein deutlicher Arbeitsplatzanstieg erkennbar. Hier sind neben der Logistik die Bereiche Metallverarbeitung, Automotive oder Luft- und Raumfahrt kennzeichnend für die Unternehmensstruktur. Mit einer vergleichsweise hohen Arbeitsplatzquote bilden beide Standorte wichtige Zielorte für den täglichen Pendlerverkehr.

Intensive Pendlerverflechtungen vor allem entlang der Nord-Süd-Achsen (B101, RE4) kennzeichnen den Raum, überwiegend in Richtung Berlin. So bestehen große Verflechtungen mit Berlin, Großbeeren, dem Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie dem südlichen Bereich Teltow-Fläming. Verflechtungen in östliche Richtung abseits dieser Achsen sind quantitativ weniger bedeutsam (z.B. Blankenfelde-Mahlow, Königs Wusterhausen).

In einigen Punkten unterscheidet sich Teilraum 1 von den anderen Teilräumen. So ist der SPNV hier ausschließlich über den **Regionalverkehr** organisiert. Aus der vergleichsweise großen Entfernung zum Flughafenstandort folgt eine relativ geringe Fluglärmbeeinträchtigung, was sich positiv auf die Möglichkeit der Aktivierung von Potenzialflächen auswirkt. So bestehen insbesondere in Ludwigsfelde umfangreiche Wohnflächenpotenziale mit mittlerer oder guter Eignung. Ein Teil davon ist ein perspektivisches Potenzial. Der Anteil an Gewerbepotenzialen ist aufgrund der hohen Auslastungen der gewerblichen Bauflächen verhältnismäßig gering.

Im Bereich der **Ausbildung und Forschung** liegt ein Fokus auf betrieblicher Weiterbildung. Verglichen mit den anderen Teilräumen ist eine relativ große Konzentration weiterführender Schulen in einigen Stadtteilen Ludwigsfeldes, Marienfeldes und Lichtenrades zu erkennen. Die Existenz von überörtlich bedeutsamen Freizeiteinrichtungen, beispielhaft sei die Therme in Ludwigsfelde genannt, führt zu weiteren Verflechtungen. In Ludwigsfelde befindet sich darüber hinaus das größte siedlungsnahe Waldgebiet des Gesamtgebietes, welches wichtige Funktionen für Mensch und Natur erfüllen kann.

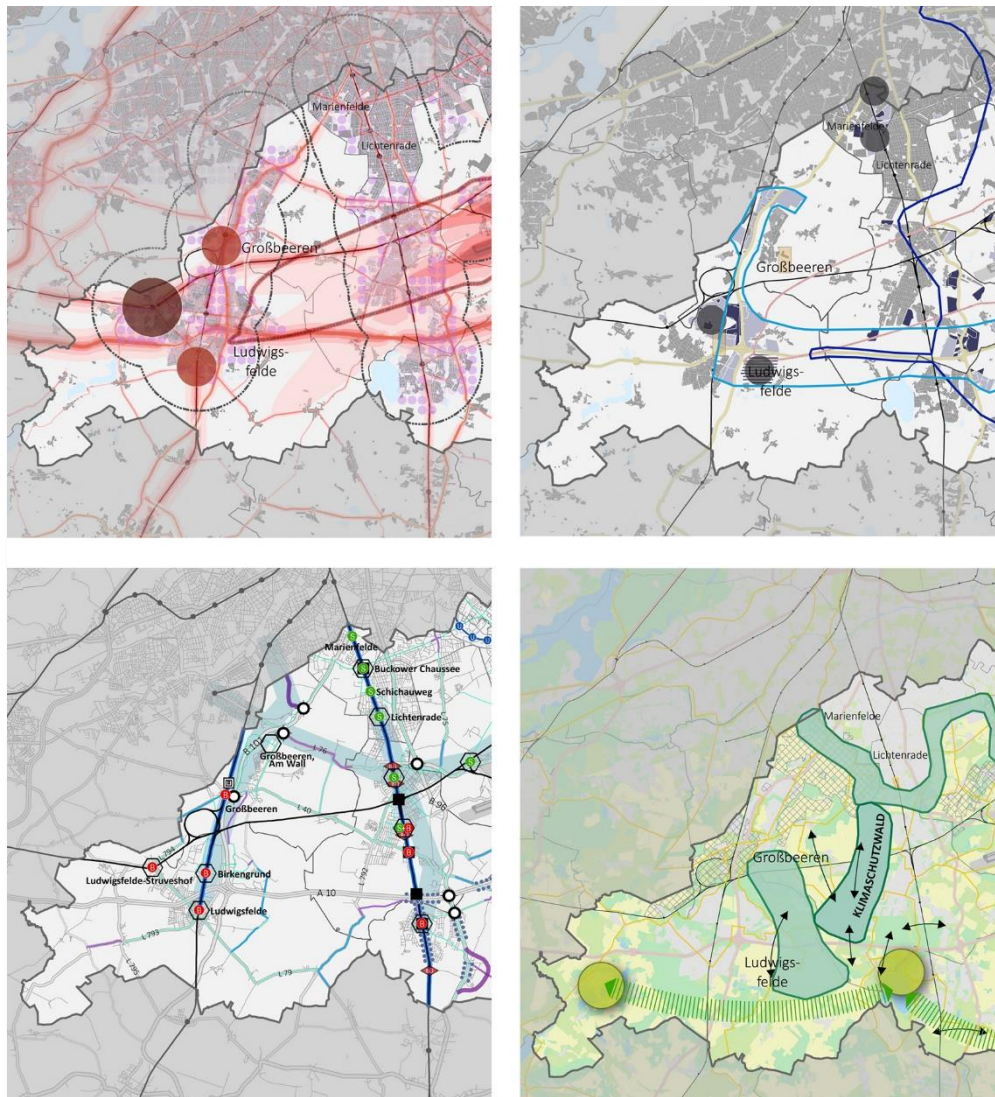


Abbildung 21: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 1

Teilraum 2 - Bezirk Neukölln, Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Schönefeld, Landkreis Dahme-Spreewald, Landkreis Teltow-Fläming

Der Teilraum 2 befindet sich im zentralen Bereich der Flughafenregion und ist durch die schienenachsenbedingte Nord-Süd-Orientierung in Richtung Berlin geprägt. Der Flughafen spielt für diesen Teilraum eine wichtige Rolle, was sich u.a. an den Pendelverflechtungen der Orte mit Schönefeld ablesen lässt.

Der Raum besteht aus einem Teil der Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald, den Gemeinden Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Schönefeld sowie den Berliner Bezirken Tempelhof-Schöneberg mit den Ortsteilen Marienfelde und Lichtenrade und Neukölln mit den Ortsteilen Buckow, Rudow und Gropiusstadt. Im Teilraum 2 leben rd. 235.000 Menschen (Stand 2019).

Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf fungieren mit ihren Wachstumsraten als Entwicklungstreiber, was einerseits auf die Versorgungsfunktionen der Orte selbst aber auch auf die relative Nähe zur Hauptstadt zurückzuführen ist.

Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung bis zum Jahr 2030 gehen die Prognosen von einer anhaltend positiven Entwicklung aus. Dabei bilden Schönefeld in Brandenburg und Neukölln in Berlin die Schwerpunkte in diesem Teilraum.

Die größten gewerblich genutzten Flächen sind in Schönefeld vorhanden, die wenigsten in Rangsdorf. Die Städte oder Gemeinden können die **vorhandenen Potenziale** zukünftig verdoppeln; in Schönefeld und Blankenfelde-Mahlow ist eine Verdreifachung der Fläche vorstellbar. Bedeutsame Gewerbestandorte sind etwa Rolls-Royce in Blankenfelde-Mahlow, das Südring-Center in Rangsdorf sowie der Flughafen und das Gewerbegebiet Lilienthalpark II in der Gemeinde Schönefeld sowie das Gewerbegebiet Motzener Straße in Tempelhof-Schöneberg. Anders als in den brandenburgischen Städten und Gemeinden ist das künftige Erweiterungspotenzial in den Berliner Bezirken begrenzt.

Die **wirtschaftliche Entwicklung** in Teilraum 2 verlief in den vergangenen Jahren entsprechend der Bevölkerungsentwicklung deutlich positiv und steht stellvertretend für die große Dynamik in der Region. Während Schönefeld insbesondere ausgelöst durch zahlreiche Ansiedlungen infolge der Erwartung des neuen Flughafens einen sehr hohen Beschäftigtenzuwachs verzeichnete, gestaltete sich der Zuwachs in Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf moderat.

Auch im Teilraum 2 bestehen **starke vertikale Verflechtungen** entlang der Verkehrsachsen S2, RE5 (Richtung Berlin Südkreuz) und B96 zwischen Berlin und den brandenburgischen Städten und Gemeinden. Darüber hinaus bestehen prägende Pendlerverflechtungen zwischen Schönefeld, Königs Wusterhausen und Blankenfelde-Mahlow. Außerhalb des GSK-Raumes dominieren die Verflechtungen mit dem Landkreis Teltow-Fläming. Mit Potsdam, Potsdam-Mittelmark sowie dem Landkreis Dahme-Spreewald bestehen des Weiteren bedeutsame Austauschbeziehungen. Rangsdorf weist neben der Verflechtung mit Blankenfelde-Mahlow kaum Pendlerbeziehungen auf.

Die flughafenbedingten Lärmbelastungen in diesem Teilraum schränken die Siedlungsentwicklung in einigen Teilbereichen ein. So liegen die Schwerpunkte der **künftigen Baulandentwicklung** nördlich sowie südlich der Siedlungsbeschränkungszone (in der Nähe der Berliner Stadtgrenze und in Rangsdorf).

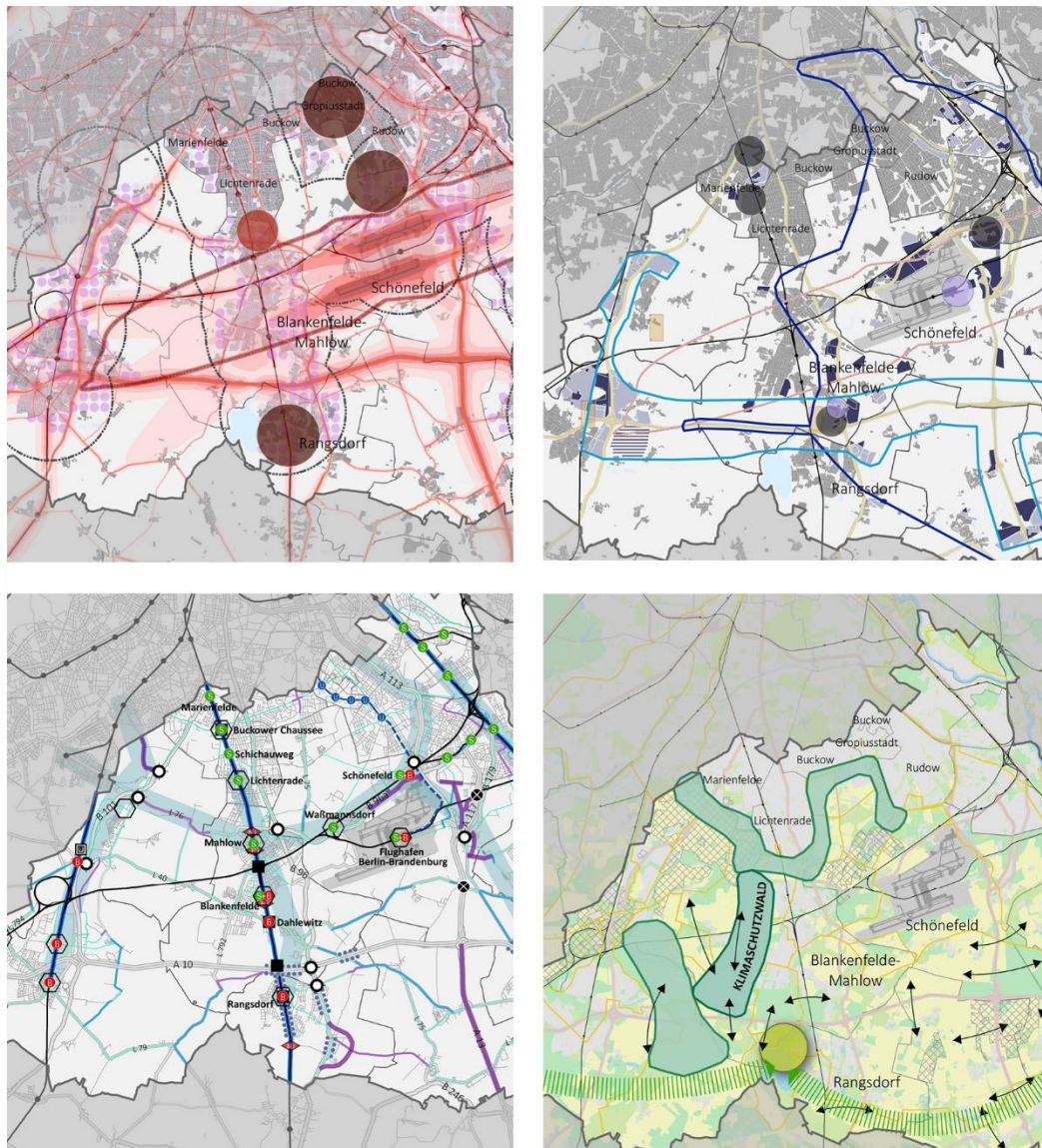


Abbildung 22: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 2

Alle drei brandenburgischen Städte und Gemeinden weisen **große Potenzialflächen für gewerbliche Entwicklungen** auf, wobei das direkte Flughafenumfeld besonders hervorsticht. In den Berliner Bereichen sind die Flächen hingegen ausgeschöpft. Mit der Bundesautobahn 10 und der B96a verfügt der Teilraum über zwei als Fernstraßen ausgebaute Verbindungen in Ost-West-Richtung und nimmt damit eine wichtige Rolle in dem Transitraum ein.

Weiterführende Schulen sind in verhältnismäßig hoher Dichte vorhanden. Außerschulische Forschungs- und Bildungseinrichtungen sind dagegen kaum vorhanden. Während der südliche Bereich insbesondere dem Natur-, Landschafts- und Erholungsschutz dient, ist der nördliche Bereich des Teilraumes aufgrund der Vielzahl der Flächen von Bedeutung für die Landwirtschaft.

Teilraum 3 - Bezirk Neukölln, Bezirk Treptow-Köpenick, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Königs Wusterhausen, Mittenwalde, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen, Landkreis Dahme-Spreewald

Der Teilraum 3 befindet sich im östlichen Teil der Flughafenregion. Dieser ist durch die südöstlich aus der Hauptstadt herausführende Schienenachse gekennzeichnet, die über Königs Wusterhausen weiter über Bestensee und Lübben bis nach Cottbus führt. Der Raum orientiert sich stark in Richtung Berlin und Schönefeld. Darüber hinaus bestehen vergleichsweise geringe Verflechtungen mit dem Landkreis Oder-Spree bzw. in nordöstliche Richtung.

Der Raum besteht aus einem Teil der Landkreise Dahme-Spreewald und Oder-Spree, den Gemeinden Schönefeld, Eichwalde, Schulzendorf, Zeuthen, Gosen-Neu Zittau (im Amt Spreenhagen), den Städten Königs Wusterhausen, Mittenwalde und Wildau sowie den Berliner Bezirken Neukölln mit den Ortsteilen Buckow, Rudow und Gropiusstadt und Treptow-Köpenick mit den Ortsteilen Oberschöneweide, Niederschöneweide, Johannisthal, Adlershof, Altglienicke, Bohnsdorf, Grünau, Schmöckwitz und Müggelheim. Im Teilraum 3 leben rd. 370.000 Menschen (Stand 2019).

Seit 2012 ist in jedem der Orte eine **Bevölkerungszunahme** zu beobachten. Schönefeld als Flughafenstandort sticht hier hervor und hat mit seiner hohen Wachstumsrate einen entscheidenden Anteil an der Gesamtentwicklung. Die weiteren Kommunen verzeichnen ein eher moderates Wachstum. Auffällig ist die räumlich-funktionale eng zusammenhängende Struktur von **Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf (ZES-Region)** und Wildau. Im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung bis zum Jahr 2030 gehen die Prognosen von einer anhaltend positiven Entwicklung aus. Dabei bilden Schönefeld in Brandenburg und Treptow-Köpenick in Berlin die Schwerpunkte.

Im Teilraum 3 konzentrieren sich die gewerblichen Flächen auf einige größere Standorte. Vielerorts schließen die vorhandenen Gewerbegebiete (z.B. in Wildau, Gosen-Neu Zittau, Schönefeld) unmittelbar an Wohnbauflächen an. Die größten Flächen sind in Treptow-Köpenick und in Schönefeld vorhanden, ebenso in Königs Wusterhausen. Mit Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen sind auch drei Gemeinden vertreten, die über sehr wenige Gewerbeflächen verfügen.

Bedeutsame Gewerbestandorte sind der Flughafen und das Gewerbegebiet Lilienthalpark II in der Gemeinde Schönefeld, in dem sich mit IKEA oder Media-Markt mehrere große Fachmärkte angesiedelt haben oder das A10-Center in Wildau. Zukünftig sind vor allem weitere Flächen in Schönefeld sowie in der Airport City von Bedeutung. Abgesehen von diesen Standorten ist die Struktur überwiegend von kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägt. In den südlichen Ortsteilen des Bezirkes Neukölln ist die gewerbliche Durchsetzung deutlich schwächer. Lediglich am nordöstlichen Rand des Ortsteils Rudow befindet sich ein größeres, zusammenhängendes Gewerbegebiet. Erweiterungspotenziale sind hier kaum vorhanden. Anders stellt sich dies in den südlichen Ortsteilen Treptow-Köpenicks dar: Dort sind viele gewerbliche Flächen vorhanden und perspektivisch bestehen Erweiterungspotenziale. Gewerbliche Schwerpunkte sind an den Ufern der Spree und des Teltowkanals vorhanden. Die bisherige **Entwicklung des Standortes Adlershof** hat zu einer zunehmend mischgenutzten Struktur mit geringer Trennung zwischen Wohn- und Gewerbegebieten geführt.

Die wirtschaftliche Entwicklung verlief in den vergangenen Jahren ausgesprochen positiv und spiegelt die Dynamik in der Flughafenregion wider. Schönefeld konnte insbesondere ausgelöst durch zahlreiche Ansiedlungen infolge der Erwartung des neuen Flughafens und der allgemein günstigen Verkehrsanbindung einen sehr hohen Beschäftigtenzuwachs verzeichnen. Auch in

Schulzendorf, Zeuthen, Wildau und Gosen-Neu Zittau konnten verhältnismäßig große Zugewinne erzielt werden; in Königs Wusterhausen standen im Jahr 2019 deutlich mehr Arbeitsplätze zur Verfügung als noch 2015.

Im Teilraum 3 bestehen intensive **vertikale Pendlerverflechtungen** zwischen Berlin und den brandenburgischen Städten und Gemeinden. Darüber hinaus bestehen intensive Pendlerbeziehungen zwischen Schönefeld, Königs Wusterhausen, Mittenwalde und Blankenfelde-Mahlow, wobei für Schönefeld ein deutlich positives Pendlersaldo festgestellt wird.

Im Hinblick auf die **Schaffung von Wohnraum** kommt diesem Teilraum eine große Bedeutung zu, da insbesondere im Bezirk Treptow-Köpenick sowie in Schönefeld und in Königs Wusterhausen eine große Zahl an Potenzialen vorhanden ist. Die Siedlungsbeschränkungszone hat hier nur geringe Auswirkungen, da sie vorhandene Siedlungsbereiche kaum betrifft. Einige Kommunen (Wildau, Schulzendorf u.a.) weisen grundsätzlich gute Wohnstandortbedingungen auf, verfolgen jedoch keine ausgeprägte Wachstumsstrategie.

Eine Vorreiterrolle übernimmt der Teilraum in Bezug auf schulische und außerschulische Bildungseinrichtungen. Mit der **Technischen Hochschule Wildau** und den in der Nähe gelegenen Einrichtungen, dem DESY in Zeuthen sowie den insbesondere auf Verwaltung ausgerichteten Hochschuleinrichtungen in Königs Wusterhausen ist der Raum gut vertreten. Das **Wissenschaftscluster** im Berliner Ortsteil **Adlershof** weist eine große Anzahl wissenschaftlicher Einrichtungen in einer hohen Dichte auf. Ansässig sind hier etwa Institute der Humboldt-Universität Berlin, das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt u.a.

Abseits dieser bedeutsamen Funktion für die Bildungs- und Forschungslandschaft in der Hauptstadtregion zeichnet sich der Teilraum im östlichen Bereich durch seinen Freiraumverbund und die hohe Bedeutung von Flächen für den Natur-, Landschafts- und Vogelschutz aus.

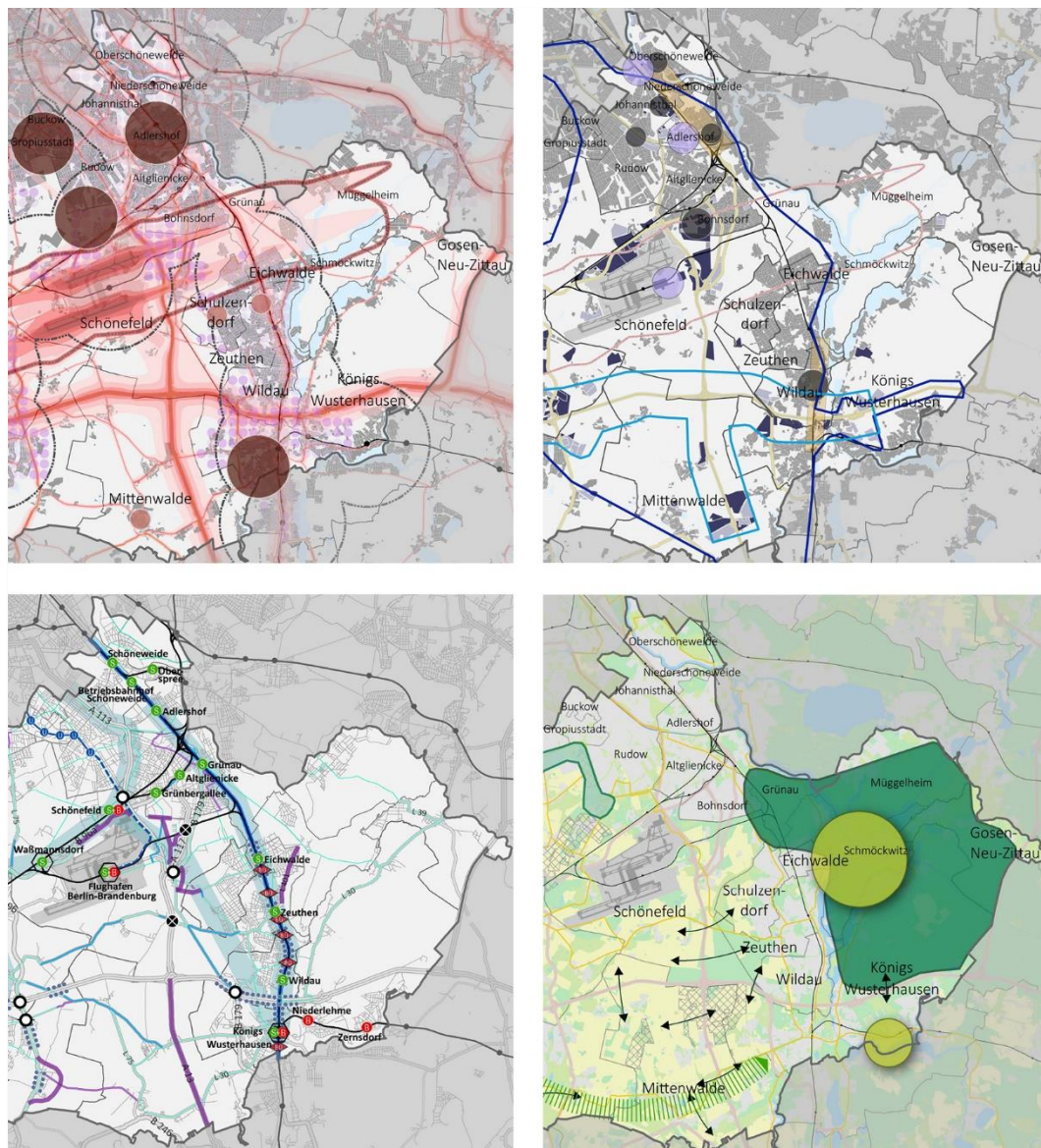


Abbildung 23: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 3

4.3 Aufgaben, Rolle und Entwicklungsziele der Kommunen

Berliner Bezirke

Bezirk Neukölln: Ortsteile Buckow, Rudow und Gropiusstadt

Die Berliner Ortsteile Buckow, Rudow und Gropiusstadt prägen innerhalb der Flughafenregion den am dichtesten besiedelten Bereich. Kurz- und mittelfristig kann die Bedeutung des Wohnstandortes durch die Aktivierung weiterer Potenzialflächen (Stadtquartier Buckower Felder) noch gestärkt werden. Im Gegensatz dazu ist die gewerbliche Dichte auffällig gering. Insofern befindet sich hier ein großer Teil potenzieller Arbeitskräfte für die neu zu entwickelnden Wirtschaftsstandorte im direkten Flughafenumfeld. Eine entsprechend ausgebaute Verkehrsinfrastruktur bildet die Voraussetzung für die Ausschöpfung dieses Potenzials.

Bezirk Tempelhof-Schöneberg: Ortsteile Marienfelde und Lichtenrade

Die Berliner Ortsteile Marienfelde und Lichtenrade können innerhalb der Flughafenregion mit ihrer vorhandenen gewerblichen Struktur (Gewerbegebiet Motzener Straße) ein Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung und Vorreiter in der Profilierung emissionsarmer Gewerbegebiete und im kreativen Umgang mit Gewerbeflächen sein. Der Fokus liegt hier im Bereich Produktion. Durch die gezielte Vernetzung von Unternehmen kann ein Ansatz zur effizienten Ausnutzung begrenzter Potenziale erprobt und bei Bedarf angepasst und vervielfältigt werden. Der Ausbau der Dresdner Bahn mit den angestrebten neuen Bahnhöfen Kamenzer Damm und vor allem Buckower Chaussee kann hier wichtige Entwicklungsimpulse für den gesamten Berliner Süden leisten. Als Wohnstandort kann durch die kurz- und mittelfristige Umsetzung kleinerer Vorhaben eine unterstützende Funktion ausgeübt werden.

Bezirk Treptow-Köpenick: Ortsteile Oberschöneweide, Niederschöneweide, Johannisthal, Adlershof, Altglienicke, Bohnsdorf, Grünau, Schmöckwitz und Müggelheim

Die zur Flughafenregion zählenden Berliner Ortsteile im Bezirk Treptow-Köpenick können in der Flughafenregion in vielerlei Hinsicht Schlüsselrollen einnehmen. Kurzfristig bildet der Bezirk mit seinen Potenzialflächen einen wichtigen Standort für den Wohnungsneubau. Mit der vorhandenen Forschungslandschaft und dem wissens- und technologieintensiven Gewerbe befindet sich insbesondere im Ortsteil Adlershof ein Schwerpunkt für Innovation. In Kombination mit dem Flughafenstandort finden sich hier ideale Standortbedingungen für die Ansiedlung von Unternehmen. Gleichzeitig sind hier wertvolle Freiräume und Schutzzonen für die Natur vorhanden, die wichtige ökologische Funktionen übernehmen.

Städte und Gemeinden im Land Brandenburg

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist die in der Flughafenregion am stärksten von den Auswirkungen des Fluglärms betroffene Gemeinde; damit wird die künftige Siedlungsentwicklung eingeschränkt bzw. erschwert. Für diese Gemeinde steht eine Ermittlung der Nachverdichtungspotenziale noch aus. Zwischen der Berliner Stadtgrenze und dem Ortsteil Mahlow ist eine wohnbauliche Entwicklung grundsätzlich vorstellbar, wodurch die ohnehin große Bedeutung des Wohnstandortes zusätzlich gestärkt würde. Diese Entwicklung würde zu Lasten der Freiraumfunktionen gehen. Blankenfelde-Mahlow weist mehrere großflächige Gewerbepotenziale auf und fungiert als Bindeglied zwischen den besonders wirtschaftsstarken Orten Ludwigsfelde und Großbeeren im westlichen Teil und den östlichen Bereichen des Flughafenumfeldes. In der

Gemeinde selbst sind sowohl große produzierende Unternehmen als auch bedeutsame Logistikstandorte zu verorten.

Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen

Die Gemeinden Eichwalde, Schulzendorf und Zeuthen sind im Flughafenumfeld im Zusammenhang zu sehen. Angesichts der hier vorhandenen Potenzialflächen kann die Wohnfunktion noch geringfügig gestärkt werden. Der Fokus liegt hier auf der Bestandsentwicklung. Gewerbliche Erweiterungsmöglichkeiten bestehen hingegen kaum. Aufgrund des engen funktionalen Zusammenhanges können verschiedene Ansätze interkommunaler Kooperation erprobt werden. Darüber hinaus bildet das DESY in Zeuthen einen weiteren Wissenschaftsstandort zwischen Adlershof und Wildau. Eichwalde hat in 2019 den Klimanotstand erklärt und erkennt damit die Eindämmung der Klimakrise und ihrer schwerwiegenden Folgen auf kommunaler Ebene als Aufgabe von höchster Priorität an.

Gemeinde Gosen-Neu Zittau

Die Gemeinde Gosen-Neu Zittau repräsentiert den eher ländlichen Teil des Berliner Umlandes mit den entsprechenden Herausforderungen Abwanderung, Alterung und verkehrlicher Anbindung. Die Siedlungsentwicklung ist durch Fluglärm und naturräumliche Restriktionen eingeschränkt. Die Lage zwischen dem Flughafen BER und dem Standort der neuen Tesla-Fabrik in Grünheide schafft Möglichkeiten, mögliche Synergieeffekte dieser besonderen wirtschaftlichen Ausgangssituation zu identifizieren und zu nutzen.

Gemeinde Großbeeren

Die Gemeinde Großbeeren übernimmt mit dem Güterverkehrszentrum eine wichtige Funktion für die Flughafenregion und das gesamte südliche Berliner Umland. Der Fokus der wirtschaftlichen Ausrichtung liegt im Bereich Logistik. Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Logistikbranche („Logistik 4.0“) im westlichen Flughafenumfeld befindet sich die Gemeinde in einer Schlüsselposition. Die Bedarfsdeckung bezogen auf Wohnraum im Stadtumland kann Großbeeren mit einigen Potenzialflächen verschiedener Eignung langfristig unterstützen und einen wichtigen Schwerpunkt auf der Achse zwischen Berlin, Ludwigsfelde und Luckenwalde bilden.

Stadt Königs Wusterhausen

Die Stadt Königs Wusterhausen bildet den wichtigsten (Wohnungsbau-)Standort im östlichen Flughafenumfeld. Entsprechende Potenziale sind sowohl auf kurz-, mittel- oder langfristige Sicht vorhanden. Auch in den nicht im GSK-Raum enthaltenen Ortsteilen sind Entwicklungen möglich. Die gewerbliche Weiterentwicklung des Bestandes wird ihren Schwerpunkt voraussichtlich an der Gemeindegrenze zu Wildau haben. Insofern zählt die interkommunale Kommunikation und Kooperation mit Wildau hier zum zukünftigen Aufgabenfeld. Mit der großen Zahl an vorhandenen Windenergieanlagen im östlichen Stadtgebiet kann eine wichtige Rolle für die zukünftige Energieversorgung der Flughafenregion eingenommen werden.

Stadt Ludwigsfelde

Die Stadt Ludwigsfelde bildet innerhalb des westlichen Flughafenumfeldes einen Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung. Die Gewerbestruktur ist aufgrund der günstigen Verkehrsanbindung gleichermaßen auf die Bereiche Produktion und Logistik ausgerichtet. Eine effiziente Verknüpfung dieser beiden Bereiche wird ebenso wie die betriebliche Weiterbildung von Fachkräften eine der Kernaufgaben sein. Der Wohnstandort Ludwigsfelde wird in Zukunft aufgrund einer Vielzahl von Neubaupotenzialen und einer vorhandenen Wachstumsbereitschaft eine Schlüsselposition zumindest für das westliche Flughafenumfeld einnehmen.

Stadt Mittenwalde

Die Stadt Mittenwalde stellt in der Flughafenregion mit seinen engen Verflechtungen nach Wildau und Königs Wusterhausen das Bindeglied zwischen den Teilräumen 2 und 3 dar. Die vergleichsweise kleine Stadt wird durch punktuelle Arrondierungen und Ergänzungsvorhaben auch künftig eher eine ergänzende Rolle auf dem Wohnungsmarkt einnehmen. Begünstigt durch die Lage ist hier eher ruhiges Wohnen, weitgehend unbeeinflusst von den Schallemissionen der regionalen Verkehrsachsen, möglich. Die vorhandenen Gewerbeflächen entlang der Autobahn 13 (überwiegend Logistik) können künftig noch erweitert werden. Der Schutz des Freiraumes ist in Mittenwalde von hoher Bedeutung.

Gemeinde Rangsdorf

Die Gemeinde Rangsdorf bildet in der Flughafenregion eine wichtige Verbindung zwischen dem Flughafenumfeld und den Gemeinden des südlichen Landkreises Teltow-Fläming. Angesichts der sich durch den S-Bahn-Anschluss in Zukunft verbessernden verkehrlichen Anbindung, wird auch die Bedeutung der Gemeinde als Wohnstandort steigen. Entsprechende Neubaupotenziale müssten dafür ausgewiesen und entwickelt werden. Der gewerbliche Bestand weist neben Produktionsstätten und Logistikbetrieben auch großflächigen Einzelhandel auf. Aus der vergleichsweise hohen Zahl an weiterführenden Schulen können sich Impulse für Kooperationen mit Hochschulen und/oder Forschungseinrichtungen ergeben.

Gemeinde Schönefeld

Die Gemeinde Schönefeld ist als Standort des Flughafens ein wichtiger Motor der Flughafenregion. Diese Lage bietet das Potenzial zur Ansiedlung bedeutender, auch internationaler, Unternehmen sowohl im direkten (Airport City) als auch im weiteren Flughafenumfeld. Mit den Flächenpotenzialen, in Schönefeld selbst oder dem Ortsteil Großziethen, kann die Gemeinde auch eine Schlüsselrolle als Wohnstandort im südlichen Berliner Umland übernehmen. Die internationale Ausrichtung des Flughafens kann Impulse für die Weiterentwicklung der Bildungs- und Forschungslandschaft bewirken, weniger in der Gemeinde Schönefeld als vielmehr im weiteren Umfeld, z.B. in Wildau. Die nicht für den Siedlungszusammenhang zu nutzenden Flächen im direkten Flughafenumfeld können für eine Qualifizierung des Freiraumes in Frage kommen. Der Umgang mit Fluglärm stellt hier eine zentrale Herausforderung dar.

Stadt Wildau

Die Stadt Wildau schließt sich siedlungsstrukturell an Zeuthen an, weist jedoch eine andere Prägung auf. So wird die Stadt in starkem Maße durch die Technische Hochschule geprägt, welche als Standortfaktor wissensintensives Gewerbe in die Flughafenregion lockt und den Standort auch für die betriebliche Weiterbildung attraktiv macht. Unter den brandenburgischen Städten und Gemeinden im GSK-Raum wird der Stadt dadurch die Schlüsselrolle im Hinblick auf den Bereich Forschung und Innovation zuteil. Für das südliche Flughafenumland bildet der Standort A10-Center darüber hinaus einen bedeutsamen Versorgungsschwerpunkt. Hinsichtlich des Freizeitangebotes bietet das Sport- und Freizeitzentrum und Hallenbad „Wildorado“ einen Anlaufpunkt innerhalb der Region.

Entwicklungsplanungen und mögliche, nachbarschaftliche Zielkonflikte und Kooperationspotenziale

Neben der beschriebenen Darstellung der Kommunen sind die vorhandenen gesamtstädtischen bzw. sektoralen Planungen insbesondere der brandenburgischen Kommunen sowie die für die Berliner Ortsteile vorliegenden Planungen und Konzepte ausgewertet worden.

Beispielsweise verfügen Eichwalde, Königs Wusterhausen, Ludwigsfelde und Wildau bereits über ein abgeschlossenes gesamtstädtisches Entwicklungskonzept. Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Schönefeld und Zeuthen erarbeiten dies bzw. beabsichtigen eine Erarbeitung. Darüber hinaus wurden die ausgewiesenen Wohnungsbaupotenzialflächen für das Berliner Umland herangezogen. Für die Berliner Bezirke bzw. Stadtteile wurden die Angaben des Wohnbauflächen-Informationssystems (WoFIS) und ggf. vorhandene Konzepte zur sozialen Infrastruktur oder Ähnliches genutzt.

Auf dieser Basis wurden die Kommunen bzw. Berliner Stadtteile in fünf Gruppen eingeteilt und in der Kartendarstellung skizziert. Dazu zählen Kommunen mit dem

- ≡ Fokus Bestandssicherung und -qualifizierung
Kommunen/Stadtteile, die weiteres Bevölkerungswachstum, zusätzliche Flächeninanspruchnahme und die Aktivierung von neuen Wohn- und Gewerbeflächen kritisch sehen und sich auf die Bestandssicherung bzw. Bestandsentwicklung konzentrieren.
- ≡ Fokus Innenentwicklung
Kommunen/Stadtteile, die weiteres Bevölkerungswachstum, zusätzliche Flächeninanspruchnahme und die Aktivierung von neuen Wohn- und Gewerbeflächen eher skeptisch sehen, die Bestandsentwicklung verfolgen und nur vereinzelt neue großmaßstäbliche Bau-/Expansionsvorhaben umsetzen.
- ≡ Fokus Siedlungsentwicklung und -arrondierung
Kommunen/Stadtteile, die Bevölkerungswachstum, Flächeninanspruchnahme und neue Wohn- und Gewerbeflächen mit der Bestandsentwicklung verknüpfen sowie aktiv tätig sind bzw. sein wollen.
- ≡ Fokus Fortentwicklung zentraler Funktionen
Kommunen, die für sich Wachstumsziele (Bevölkerung, Gewerbe, Infrastruktur etc.) definieren und entsprechende eigene Aktivitäten verfolgen.
- ≡ Fokus Potenzialausschöpfung
Kommunen, die explizit ambitionierte Wachstumsziele (Bevölkerung, Gewerbe, Infrastruktur etc.) definieren und wünschen sowie aktiv Strategien zur Baulandmobilisierung etc. verfolgen.

Durch das Nebeneinander von Kommunen, die sehr unterschiedliche Entwicklungsziele verfolgen, können teilräumliche oder nachbarschaftliche Zielkonflikte entstehen. Zugleich ergeben sich hier auch Ansätze für eine gemeinsame Arbeitsteilung. Dies betrifft beispielsweise die Infrastrukturentwicklung (Kita, Schule) sowie auch Möglichkeiten der Zusammenarbeit bei der Wohnungsmarktentwicklung.

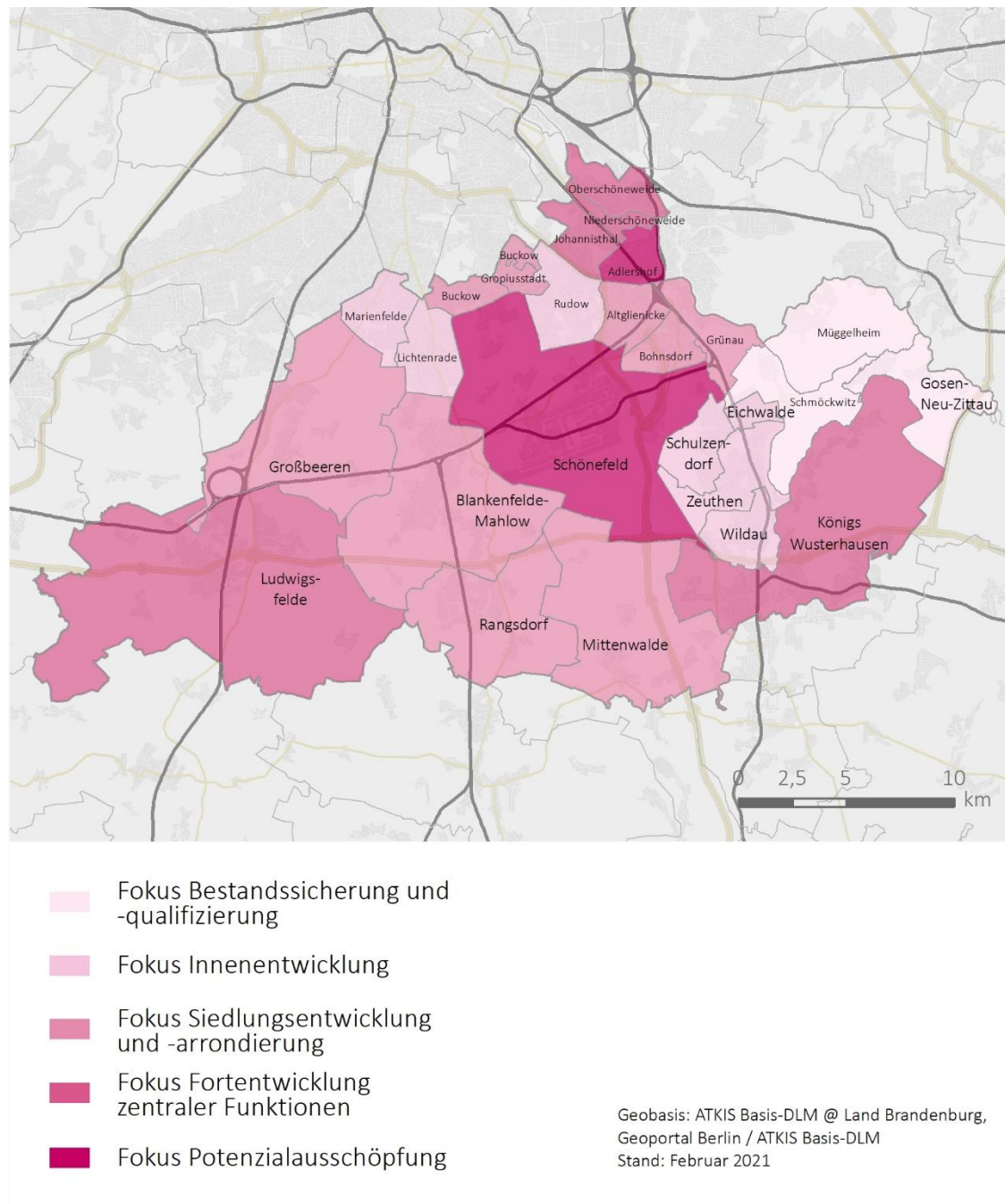


Abbildung 24: Kommunale Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion

4.4 Anforderungen an die regionale Profilierung sowie an die Arbeitsteilung und Kooperation

Zusammenfassung der Zielkonflikte sowie der gesamt- und teilsräumlichen Herausforderungen

Nachstehend werden die gemeinsamen, alle Teilräume umfassenden Zielkonflikte und / oder gemeinsamen Herausforderungen aufgezeigt:

- ≡ Bereitstellung zusätzlicher und bedarfsgerechter Wohneinheiten ohne Beeinträchtigung bisheriger städtischer / gemeindlicher Qualitäten
- ≡ Bereitstellung zusätzlicher Angebote im Bereich sozialer Infrastruktur (Kita- und Grundschulplätze)
- ≡ Umgang mit Flächenknappheit für gewerbliche und wohnliche Zwecke sowie für Infrastruktur
- ≡ Nutzungskonflikte Wohnen vs. Grün-/Freiraumschutz (alle Standorte, vor allem Großbeeren, Marienfelde, Mittenwalde, Rangsdorf)
- ≡ Nutzungskonflikte Wohnen vs. Gewerbe (alle Standorte, vor allem Rangsdorf, Ludwigsfelde, Schönefeld)
- ≡ Fachkräfte- und Arbeitskräftesicherung
- ≡ Neuausrichtung und Modernisierung des Wirtschaftszweiges Logistik (Qualitätskriterien für Neuansiedlungen, (automatisierte) Abstimmung von Abläufen)
- ≡ Sicherung leistungsfähiger Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen (Transitraum)
- ≡ Umgang bzw. Bewältigung der Pendlerverkehre (Straße, Schiene)
- ≡ Umgang bzw. Bewältigung des Wirtschaftsverkehrs (insbesondere zu und vom GVZ, Bereiche Schönefelder Kreuz und Waltersdorfer Dreieck)
- ≡ Umgang bzw. Bewältigung der ausgeprägten Lärmbelastung
- ≡ Umwelt- und Klimaschutz durch Verständigung verbindlicher Ziele hinsichtlich Treibhausgasemissionen, Wasserverbräuche usw.
- ≡ langfristige Angleichung der Breitbandverfügbarkeit zwischen Berlin und Brandenburg
- ≡ Qualifizierung und Vernetzung bestehender Freiräume

Zukünftige Rolle und Funktion der Kommunen in der Flughafenregion

Zentraler Bestandteil der Zusammenarbeit in der Flughafenregion ist eine Verständigung über die Rolle und Aufgaben der Kommunen in der Region. Grundlage dafür sind die Ergebnisse der sektoralen Betrachtung bzw. SWOT-Analyse (Kap. 2), die gesamt- und teilsräumlichen Herausforderungen und Aufgaben sowie die kommunalen Entwicklungsziele und Planungen.

Die nachstehende Kartendarstellung ordnet Funktionen und Aufgaben in der Flughafenregion den Städten und Gemeinden bzw. den Berliner Ortsteilen zu. Dies ist keine planerische Festlegung, die beispielsweise die kommunale Planungshoheit ersetzt, sondern stellt einen Orientierungsrahmen für die regionale und kommunale Entwicklung auf.

Dabei wird davon ausgegangen, dass aufgrund der siedlungsstrukturellen Rahmenbedingungen, der verkehrlichen Erreichbarkeit und Lagegunst, der gewerblichen Vorprägung etc. einzelne Funktionen und Aufgaben an einigen Standorten eine höhere Bedeutung haben als an

anderen Standorten. Zugleich soll deutlich werden, dass beispielsweise die infrastrukturelle Grundversorgung oder das ortstypische Gewerbe an allen Standorten ausdrücklich ermöglicht bzw. gesichert werden soll. Mit dieser Zuordnung sollen Möglichkeiten der Kooperation und Arbeitsteilung geschaffen werden.

Die engen Verflechtungen mit den benachbarten Teilräumen, so nach Potsdam, Berlin, in die südlichen Räume der Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald sowie auch zum zukünftigen Tesla-Standort in Grünheide (Mark) erfordern zudem die Betrachtung der Herausforderungen und Aufgaben über die GSK-Kulisse hinaus. Insofern besteht die Anforderung, neben der Verständigung innerhalb der KAG auch den Blick zu weiten und die Rolle des Flughafenumfeldes im Kontext der Hauptstadtregion zu positionieren.

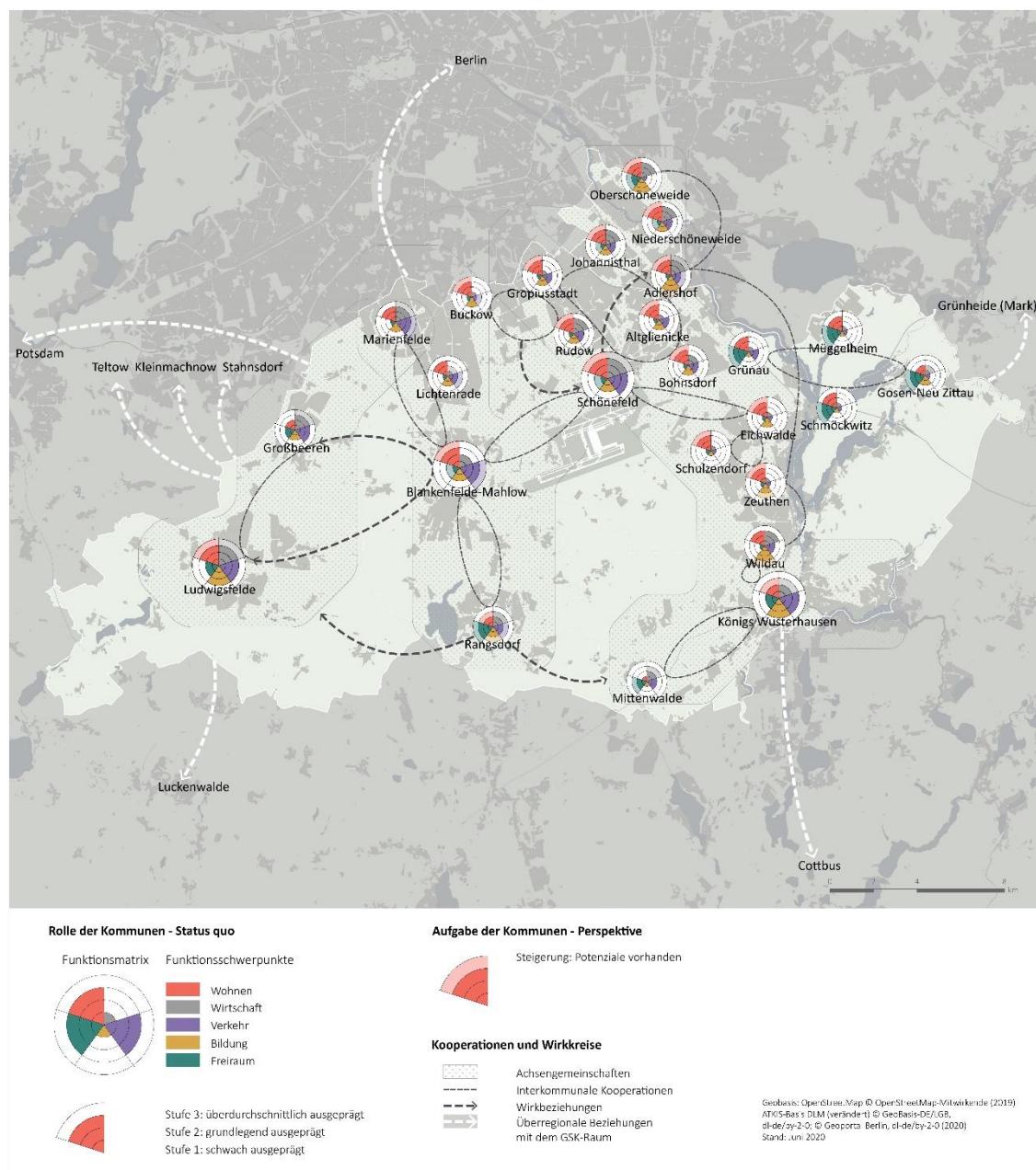


Abbildung 25: Zukünftige Rolle und Funktion der Kommunen in der Flughafenregion

Regelungsbedarfe und –möglichkeiten im Gemeinsamen Strukturkonzept

Das Gemeinsame Strukturkonzept bündelt die Interessen der beteiligten Kommunen und Partner und leitet daraus strategische Überlegungen, Ziele und Empfehlungen für die regionale Entwicklung ab. Dies umfasst beispielsweise

- ≡ eine Verständigung über eine angestrebte Einwohnerzahl im Jahr 2030 für die Flughafenregion und daraus resultierende Infrastrukturaufgaben,
- ≡ eine Verständigung über die einzelnen kommunalen Rollen und Funktionen in der Flughafenregion,
- ≡ eine Empfehlung für die räumliche Zuordnung zukünftiger Wohnungsbauvorhaben und den Beitrag von Innenentwicklung und Bestandsverdichtung,
- ≡ Empfehlungen und Aussagen
 - > zu Vorzugsräumen für die gewerbliche Entwicklung und Zuordnung von Branchen zu einzelnen Standorten,
 - > zu notwendigen verkehrlichen und technischen Infrastrukturmaßnahmen,
 - > zur Gestaltung und Sicherung der Grün- und Freiräume,
- ≡ Vorschläge zur Erfüllung gemeinsamer Aufgaben durch die Städte und Gemeinden sowie zur Erarbeitung und Abstimmung gemeinsamer Planungen,
- ≡ Empfehlungen zur gemeinsamen Interessenvertretung gegenüber Dritten und zu geeigneten Partnern der regionalen Entwicklung und
- ≡ Vorschläge zur gemeinsamen Finanzierung von Infrastrukturprojekten und weiterführenden Planungen und Konzepten.

Diese strategischen Überlegungen, Ziele und Empfehlungen für die regionale Entwicklung haben mehrere Funktionen.

Erstens dienen diese als **Orientierung und Rahmen für die kommunale Entwicklung** und sollen kommunale Planungen unterstützen und befördern sowie an der strategischen Ausrichtung mitwirken. Das heißt beispielsweise, dass die Kommunen bei ihren eigenen konzeptionellen und strategischen Überlegungen, die im GSK formulierten Ziele aufgreifen. Dies soll mit dem Selbstbindungsbeschluss in den kommunalen Gremien gesichert bzw. ermöglicht werden.

Zweitens soll mit der Bündelung der kommunalen Interessen auf regionaler Ebene **eine fundierte Argumentation für die Unterstützung der Flughafenregion (und der Kommunen)** bei zentralen Infrastrukturaufgaben durch die Länder Berlin und Brandenburg, den Bund und weitere Partner geschaffen werden. Beispielsweise gehen die zusätzlichen sozialen Infrastrukturbedarfe in den Städten und Gemeinden durch Nachholeffekte teilweise weit über die durch das bisherige und zukünftige Bevölkerungswachstum induzierten zusätzlichen Bedarfe hinaus.

Über das GSK muss daher der umfangreiche Unterstützungsbedarf der Landkreise, Städte und Gemeinden für die Finanzierung und Bereitstellung dieser zusätzlichen Infrastrukturen gebündelt werden - zugleich ist das GSK jedoch kein Instrument zur Finanzierung dieser Leistungen.

Drittens hat das GSK als informelles Bindeglied zwischen den kommunalen Planungen sowie regionalen und landesplanerischen Überlegungen eine besondere Bedeutung und wirkt in beide Richtungen (s.o.). **Zugleich wirkt das GSK sich auf die konkretisierenden fachlichen Bedarfspannungen** der Gemeinden, der Landkreise, des Landes Brandenburg oder des Bundes wie z. B. den Bundesverkehrswegeplan aus. Dies wird bei den Leitprojekten sofern zutreffend ergänzt (s. Kap 6.3).

Unterstützungsbedarfe und Erwartungen an Dritte

Die Bewältigung aktueller Herausforderungen und Aufgaben sowie die Nutzung der Chancen und Potenziale in der Berlin-Brandenburger Flughafenregion erfordern besondere Anstrengungen aller Beteiligten.

Die Kommunen und Partner im Dialogforum sind bereit, neue Wege bei Finanzierung, Organisation und Trägerschaft notwendiger Aufgaben und Projekte zu gehen, um diese Chancen zu nutzen. Dies wird mit den nachstehenden konzeptionellen Aussagen eindrücklich dokumentiert. Dazu und ergänzend braucht es aus Sicht der Kommunen die parallele politische, strukturelle und finanzielle Unterstützung der Partner auf Landes- und Bundesebene. Dabei gilt es, gemeinsam die vorhandenen Chancen zu nutzen, um strukturelle Hemmnisse zu beseitigen.

Dies betrifft beispielsweise folgende Themen:

≡ Flughafenumfeld - Schaufenster für die Hauptstadtregion:

In dem Berlin-Brandenburger Flughafenumfeld bündeln sich Chancen, Perspektiven und Möglichkeiten der Hauptstadtregion. Die Flughafenregion als gemeinsames nationales und internationales Schaufenster für Innovation, neue Mobilität und nachhaltige Siedlungsentwicklung zu profilieren, bietet auch für die Länder Berlin und Brandenburg Grundlage und Ansatz für ein gemeinsames Projekt.

Die KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg sieht die Länder Berlin und Brandenburg in der Verantwortung, die Entwicklung der Flughafenregion als eines der zentralen Vorhaben in der Strategie für die Hauptstadtregion zu platzieren sowie standortstärkende Investitionsvorhaben zu unterstützen. Die Ausführungen im Koalitionsvertrag der brandenburgischen Landesregierung sowie im Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion (s. u., Kap. 6.2) bilden dafür einen geeigneten Rahmen.

≡ Prioritätensetzung bei Straßenbauvorhaben:

Der Bedarf von Ausbau- und Instandsetzungsmaßnahmen bei Landesstraßen ist landesweit unbestritten hoch. Notwendige und für die regionale Entwicklung zwingend erforderliche Maßnahmen in der Flughafenregion haben in dem jährlichen Arbeitsprogramm für den Straßenbau jedoch bisher keine Priorität.

Unter Bezugnahme auf die besondere Bedeutung der Flughafenregion sollte das zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg die Verfahren zur Prioritätensetzung von Vorhaben überprüfen und im Ergebnis anpassen.

≡ Flächen der Berliner Stadtgüter GmbH und der Berliner Forsten:

Die Berliner Stadtgüter GmbH, die Berliner Forsten und die BVVG verfügen rund um Berlin, aber insbesondere auch im Süden von Berlin über umfangreiche Flächen. Der Druck auf weitere Flächennutzungen in der Flughafenregion ist hoch, sowohl für die Erweiterung von Siedlungsflächen im Gestaltungsraum Siedlung als auch für die Bereitstellung von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg begrüßt die Bereitschaft der Berliner Stadtgüter GmbH (BSG) im Rahmen der Ziele der Gemeinsamen Landesplanung und des Gesellschaftszwecks der BSG, mit den Brandenburger Städten und Gemeinden zu kooperieren, wie aktuell beispielsweise mit der geplanten Errichtung von ca. 300 Wohneinheiten im Musikerviertel in Blankenfelde-Mahlow durch die Berliner degewo auf Flächen der Berliner Stadtgüter GmbH.

Aus Sicht der Kommunen sollten die Verfahren zur Nutzungsänderung von Flächen, die

sich im öffentlichen Eigentum befinden und deren – mit dem jeweiligen Eigentümer abgestimmte – Nutzungsänderung im Einklang mit den Zielen der Landesplanung steht, vereinfacht und damit beschleunigt werden. Dies gilt sinngemäß auch für das Management von Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen; Aufgaben müssen gebündelt und Verfahren gestrafft werden. Damit könnte den regionalen Bedarfen und kommunalen Anforderungen, sowohl der Berliner Stadtbezirke, als auch der Umlandgemeinden besser entsprochen werden.

≡ Deutschlandtakt der DB AG:

Mit der Einführung des bis 2030 geplanten Deutschlandtaktes wird der Umfang der Schnell- und Fernverkehrsverbindungen deutlich erhöht und Takte verdichtet. Für den Regionalverkehr im Berliner Süden – und in der Hauptstadtregion sowie andernorts - besteht die Gefahr, dass Regionalzüge aufgrund der Trassenbelastungen bei leichten Verzögerungen „verdrängt“ werden, d.h. Fahrpläne und Verbindungen nicht gehalten werden können. Dies ist für die Vorhaben der Städte und Gemeinden zur Qualifizierung von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern sowie die Umsetzung der Verkehrswende kontraproduktiv. Die zuständigen Partner auf Bundesebene und bei der Deutschen Bahn sind dazu aufgefordert, hierzu tragfähige Lösungen und Alternativen vorzulegen, die den Regionalverkehr stabil und zuverlässig halten.

5 | Strategie, Leitbild und Entwicklungsziele

5.1 Zentrale Botschaften für die Entwicklung der Flughafenregion

Wir sind mehr als Flughafenregion!

Die Berlin-Brandenburger Flughafenregion hat sich in den vergangenen zehn Jahren ausgesprochen dynamisch entwickelt. Auch ohne fertiggestellten Hauptstadt-Flughafen war die Flughafenregion neben Potsdam der am stärksten wachsende Teilraum in der Hauptstadtregion, dieses Wachstum ist auch deutschlandweit herausragend. Viel spricht dafür, dass diese Dynamik anhält. Mit der Eröffnung des BER sowie der Fertigstellung des Tesla-Werkes in der unmittelbar benachbarten Gemeinde Grünheide wirken zusätzliche Push- und Pull-Faktoren. Das Flughafenumfeld kann das Aushängeschild der Hauptstadtregion werden.

Wir sind Schnittstelle und Schaltkreis in wichtigen transeuropäischen Netzen!

Die Berlin-Brandenburger Flughafenregion hat eine große Anziehungskraft für Unternehmen, Wissenschaft und Forschungseinrichtungen sowie als Standort zum Wohnen und Leben. Darüber hinaus ist die Flughafenregion wichtiger Transitraum in Europa, mit bedeutenden Impulsen für die Region. Dafür steht der seit vielen Jahren wachsende europäische Güterverkehr entlang der A 10 sowie der A 12 und A 13, mit hervorragenden Anknüpfungspunkten nach Osteuropa sowie in die westeuropäischen Zentren. Die Straßenverbindungen und zentralen Schienenachsen von Berlin Richtung Leipzig, Dresden und Cottbus sowie die transeuropäischen Korridore in Nord-Süd-Richtung von Nordeuropa und dem Ostseeraum bis zum Mittelmeer, stehen für Austausch, Innovation und Verknüpfungen in wichtige Wirtschaftsräume.

Wir sind Modellregion!

Innovation und wirtschaftliche Dynamik, internationale Impulse sowie die Erwartungen an die Flughafenregion und ihre Akteure sind die Basis und der Treiber für die Entwicklung neuer und zukunftsfähiger Lösungen in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität, Transport und Logistik, Grün- und Freiraumentwicklung sowie für die Vereinbarkeit von Wohnen, Leben und Arbeiten. Die hervorragenden Chancen für die Entwicklung zu nutzen, sind Anspruch und gemeinsame Leitlinie in der Flughafenregion. Dabei sind höchste Maßstäbe auf Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit zu stellen – Ziel muss die Absenkung der Treibhausgasemissionen um mindestens 55% gegenüber 1990 bis 2030 und die klimaneutrale Stadt und Flughafenregion im Jahr 2050 sein.

Wir sind das Zuhause von mehr als 520.000 Einwohnern!

Kennzeichen der Flughafenregion ist die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Teil- und Siedlungsräume. Für über eine halbe Million Menschen bieten die Berliner Ortsteile sowie die Brandenburger Städte und Gemeinden Möglichkeiten und Chancen, individuelle Lebensentwürfe zu realisieren. Die Sicherung und Weiterentwicklung des Bestandes, der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Vermeidung oder zumindest Reduzierung von Belastungen durch Lärm, zunehmende Verkehre und Emissionen unterschiedlicher Art sind herausragende gemeinsame Aufgaben. Neben übergreifenden und verbindenden Überlegungen und

Zielen für die Flughafenregion insgesamt gilt es daher auch, teilträumlich bzw. in den Achsen- gemeinschaften und in den Quartieren differenzierte Strategien und Ziele zu verfolgen.

Wir sind bereit, gemeinsam zu agieren!

Die Partner in der Berlin-Brandenburger Flughafenregion sind sich darin einig, dass die regionalen Herausforderungen sowie die Chancen und Möglichkeiten nur durch mehr gemeinsames Agieren und Handeln genutzt werden können. Individuelle, kommunale Lösungen greifen hierfür in der Regel zu kurz. Die kommunalen Partner nehmen diese Aufgabe an und sind bereit, neue Wege bei Finanzierung, Organisation und Trägerschaft notwendiger Aufgaben und Projekte zu gehen.

Das Dialogforum Airport Berlin Brandenburg möchte in der Flughafenregion BER auch eine herausragende Beteiligungskultur etablieren und hohe Standards der Mitwirkung umsetzen. Damit sollen die Chancen des BER tiefer in die Gesellschaft transportiert, das Problemverständnis für- und untereinander bei allen Beteiligten erhöht, die öffentliche Meinungsbildung gefördert und der interkommunale Dialog gestärkt werden.

Wir benötigen Unterstützung!

Die gemeinsamen Herausforderungen sind groß, die zu lösenden Aufgaben umfassend. Kommunale Aktivitäten und bürgerschaftliches Engagement können ihren Teil leisten, kommen an vielen Stellen jedoch an ihre Grenzen. Die politische und finanzielle Unterstützung der jeweiligen Ressorts in den Ländern Berlin und Brandenburg und ihrer nachgeordneten Einrichtungen, durch den Bund und die Europäische Union sind unabdingbar, um die ambitionierten Ziele zu erreichen.

5.2 Leitbild Flughafenregion 2030

Transitraum Flughafenregion - großräumige Einbindung

Die Flughafenregion ist - neben Potsdam und Berlin bzw. einzelnen Berliner Bezirken - der am stärksten wachsende Teilraum in der Hauptstadtregion und zählt damit zu den wachstumsstärksten Regionen Deutschlands. Trotz des aktuell nahezu komplett zum Erliegen gekommenen Flugverkehrs in Folge der Corona-Pandemie deuten viele Signale auf eine Fortsetzung dieser Entwicklung hin; dazu zählen die anhaltend hohe Nachfrage nach Wohnraum, Gewerbeflächen, erfolgreiche Ansiedlungen sowie die Fertigstellung des Tesla-Werks.

Die Bedeutung der Flughafenregion als Transitraum mit einer starken Ost-West-Achse wird sich daher noch weiter verstärken. Dazu kommen die Radialen entlang der drei Siedlungsachsen. Die Flughafenregion wird zu einem Kraftzentrum regionaler Entwicklung mit starken Ausstrahleffekten

- ≡ nach Berlin inkl. Hamburg, Rostock und Szczecin mit Zugang zur Ostsee im Norden,
- ≡ nach Frankfurt (Oder) und weiter nach Poznan und Warschau im Osten,
- ≡ in die Lausitz mit Cottbus, Dresden und Prag, sowie nach Leipzig, Halle/Saale und München im Süden und
- ≡ nach Magdeburg, Hannover und die Benelux –Staaten im Westen.

Damit werden wichtige transnationale und transeuropäische Korridore (TENtec) in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung angesprochen, namentlich der „North Sea – Baltic“-Korridor und der „Scandinavian – Mediterranean“-Korridor.⁵⁰

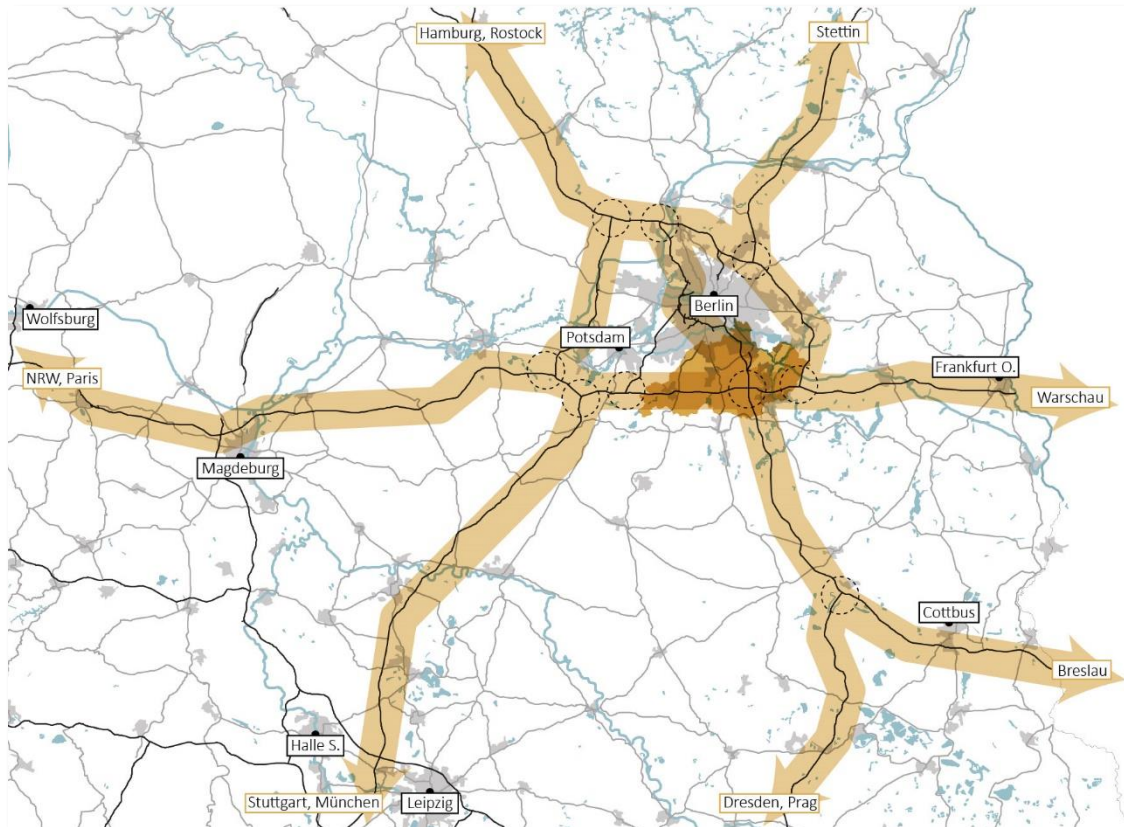


Abbildung 26: Die Flughafenregion als Transitraum
(Geobasis: DLM1000 © GeoBasis-DE / BKG (2020))

Leitbild Modellregion Flughafenumfeld Berlin-Brandenburg

Das Leitbild für die Modellregion⁵¹ Flughafenumfeld Berlin-Brandenburg (Abb. 27) beschreibt die übergeordneten Leit- und Zielvorstellungen dieser besonderen und einzigartigen Region entlang der Siedlungsachsen und in den dazwischenliegenden Freiräumen. Sie bildet den Orientierungs- und Zielrahmen für das Gemeinsame Strukturkonzept Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030 und bietet Orientierung für die Kommunen und kommunalen Akteure vor Ort.

Die Flughafenregion weist bereits qualitätsvolle und nachhaltige Siedlungsstrukturen entlang der Siedlungs- und SPNV-Achsen auf und verfügt über umfangreiche Freiräume. Die Potenziale für Wohnraum- und Gewerbeentwicklung bieten der Flughafenregion - auch nach der Eröffnung des BER - vielfältige Möglichkeiten für eine nachhaltige Weiterentwicklung und Qualifizierung im Bestand in Ergänzung oder zur Abrundung bestehender Siedlungsstrukturen. Gleich-

⁵⁰ s.a. <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html> (Zugriff 26.2.2021)

⁵¹ Der Begriff „Modellregion“ wurde in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen festgelegt.

zeitig werden Ansiedlungen von zukünftiger Gewerbe- und Wohnnutzung interkommunal abgestimmt, um eine geordnete Entwicklung zu ermöglichen und einer Zersiedlung entgegenzuwirken.

Das Verkehrsnetz wird durch die bestehenden Strukturen aus regionalen und überregionalen Straßen- und Schienenverkehrsverbindungen definiert, in das der Flughafen BER eingebunden ist. Drehscheiben des SPNV/ÖPNV als Netzknoten zwischen schienen- und straßengebundenem Verkehr tragen zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes bei. Ziel ist es, diese Drehscheiben weiter auszubauen, um eine weitere Vernetzung des ÖPNV für die Flughafenregion zu gewährleisten, mit dem Ziel einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV. Radschnellwege und –korridore, neue Mobilitätsformen und autonome wie elektrische Antriebe bieten hervorragende, ergänzende Möglichkeiten.

Bei der Freiraumvernetzung gilt es, die Natur- und Erholungsräume v.a. zwischen den Siedlungsachsen weiterzuentwickeln mit dem Ziel Rückzugsorte in zusammenhängenden Räumen zu schaffen und zu qualifizieren.

Erläuterungen zur Leitbildkarte (Abb. 27)

Die **Leitbildkarte visualisiert das Leitbild**, hebt die Qualitäten und Potenziale der Flughafenregion hervor und betont die strukturellen Besonderheiten jedes Ortes. Die Flughafenregion wird dabei zunächst in ein 500m x 500m großes Zellenraster eingeteilt. Darüber hinaus werden auch die **Siedlungsräume** dargestellt, die außerhalb der Siedlungsachsen liegen und den aktuellen Siedlungsbestand abbilden. Die Identifizierung der **dominierenden Raumstruktur** für die einzelnen Zellen bildet die Grundebene der Karte. Die Raumstrukturen sind zunächst in Freiraum- sowie Siedlungsstrukturen unterscheidbar. Bei den Siedlungsstrukturen wird zwischen dem aktuellen Siedlungsraum und dem Siedlungsraum mit Potenzialen für Wohnen sowie sinngemäß auch für Industrie und Gewerbe unterschieden.

Die oberste Ebene der Leitbildkarte bildet die **Entwicklungsperspektive der Zentren und Standorte (Stadt- und Ortskerne)** ab. Jede Gemeinde verfügt über eigene Kompetenzfelder, die im Verbund ein unverwechselbares Bild ergeben und für die Profilbildung der Flughafenregion Berlin-Brandenburg entscheidend sind. Die zentrale Rolle der einzelnen Kommunen für den Gesamttraum wird mit dem obenliegenden, mittigen Kreis aufgezeigt.

Zur Unterstützung interkommunalen Handelns im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung zeigt die **zweite Ebene „Vernetzung“** Verflechtungen auf, die perspektivisch weiter an Bedeutung gewinnen werden. Dazu zählen die Freiraumvernetzung und Achsengemeinschaften als besondere Räume. Hier stehen die **Achsengemeinschaften** (Kap. 4.2) mit ihren spezifischen Herausforderungen und eigenen Lösungsansätzen im Fokus. Sie orientieren sich entlang der Siedlungsachsen, weisen bereits teilräumliche Verflechtungen auf und erfordern aufgrund der hohen räumlich-funktionalen Verflechtungen innerhalb der Achsengemeinschaften ein hohes Maß an Kooperation und Austausch.

Auf der Grundebene der Raumstrukturen hebt sich ein **Verkehrsnetz als dritte raumbedeutsame Ebene** ab, das die Flughafenregion und weit darüber hinaus miteinander verbindet sowie den Charakter des Transitraumes deutlich macht.

Zugleich wird deutlich, dass die Flughafenregion keine Insel ist, sondern **Ausstrahleffekte** hat – sowohl nach Berlin als auch in die Standorte und Städte der sogenannten zweiten Reihe, denen besondere Chancen eingeräumt werden.



5.3 Entwicklungsziele

Strategische Ziele für die Flughafenregion

Für die Flughafenregion werden folgende übergreifende, strategische Entwicklungsziele definiert:

- ≡ S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa.
- ≡ S 2 – Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit.
- ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen.
- ≡ S 4 – Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung.
- ≡ S 5 – Im Jahr 2030 leben in der Flughafenregion 570.000 Einwohner (+ 10 %).
- ≡ S 6 - Im Jahr 2030 gibt es in der Flughafenregion (Brandenburger Teil) 90.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (+15 %).

Thematische Entwicklungsziele

Wohnen und Infrastruktur: Die richtigen Flächen für eine nachhaltige Siedlungs- und Wohnraumentwicklung aktivieren

Vor dem Hintergrund der dynamischen Bevölkerungsentwicklung und des weiteren Wachstums streben die Kommunen und Bezirke an, ihre kommunalen Handlungsmöglichkeiten zu nutzen, um die vorhandenen Flächenpotenziale für Wohnen und Infrastrukturvorhaben zu aktivieren und im Sinne einer ausgewogenen und bedarfsorientierten Wohnraum- und Infrastrukturbereitstellung zu entwickeln. Dabei orientieren sich die Kommunen und Bezirke auf die vorhandenen und zu erwartenden Wohnungsbedarfe (Bezahlbarkeit, Wohnungsgrößen, Versorgungsstandorte, Barrierefreiheit etc.), um zielgruppen- und nachfrageorientierten Wohnraum in allen Teilen des Flughafenumfeldes zu schaffen. Wichtige Grundlage hierfür ist die regionale und interkommunale Betrachtung von Angebot und Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt, um Bedarfe passgenau beurteilen zu können und interkommunal abzustimmen.

Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung fokussieren die Kommunen und Bezirke ihre Standortentwicklungen für Wohnen auf geeignete Standorte und Flächen mit Fokus auf die Innenentwicklung. Dafür einigen sich die Kommunen auf Kriterien für die Bestimmung geeigneter Standorte. Das bedeutet, Siedlungsentwicklung mit höheren Dichten und städtischen Strukturen (mit Schwerpunkt Geschosswohnungsbau) in zentralen, integrierten Lagen mit attraktiven ÖPNV-, SPNV-Anbindungen und Nahversorgungs- und sozialen Infrastrukturangeboten zu befördern sowie moderne, energieeffiziente Bauweisen zu fördern. Dazu zählen neben den Berliner Bezirken das westliche Ludwigsfelde, Rangsdorf, Königs Wusterhausen und das nördliche Schönefeld. Räume für Wohnstandorte mit gemischten Strukturen und mittleren Dichten liegen in den weiteren Teilen von Ludwigsfelde, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow.

Die Kommunen und Bezirke, insbesondere Mittenwalde, Wildau, Schulzendorf, Eichwalde, zielen auf die Sicherung und den Erhalt der vorhandenen Wohnqualitäten und des jeweils ortstypischen Charakters ab und setzen sich für die behutsame Entwicklung im Bestand ein. Dafür nutzen sie die Instrumente zur Steuerung der Nach- und Innenverdichtung und fördern den Dialog zwischen den Fachverwaltungen in den Kommunen und Bezirken für den fachlichen Wissens- und Informationstransfer. Wichtige Basis für die Bestimmung geeigneter Standorte ist eine integrierte Betrachtung der Wohnraum-, Verkehrs-, Wirtschafts-, Freiraum- und Infrastrukturentwicklung, um eine weitere Zunahme von Verkehren zu vermeiden sowie Freiraum-, Infrastruktur- und Lebensqualitäten zu schützen und zu fördern.

Angesichts steigender Baulandpreise und Baukosten liegt ein besonderer Fokus auf der Sicherung von bezahlbarem Wohnraum. Hierfür nutzen die Kommunen und Bezirke ihre Möglichkeiten, um Mindestanteile bezahlbaren Wohnraums bei Neubauvorhaben und Bestandsentwicklungen zu befördern und einen Beitrag zum Erhalt ausgewogener Sozialstrukturen in den Ortschaften zu leisten. Bei Neubau- und Bestandsentwicklungsvorhaben streben die Kommunen und Bezirke die Schaffung qualitätsvoller, nachhaltiger, robuster und attraktiver Wohnformen insbesondere im Geschosswohnungsbau an, um neue Lebens- und Wohnqualitäten zu schaffen.

Die Kommunen und Bezirke stellen qualitätsvolle Bildungs- und Betreuungsangebote wohnortnah und bedarfsgerecht bereit und profilieren das vorhandene Bildungsangebot. Dafür sowie für die Schaffung bezahlbaren Wohnraums nutzen sie bestehende Förder- und Investitionsprogramme und stimmen sich untereinander zu Bildungsangeboten und -nachfragen sowie -planungen ab.

Zur Sicherung eines regional ausgeglichenen Wohnungsmarktes und nachhaltig tragfähiger sozialer Infrastrukturangebote intensivieren die Kommunen und Bezirke die länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit und unterstützen die Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Handlungs- und Lösungsansätze sowie möglicher Aufgabenteilungen.

Entwicklungsziele Wohnen und Infrastruktur

≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern

Bei der Wohnbauflächenentwicklung legen die Kommunen einen wesentlichen Fokus auf die Wohnungsbedarfe (Bezahlbarkeit, Wohnungsgrößen, Versorgungsstandorte, Barrierefreiheit etc.) und streben eine nachhaltige Siedlungsentwicklung (höhere Dichten, geringer Flächenverbrauch, Energieeinsparpotenziale, SPNV-/ÖPNV-Anbindung etc.) an. Dabei gilt es, sowohl vorhandene Wohnraumqualitäten und den ortstypischen Charakter zu sichern als auch neue Wohnqualitäten zu befördern.

≡ WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken

Stadt- und Ortskerne mit hoher Aufenthaltsqualität und vielfältigen Nutzungen insbesondere auch außerhalb des Einzelhandels spielen für die Funktionsfähigkeit der Städte und Gemeinden eine zentrale Rolle. Damit können Identität und Verbundenheit geschaffen, Kaufkraft gebunden und Verkehre minimiert werden. In der Flughafenregion entsteht ein Netz leistungsstarker Standorte mit klarer Aufgabenzuordnung.

≡ WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soziale Infrastrukturvorhaben entwickeln

Die Kommunen und Bezirke fokussieren die Standortentwicklungen für Wohnen und soziale Infrastrukturvorhaben auf geeignete Standorte und Flächen, um einen Beitrag zur Sicherung und Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung und eines nachhaltig funktionierenden Wohnungsmarktes zu leisten. Dafür einigen sich die Kommunen auf Kriterien für die Bestimmung geeigneter Standorte und die Bildung von Prioritäten und Entwicklungsreihenfolgen.

≡ WI 4 - Differenzierte Wohnraumangebote schaffen

Die Kommunen streben die Schaffung bedarfsgerechter Wohnraumangebote für unterschiedliche Zielgruppen und die Förderung eines ausgeglichenen Wohnungsmarktes in allen Teilräumen durch interkommunale bzw. teilräumliche Abstimmung zu Wohnraumbedarfen und -vorhaben an.

≡ WI 5 - Qualitätsvolle Bildungs- und Betreuungsangebote bereitstellen

Die Kommunen und Bezirke stellen qualitätsvolle Bildungs- und Betreuungsangebote bedarfsgerecht und wohnortnah bereit und profilieren das vorhandene Bildungsangebot. Dafür setzen sie sich für landesseitige Förder- und Investitionsprogramme ein und stimmen sich untereinander zu Bildungsangeboten und -nachfragen sowie -planungen ab.

≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren

Zur Sicherung eines regional ausgeglichenen Wohnungsmarktes und nachhaltig tragfähiger sozialer Infrastrukturangebote intensivieren die Kommunen und Bezirke die länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit und unterstützen die Entwicklung und Umsetzung gemeinsamer Handlungs- und Lösungsansätze sowie möglicher Aufgabenteilungen.

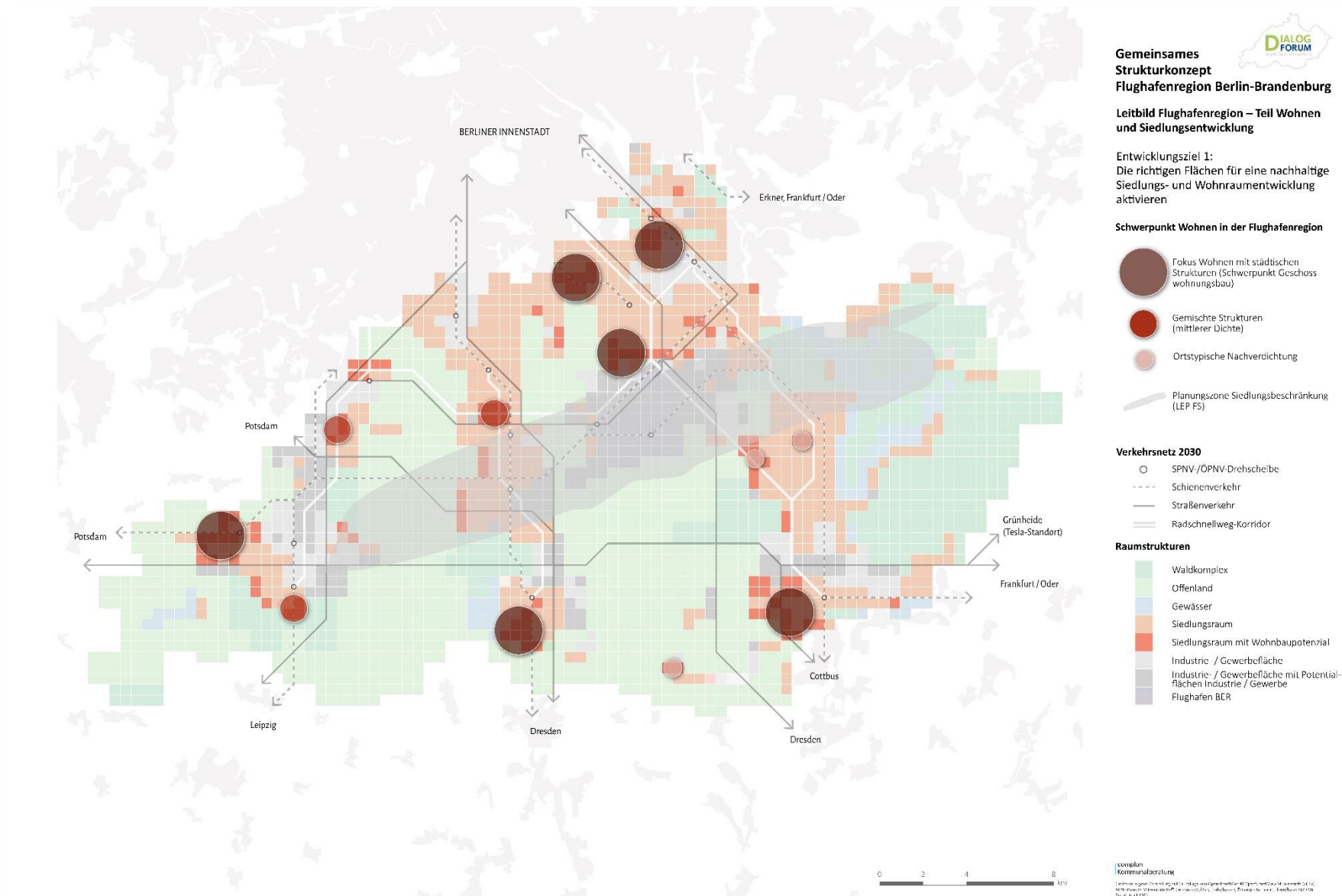


Abbildung 28: Leitbild Flughafenregion – Teil Wohnen und Siedlungsentwicklung

Wirtschaft und Gewerbe: Qualitätsbasierte Ansiedlungen für mehr Wertschöpfung, Innovation und effizienter Flächennutzung forcieren

Die Flughafenregion ist der am stärksten und dynamisch wachsende Teilraum der Hauptstadtregion. Dazu gehören die hervorragende Ein- und Anbindung an das leistungsstarke Verkehrsnetz mit der international bedeutsamen Ost-West-Achse entlang der A10, der Hafen Königs Wusterhausen, der BER mit gewerblichen Flächen- und Entwicklungspotenzialen, die Nähe zur Hauptstadt sowie zum zukünftigen Tesla-Standort und die hiermit verbundenen Standortpotenziale (Wissenschaft, Forschung, Innovationskraft etc.). Die Kommunen und Bezirke setzen sich zum Ziel, diese Standortvorteile zur Profilierung und nachhaltigen Weiterentwicklung der Wirtschaftsregion sowie zur Fachkräftegewinnung und -sicherung zu bündeln und international, national sowie regional bzw. in der Hauptstadtregion gemeinsam zu vermarkten. Die Entwicklung der Gewerbe- und Industrieflächen ist auch zukünftig eine wichtige Zielstellung der Region.

Um der hohen Nachfrage nach Gewerbeflächen angemessen zu begegnen, beabsichtigen die Kommunen und Bezirke, vorhandene Flächenreserven durch koordinierte und abgestimmte Zusammenarbeit zu aktivieren, zu erschließen und zu qualifizieren. Die Kommunen in der Flughafenregion setzen auf eine individuelle Qualifizierung und Profilierung und die Entwicklung von regional und interkommunal abgestimmten Standortprofilen, beispielsweise entlang der Entwicklungsachsen. Wichtige Aufgaben bestehen darin, die digitale Infrastruktur der Gewerbestandorte sowie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und Gewerbestandorten zu verbessern. Darüber hinaus soll auch in Kommunen, die vorrangig durch Wohnen geprägt sind, eine eigene gewerbliche Entwicklung unterstützt und ermöglicht werden - Wohnen und Gewerbe gilt es gemeinsam zu betrachten. Ziel ist es, ein breites Portfolio für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen gemeinsam zu profilieren und anzubieten.

Bei Unternehmensansiedlungen werden stärker als bisher ein Branchenbezug, eine hohe Wertschöpfung und Arbeitsplatzintensität sowie ein geringerer Flächenverbrauch als Kriterien für die Bewertung von Ansiedlungsvorhaben herangezogen.⁵² Auf der Grundlage von Ansiedlungsleitsätzen beispielsweise von Qualitätsstandards und Leitlinien zur Bewertung und Steuerung von neuen Entwicklungsvorhaben und Ansiedlungen werden Korridore, Räume und Schwerpunkte mit besonderer Eignung für einzelne Branchen / Nutzer ausgewiesen. So ist flughafenaffines Gewerbe vorzugsweise in solchen Bereichen anzusiedeln, die innerhalb von 15 Minuten vom BER-Terminal erreichbar sind. Des Weiteren sind Qualitätsstandards für Logistik-Unternehmen und -ansiedlungen einzuführen, um intelligente Verkehrslösungen zu befördern sowie zusätzliche Wirtschaftsverkehre und Flächenverbräuche möglichst zu vermeiden. Logistikansiedlungen sollen vor allem auf flughafenaffine Branchen zielen. Ansiedlungen mit hohem Personaleinsatz sind in der Nähe von Haltestellen sowie Logistik vornehmlich auf Standorte mit Gleisanschlüssen und nicht im Nadelöhr des BER und entlang der A113 zu konzentrieren.

Die Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen sowie Einrichtungen der betrieblichen Aus- und Weiterbildung sind Teil des Wissenschaftsstandortes Hauptstadtregion und bilden ein großes Entwicklungspotenzial in der Flughafenregion. Die großen Schwerpunkträume für Wissenschaft, Forschung und Innovation konzentrieren sich insbesondere auf der östlichen Achse (Oberschöneweide, Adlershof, Wildau, Königs Wusterhausen). Weitere

⁵² Berlin startet dazu u.a. eine Initiative für neue kommunale Gewerbehöfe (in Auftragsverwaltung durch die WISTA), um diesen Entwicklungen zu entsprechen.

Schwerpunkträume liegen in Dahlewitz (Blankenfelde-Mahlow), Großbeeren und Ludwigfelde. Das wissenschaftliche Know-How und Potenzial soll für die Entwicklung und gewerbliche Profilierung der Flughafenregion genutzt werden, in dem die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft intensiviert und ausgebaut wird.

Entwicklungsziele Wirtschaft und Gewerbe

- ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten
Die Standortvorteile der Flughafenregion wie die Lage im Kraftdreieck Potsdam – Berlin – BER, das seit ca. 10 Jahren anhaltend starke Wachstum von Einwohnern und Arbeitsplätzen im Süden von Berlin, die international bedeutsame Ost-West-Achse entlang der A10, die gewerblichen Flächenpotenziale sowie die Entwicklungsmöglichkeiten durch den sowie am Flughafen BER müssen gebündelt und international, national und regional bzw. in der Hauptstadtregion gebündelt und gemeinsam vermarktet werden.
- ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren
Die Gewerbestandorte sind teils wenig profiliert bzw. Unterschiede in den jeweiligen Standortmerkmalen und -qualitäten (Erschließung, Lage, Breitbandausstattung, vorhandene Cluster-Ansätze etc.) sind oft wenig erkennbar. Die Kommunen in der Flughafenregion setzen auf eine individuelle Qualifizierung und Profilierung der Gewerbeflächen und die Entwicklung von regional abgestimmten Standortprofilen, beispielsweise entlang der Entwicklungs- und Siedlungsachsen. Darüber hinaus soll auch in Kommunen, die vorrangig durch Wohnen geprägt sind, eine gewerbliche Eigenentwicklung unterstützt und ermöglicht werden - Wohnen und Gewerbe gilt es gemeinsam zu betrachten. Ziel ist es, ein breites Portfolio für unterschiedliche gewerbliche Nutzungen gemeinsam zu profilieren und anzubieten.
- ≡ WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen
Bei Unternehmensansiedlungen haben zukünftig der Branchenbezug, die Wertschöpfung und Arbeitsplatzintensität sowie der geringe Flächenverbrauch eine herausgehobene Bedeutung. Auf der Grundlage von Ansiedlungsleitsätzen beispielsweise von Qualitätsstandards und Leitlinien zur Bewertung und Steuerung von neuen Entwicklungsvorhaben und Ansiedlungen werden Korridore, Räume und Schwerpunkte mit besonderer Eignung für einzelne Branchen / Nutzer ausgewiesen. Eine besondere Bedeutung haben hier die Profilierung der Flächen am und im Umfeld des BER sowie die Wissenschafts- und Hochschuleinrichtungen in der Region.
- ≡ WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren
(Größere) Ansiedlungen und gewerbliche Flächenentwicklungen haben teils erhebliche Auswirkungen auf Nachbarkommunen bzw. die Flughafenregion (Verkehr, Arbeitskräftebedarf, Branchen und Cluster, zusätzliche Wohn- und Infrastrukturbedarfe etc.). Entsprechende Vorhaben werden in der Flughafenregion auf Basis der Qualitätskriterien gemeinsam bewertet und ein regional abgestimmtes Vorgehen unter Bildung von Prioritäten vereinbart.
- ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern
Die Erreichbarkeit größerer und insbesondere arbeitsplatzintensiver Gewerbestandorte muss sowohl für den Individuellen Verkehr als auch insbesondere für den SPNV und ÖPNV gesichert bzw. ausgebaut werden. Gewerbliche Ansiedlungen und Arbeitsplatzzuwächse dürfen nicht zu einem überproportionalen Anstieg des motorisierten Individualverkehrs führen, sondern sollen SPNV und ÖPNV stärker auslasten.
- ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken
Die Hochschulen, Forschungs- und Wissenschaftseinrichtungen sowie Einrichtungen der

betrieblichen Aus- und Weiterbildung sind Teil des Wissenschaftsstandortes „Hauptstadtregion“ und bilden ein großes Entwicklungspotenzial in der Flughafenregion. Dies soll für die Entwicklung und gewerbliche Profilierung der Flughafenregion genutzt werden, in dem die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft intensiviert und ausgebaut wird.

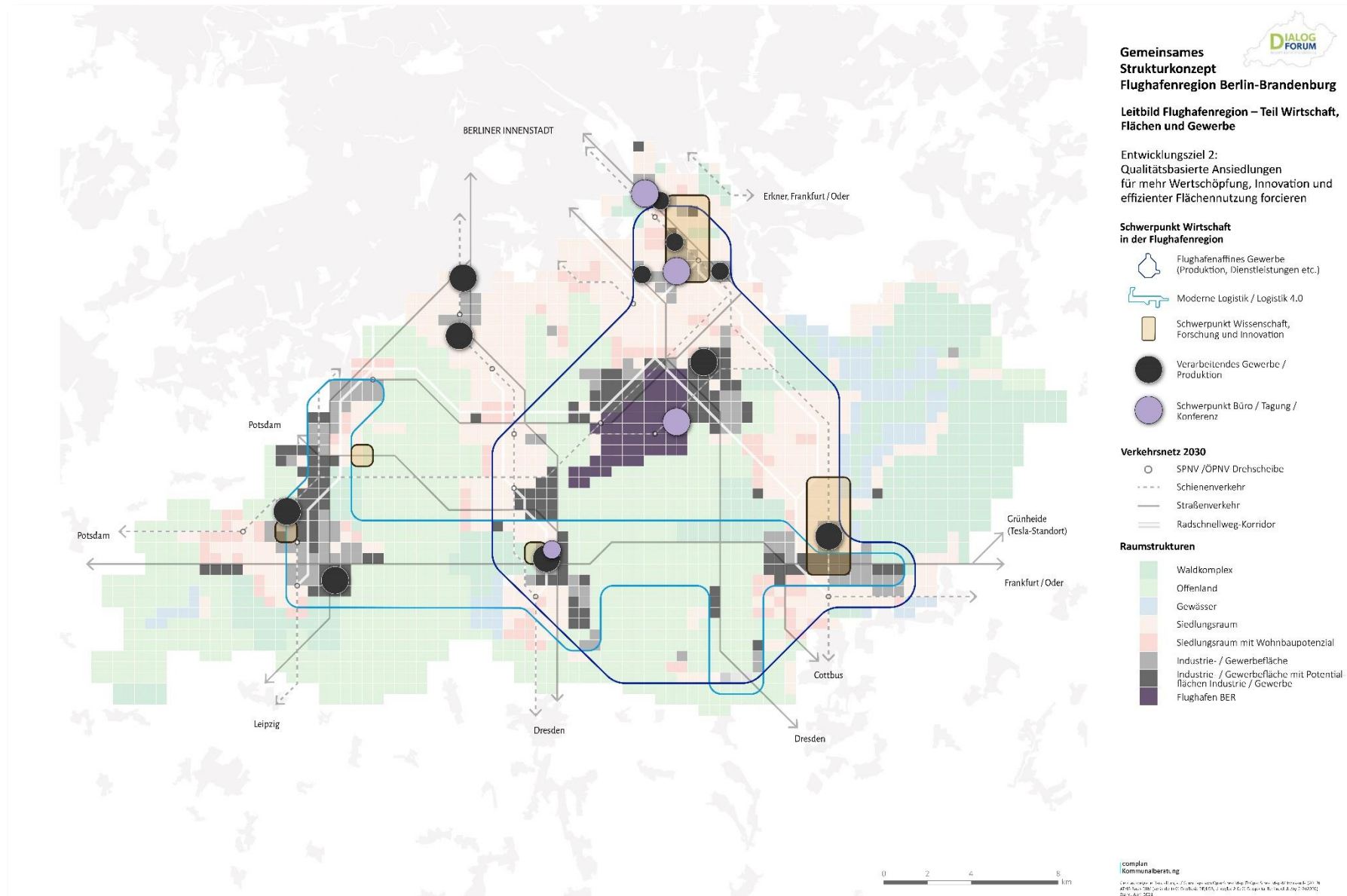


Abbildung 29: Leitbild Flughafenregion – Teil Wirtschaft, Flächen und Gewerbe

Verkehr und Mobilität: Verkehrs- und Logistikströme mit intelligenten und umweltverträglichen Mobilitätsformen in die richtigen Bahnen lenken

Die Flughafenregion BER ist hervorragend in die leistungsstarken europäischen Verkehrsachsen mit der Ost-West-Achse entlang an der A10 sowie den Entwicklungskorridoren nach Leipzig und Dresden eingebunden. Mit dem Flughafen BER übernimmt die Flughafenregion eine außerordentliche Rolle als überregional bedeutsamer Transitraum.

Die Kommunen und Bezirke setzen sich dafür ein, die hiermit verbundenen Potenziale insbesondere entlang der Dresdner Bahn sowie am Außenring für ihre eigene Entwicklung zu nutzen und zugleich die Nachteile wie Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie die Minderung der Lebens- und Wohnqualitäten zu minimieren. Ziel ist es, den Transitverkehr möglichst auf die großen Verkehrskorridore zu lenken und die damit verbundenen Luft- und Lärmbelastungen auf diese Räume zu beschränken. Dort, wo die Luft- und Lärmbelastungen unvermeidbar sind, müssen Maßnahmen zum Lärmschutz entwickelt und konsequent umgesetzt und ein Mechanismus für den Interessen- und Lastenausgleich zwischen den Kommunen und dem Flughafen gefunden werden.

Verkehrs- und Pendlerströme müssen neu gedacht und hierfür modellhafte Ansätze, länderübergreifende (Pilot-)Vorhaben wie zum Beispiel Radschnellwege entlang der Siedlungsachsen sowie als Tangentialverbindung von Großbeeren bis zum BER und landkreisübergreifende Buskonzepte sowie gemeinsam abgestimmtes Handeln befördert werden. Dem Verkehrsaufkommen wollen die Kommunen und Bezirke mit einer umweltverträglichen Gestaltung des Verkehrs begegnen. So streben die Kommunen an, sich für ein tragfähiges, auf das weitere Wachstum ausgerichtete ÖPNV- und SPNV-Angebot entlang der Schienenachsen einzusetzen. Dort, wo weiteres Wachstum stattfindet, müssen die entsprechenden Mobilitätsangebote, ob per Bus, Bahn, Bike oder Pedelecs mitwachsen. Dabei legen die Kommunen und Bezirke Wert auf ein intelligentes Verkehrssystem mit ÖPNV-Drehscheiben, das straßen- und schienenseitige Mobilitätsformen sinnvoll und attraktiv miteinander verknüpft. Die Kommunen und Bezirke leisten dafür ihren Beitrag und halten entsprechende Flächen für den Ausbau frei, ertüchtigen Bahnhofsvorplätze mit den notwendigen Infrastrukturen (wie Park & Ride- sowie Bike & Ride-Angebote) und befördern den Ausbau von Radwegen für den Alltags- und Freizeitverkehr. Die Kommunen und Bezirke fordern im Gegenzug die konsequente Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahmen, die in Verantwortung von Bund und Ländern sind, und erwarten die zielgerichtete Fortführung und langfristige Finanzierungssicherung der im Projekt i2030 verfolgten Vorhaben.

Den langwierigen Planungs- und Steuerungsphasen wollen die Kommunen und Bezirke aktiv begegnen und ihre kommunalen Steuerungsmöglichkeiten einsetzen, um Verkehrsinfrastruktur, Gewerbe und Wohnen im Einklang zu entwickeln und somit verkehrliche Engpässe zu vermeiden. Dies schließt auch mit ein, Entwicklungen so zu steuern, dass notwendige verkehrliche Verbesserungen und Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden können.

Entwicklungsziele Verkehr und Mobilität:

- ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren
Der beste Verkehr ist der, der gar nicht erst entsteht bzw. vermieden werden kann. Die dynamische Entwicklung in der Flughafenregion sowie die Funktion als Transitraum bringen weitere verkehrliche Anforderungen mit sich. Ziel muss es sein, zusätzliche Verkehre so weit als möglich zu vermeiden bzw. deren Auswirkungen zu reduzieren, beispielsweise durch intelligente Wegeführung und Leitsysteme, breitere Angebote im Umweltverbund oder alternative bzw. umweltschonende Antriebe. Auch gilt es, Wirtschafts- bzw. Güterverkehre auf die Schiene zu verlagern.
- ≡ VM 2 - Pendlerverkehre vermeiden bzw. reduzieren
Aktuelle Standortentscheidungen und Investitionen sowie Wohnbau- und Gewerbeentwicklungen verstärken den Trend hin zu einer Trennung der Funktionen. In der Folge werden Arbeitswege länger und das Pendleraufkommen erhöht sich. Bei neuen Entwicklungen müssen Funktionen wieder zusammen gedacht werden, um Arbeitswege zu verkürzen bzw. zu reduzieren; zugleich sollen alle Standorte die Möglichkeit haben, Wohnbauflächen und gewerbliche Angebote bereitzustellen. Damit können Arbeitsplätze vor Ort geschaffen werden.
- ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern
Investitionen in den Verkehr, insbesondere in den Umweltverbund, sind langfristiger Natur und bestimmen das Angebot für viele Jahrzehnte. Bei entsprechenden Entscheidungen sind nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente ressourcensparende und -vermeidende Konzepte zu priorisieren.
- ≡ VM 4 – Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen
In der Flughafenregion sind wichtige Infrastrukturmaßnahmen bereits vereinbart, wenn auch in der zeitlichen Perspektive noch nicht klar definiert. Die zügige Umsetzung vereinbarter und weiterer erforderlicher Maßnahmen ist erforderlich, um gegenwärtige und zukünftige Verkehre bewältigen und eine nachhaltige Siedlungsentwicklung unterstützen zu können. Bei Standortentscheidungen für Wohnen, Gewerbe etc. sind begleitende oder ergänzende verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen von Beginn an mit zu denken.
- ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern
Gegenwärtig werden in Form von Modell- und Pilotvorhaben innovative und zukunftsfähige Lösungen für den Freizeit-, Alltags-, Last- und Schwerverkehr erprobt oder Versuche für das autonome Fahren vorbereitet. Die Flughafenregion ist mit ihrer angestrebten Funktion als Modellregion ein guter Standort für entsprechende Modellprojekte.

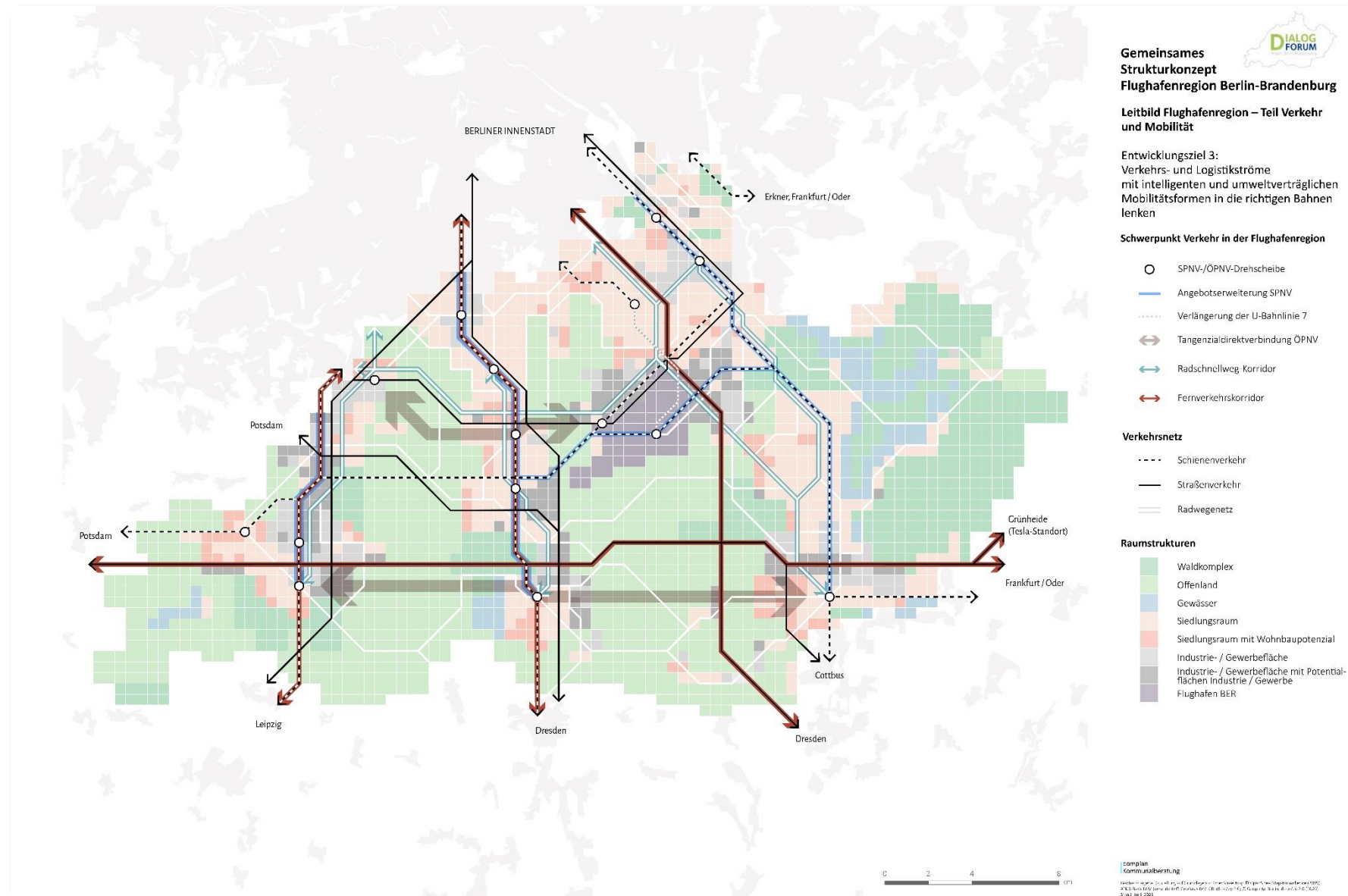


Abbildung 30: Leitbild Flughafenregion – Teil Verkehr und Mobilität

Grün- und Freiräume: Zwischen und in den Achsen qualitativ strukturierte und resiliente Freiräume entwickeln

Die Kommunen und Bezirke erkennen den Frei- und Landschaftsraum als wichtigen Standortfaktor und wertvollen Raum für Flora und Fauna, Erholung, Lebensqualität, Wohlbefinden und Gesundheit sowie Landwirtschaft an. Ziel ist es, die auf ökologische Funktionen und auf Naherholung ausgerichteten Landschaftsstrukturen, insbesondere in den Schwerpunkträumen zur Erholung, wie das Spree- und Dahmeufer von Berlin bis Königs Wusterhausen, den Rangsdorfer See und den Naturpark Nuthe-Nieplitz zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln sowie durch Biotopverbindungen besser miteinander zu vernetzen. Besonders schützenswerte Gebiete sind möglichst vor weiteren Lärm- und Luftschadstoffemissionen fernzuhalten. Hierbei sind brachliegende Potenziale zur landschaftlichen Wiederbelebung stärker zu nutzen.

Vor dem Hintergrund des erhöhten Nutzungs- und Wachstumsdrucks sowie der steigenden Verkehrs- und Lärmbelastungen spielt die wohnortnahe Verfügbarkeit qualitativvoller Natur-, Freizeit- und Naherholungsräume eine immer bedeutendere Rolle. Ziel ist es, die vorhandenen Natur- und Freiräume für Naherholung und Freizeit auch innerhalb der Siedlungsbereiche zu erhalten und zu pflegen und deren einfache, fußläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen. Um vorhandene Freiräume zu schützen, streben die Kommunen und Bezirke eine integrierte Betrachtung von Wohn- und Freiraumentwicklung mit Schaffung neuer Freiraumqualitäten an, die auch bei erhöhten Frequentierungen einen hohen Nutzen für die Bevölkerung haben. Freiraumstrukturen außerhalb der Siedlungsbereiche, entlang der Stadtkante Berlin-Brandenburg sowie entlang der westlichen und mittleren Siedlungsachsen sind für die steigenden Bedarfe für Naherholung und Freizeit zu qualifizieren.

Die Kommunen und Bezirke setzen sich für eine bessere Erreichbarkeit der Naherholungsziele und Vernetzung der Landschaftsräume ein. Hier muss die Vereinbarkeit sowie das Mit- und Nebeneinander von Landwirtschaft, Naherholung, Arten- und Landschaftsschutz gesichert und weiterentwickelt werden. Lücken in den vorhandenen Wegebeziehungen sind in allen Teilräumen zu schließen, wichtige Wegebeziehungen vor allem über kommunale Grenzen hinweg herzustellen sowie Erholungsräume für den Tourismus und für den Alltag stärker miteinander zu vernetzen. Hierbei gilt es auch neue Mobilitätsformen wie Elektro-Mobilität und E-Bike-Sharing zu nutzen und innovative Mobilitätslösungen wie bspw. Radschnellwege zu entwickeln.

Die Kommunen und Bezirke streben an, die vorhandenen Freiraumstrukturen so zu entwickeln, dass sie sowohl widerstandsfähig gegenüber den sich ändernden klimatischen Bedingungen sind als auch einen angemessenen Ausgleich zu den mit dem Flugverkehr und weiterem Wachstum verbundenen Belastungen schaffen. Vor allem die Räume innerhalb der Planungszone Siedlungsbeschränkung, wie die Freiräume zwischen Blankenfelde-Mahlow und Ludwigsfelde sowie Teile der großen Wald- und Seenflächen im Osten der Flughafenregion, sind durch entsprechende Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen zu schützen (z.B. Aufforstung als Klimaschutzwald, Waldumbau).

Der Schutz und die Entwicklung der Landschafts- und Freiraumstrukturen stellen hohe Anforderungen an die interkommunale und akteursübergreifende Kooperation und Zusammenarbeit. Hierfür braucht es geeignete Instrumente, um die regionale Zusammenarbeit und gemeinsame Maßnahmen zu befördern.

Entwicklungsziele Grün- und Freiräume:

- ≡ GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln
Ziel ist es, die auf ökologische Funktionen und auf Naherholung ausgerichtete Landschaftsstrukturen zu sichern, zu pflegen und zu entwickeln sowie durch Biotopverbindungen besser zu vernetzen. Besonders schützenswerte Gebiete sind möglichst vor weiteren Lärm- und Luftschadstoffemissionen fernzuhalten. Hierbei sind brachliegende Potenziale zur landschaftlichen Wiederbelebung stärker zu nutzen.
- ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen
Vor dem Hintergrund des erhöhten Nutzungs- und Wachstumsdrucks sowie der steigenden Verkehrs- und Lärmbelastungen spielt die wohnortnahe Verfügbarkeit qualitativvoller Natur-, Freizeit- und Naherholungsräume eine immer bedeutendere Rolle. Ziel ist es, die vorhandenen Natur- und Freiräume für Naherholung und Freizeit zu erhalten, möglichst vom Lärm und zu pflegen und deren einfache, fußläufige Erreichbarkeit zu ermöglichen.
- ≡ GF 3 - Landschafts- und Freiräume stärker miteinander vernetzen
Ziel ist es, für eine bessere Erreichbarkeit der Naherholungsziele und Vernetzung der Landschaftsräume Lücken in den vorhandenen Wegebeziehungen zu schließen, wichtige Wegebeziehungen vor allem über kommunale Grenzen hinweg herzustellen sowie Erholungsräume für den Tourismus und für den Alltag stärker miteinander zu vernetzen. Hierbei gilt es, auch neue Mobilitätsformen wie Elektro-Mobilität und E-Bike-Sharing zu nutzen und innovative Mobilitätslösungen wie bspw. Radschnellwege zu entwickeln.
- ≡ GF 4 - Klimaresiliente, robuste Freiraumstrukturen entwickeln
Ziel ist es, die vorhandenen Freiraumstrukturen robust gegenüber den sich ändernden klimatischen Bedingungen zu entwickeln und durch entsprechende Umbau- und Gestaltungsmaßnahmen zu schützen (z.B. Aufforstung als Klimaschutzwald, Waldumbau).
- ≡ GF 5 – Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben
Für die Gesundheit und das Wohlergehen der Bevölkerung im Flughafenumfeld ist es das Ziel, die Luftschadstoff- und Lärmbelastungen in der Flughafenregion zu reduzieren und solche Aktivitäten zu forcieren, die einen Beitrag zur Senkung der CO₂-/Treibhausgasemissionen leisten (z.B. Erstellung eines Klimaschutzkonzeptes).
- ≡ GF 6 - Freiraumsicherung und -entwicklung als gemeinsame Aufgabe verstehen und bewältigen
Der Schutz und die Entwicklung der Landschafts- und Freiraumstrukturen stellen hohe Anforderungen an die interkommunale Kooperation und Zusammenarbeit. Hierfür braucht es geeignete Instrumente, um die regionale Zusammenarbeit und gemeinsame Maßnahmen zu befördern (z.B. Regionalparks).



Zielkanon

Strategische Ziele			
S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa. S 2 – Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen. S 4 – Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung. S 5 – Im Jahr 2030 leben in der Flughafenregion 570.000 Einwohner (+ 10 %). S 6 - Im Jahr 2030 gibt es in der Flughafenregion (Brandenburger Teil) 90.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (+15 %).			
Thematische Ziele			
Wohnen und Infrastruktur	Wirtschaft und Gewerbe	Verkehr und Mobilität	Grün- und Freiräume
WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern	WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten	VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren	GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln
WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken	WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren	VM 2 - Pendlerverkehre vermeiden bzw. reduzieren	GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen
WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soz. Infrastrukturvorhaben entwickeln	WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen	VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern	GF 3 - Landschafts- und Freiräume stärker miteinander vernetzen
WI 4 - Differenzierte Wohnraumangebote schaffen	WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren	VM 4 – Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen	GF 4 - Klimaresiliente, robuste Freiraumstrukturen entwickeln
WI 5 - Qualitätsvolle Bildungs- und Betreuungsangebote bereitstellen	WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern	VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern	GF 5 – Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben
WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren	WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken		GF 6 - Freiraumsicherung und -entwicklung als gemeinsame

6 | Maßnahmen und Projekte

6.1 Kriterien für Leitprojekte

Definition von Leitprojekten

Leitprojekte im Sinne des GSK sind Vorhaben, die zum Beispiel

- ≡ für die Flughafenregion insgesamt von Bedeutung sind,
- ≡ einen Beitrag zur regionalen Entwicklung bzw. zur Überwindung der Herausforderungen leisten,
- ≡ übertragbar sind und / oder einen modellhaften, innovativen Ansatz verfolgen,
- ≡ eine positive Kosten-Nutzen-Relation aufweisen sowie
- ≡ einen interkommunalen / administrativen Grenzen überschreitenden Ansatz, beispielsweise in den einzelnen Achsengemeinschaften und Teilräumen verfolgen.

Vorhaben in den bzw. der Kommunen, beispielsweise der Neubau oder die Erweiterung einer Grundschule, sind insbesondere für die Kommunen und ggf. ihr unmittelbares Umfeld von großer Bedeutung. Diese werden im GSK nachrichtlich aufgeführt, jedoch nicht als Leitprojekt im Sinne der obigen Definition geführt. Bereits beschlossene und in Umsetzung befindliche Vorhaben der Bahn, des Bundes und der Länder, wie der Ausbau der Dresdner Bahn inkl. aller Bahnquerungen, oder Vorschläge für Taktverdichtungen o.ä. werden ebenfalls im GSK nachrichtlich aufgeführt (s. Kap. 6.5).

Rahmenbedingungen für die Umsetzung von Leitprojekten

Grundsätzlich bestehen für die investive und nicht-investive Umsetzung von Leitprojekten Möglichkeiten, Regelförderprogramme (GRW, Städtebauförderung, Förderprogramme Radverkehr etc.) in Anspruch zu nehmen bzw. kommunale oder andere Eigenprojekte der Projektträger einzusetzen.

Hier sind in den vergangenen Jahren und aktuell im Jahr 2021 neue Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten bereitgestellt worden, die die Umsetzung einzelner Vorhaben verbessern können. Diese werden nachstehend aufgeführt (Kapitel 6.2) und erläutert sowie bei der Beschreibung der Leitprojekte als Finanzierungsmöglichkeit genannt.

6.2 Rahmenbedingungen, Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten

Die nachfolgend beschriebenen Rahmenbedingungen und Förderprogramme konzentrieren sich vornehmlich auf neue und für das GSK relevante Themen. Sie bilden einen Ausschnitt aus einem breiten Portfolio an Unterstützungsmöglichkeiten für die Umsetzung der in Kap. 6.3 benannten Leitprojekte. Weitere Förderprogramme beispielsweise aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW), aus der Städtebauförderung oder aus weiteren EU- und Bundesprogrammen können ebenfalls für die Umsetzung der Leitprojekte herangezogen werden.

Koalitionsvertrag des Landes Brandenburg (2019 – 2024)

Im Jahr 2019 einigten sich die SPD, die CDU und Bündnis90/Die Grünen auf das Regierungsprogramm für fünf Jahre. Der Entwicklung des Flughafenumfeldes, der Schaffung ausreichender Wohn- und Infrastrukturangebote sowie der Stärkung der wirtschaftlichen Struktur wird dabei eine besondere Bedeutung zugemessen. Der Koalitionsvertrag knüpft damit an den Beschluss des Landtages aus dem Jahr 2017 an, der die Notwendigkeit der Beschleunigung der Entwicklung des Flughafenumfeldes betonte.⁵³

Insbesondere durch eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs soll die Erreichbarkeit der Flughafenregion selbst, aber auch innerhalb der Flughafenregion verbessert werden. Gegenüber dem derzeitigen Stand soll der Radverkehr durch eine Erweiterung des Netzes gestärkt werden, während der motorisierte Individualverkehr von Verkehrslenkungsmaßnahmen profitieren soll. In wirtschaftlicher Hinsicht sollen entlang der Siedlungsachsen Wachstumskorridore zwischen Berlin und den Regionalen Wachstumskernen entstehen und diese Bereiche künftig besser aneinander anbinden. Die Wettbewerbsfähigkeit soll durch eine stärkere Fokussierung auf innovative und digitale Geschäftsmodelle gewährleistet werden. Im Hinblick auf den Natur- und Umweltschutz sollen die natürlichen Lebensgrundlagen weitgehend geschützt werden. Maßnahmen hierzu sind etwa die Schaffung eines „Klimawaldes“ oder die Erhaltung zusammenhängender Grün- und Freiräume.

In Form eines Regionalfonds sollen die mit der Eröffnung des Flughafens BER einhergehenden Belastungen ausgeglichen werden.

Strategischer Gesamtrahmen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Als Reaktion auf die anhaltenden Erfordernisse der länderübergreifenden Zusammenarbeit insbesondere im Kernraum der Hauptstadtregion haben die Landesregierungen von Brandenburg und Berlin unter Federführung der Staats- bzw. der Senatskanzlei im Sommer 2020 die Erarbeitung eines Strategischen Gesamtrahmens für die Hauptstadtregion vereinbart. Damit sollen in unterschiedlichen Handlungsfeldern, u.a. Siedlungsentwicklung und Wohnungsmarkt, Mobilität, Wirtschaft, Fachkräfte, Energie und Klimaschutz u.a. Leitideen und Vorhaben für die Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg formuliert, ein einheitlicher Rahmen geschaffen sowie die länder- und ressortübergreifenden Bezüge gestärkt werden. Der Katalog gemeinsamer Vorhaben wurde in jeweils eigenen Kabinettsitzungen beider Landesregierungen im April 2021 beschlossen.⁵⁴

In dem aktuell vorliegenden Katalog der Vorhaben werden zwei Einzelvorhaben mit expliziten Bezug zur Flughafenregion benannt. Bei weiteren Vorhaben ist zumindest ein indirekter Bezug vorhanden, so

⁵³ Flughafenumfeldentwicklung am BER beschleunigen, Antrag der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion, der Fraktion DIE LINKE und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 6/7379 im Landtag des Landes Brandenburg, September 2017

⁵⁴ Strategischer Gesamtrahmen Hauptstadtregion, Vorhabenliste, Stand 7.4.2021; s.a. <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/> (Zugriff: 29.4.2021)

zum Beispiel bei der Betrachtung der Siedlungsachsen im Berliner Umland, der gemeinsamen Wohnungsmarktbeobachtung oder der Kooperation der Wirtschaftsfördergesellschaften beider Länder.

Zu den hervorgehobenen Maßnahmen zählen:

≡ Handlungsfeld 2: Mobilität

i2030: Berlin und Brandenburg werden das Infrastrukturvorhaben i2030 mit folgenden Maßnahmen voranbringen (Federführung: SenUVK/ MIL); hier: Verlängerung der S 2 von Blankenfelde nach Rangsdorf (Federführung MIL, Unterstützung und Mitwirkung SenUVK)

Zitat: „Im Mai 2020 hat das Land Brandenburg bei der Deutschen Bahn die Planungen für die Leistungsphasen 2-4 ...beauftragt. Die Eröffnung soll bis Ende des Jahrzehnts erfolgen.“⁵⁵

≡ Handlungsfeld 3: Wirtschaft, Fachkräfte, Energie und Klimaschutz⁵⁶

Lärmschutz (Federführung: MLUK / Unterstützung und Mitwirkung SenUVK)

Zitat: „Im Rahmen des strategischen Gesamtrahmens für die Hauptstadtregion erfolgt darüber hinaus die gemeinsame Neuermittlung und Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen BER nach zwei vollständigen Flugplanperioden nach Inbetriebnahme gemäß § 4 Abs. 5 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm jeweils für das brandenburgische und das Berliner Hoheitsgebiet.“⁵⁷

Diese Vorhaben wurden in den jeweils eigenen Kabinettsitzungen beider Landesregierungen beschlossen. Damit besteht ein eindeutiges Bekenntnis beider Landesregierungen zumindest zu den oben genannten Themen. Darauf muss und kann bei der Diskussion um Unterstützungsmöglichkeiten Bezug genommen werden. Dies verbessert die Argumentationsmöglichkeiten für die Flughafenregion.

i2030

Die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) arbeiten seit 2017 im Projekt i2030 zusammen mit dem Ziel, den Ausbau der Schieneninfrastruktur für die Flughafenregion zu sichern.⁵⁸ Die ausgewählten Maßnahmen konzentrieren sich für die Flughafenregion auf den Korridor der Dresdner Bahn (inklusive Flughafen Express) sowie auf den Korridor der Bahnstrecke zwischen Berlin, Königs Wusterhausen und Cottbus. Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen, zum Beispiel die S-Bahn Verlängerung nach Rangsdorf inkl. der Herstellung weiterer Haltepunkte oder die Querungen der Bahnstrecke Berlin nach Königs Wusterhausen in Eichwalde und anderenorts, sollen damit prioritär vorangetrieben werden.

Der Korridor der Anhalter Bahn (Berlin, Teltow, Ludwigsfelde, Luckenwalde) wurde zum Projektstart i2030 nicht ausgewählt, da hier seitens der Initiatoren der Bedarf an Ausbaumaßnahmen nicht gegeben war. Seitens der Anrainer der Dresdner Bahn wird die Verdichtung der Takte im Regionalverkehr gefordert; ferner soll die Option der S-Bahnverlängerung nach Ludwigsfelde (Anhalter Bahn) zumindest geprüft werden.

Mit der Bündelung der interkommunalen Interessen im Gemeinsamen Strukturkonzept kann fundiert und belastbar gegenüber den Ländern, der Deutschen Bahn sowie dem VBB argumentiert werden mit dem Ziel, zum einen die bereits vereinbarten Maßnahmen zügig umzusetzen sowie zum anderen weitere Ausbaumaßnahmen auf den Weg zu bringen.

⁵⁵ <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>, Vorhabenliste, S. 2 unten, (Zugriff 29.4.2021).

⁵⁶ In dem Handlungsfeld wurde in der Entwurfsfassung der Vorhabenliste (Stand September 2020) noch das „Standortmanagement für die Flughafenumfeldentwicklung“ benannt, mit dem die beiden Länder unter Nutzung der „bereits bestehenden Akteure und Strukturen...eine möglichst zeitnahe Umsetzung der verschiedenen Handlungsempfehlungen“ vorantreiben wollen.

⁵⁷ <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>, Vorhabenliste, S. 7 mitte, (Zugriff 29.4.2021).

⁵⁸ <https://www.i2030.de/> (Zugriff 19.2.2021)

Planungsförderrichtlinie (PFR)

Das brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) unterstützt seit Januar 2021 Städte und Gemeinden bei der Herstellung von Baurecht bzw. in der kommunalen Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplanung) über unterschiedliche Fördergegenstände und Schwerpunkte.⁵⁹ Dazu zählen u.a. die (Gemeinsame) Flächennutzungsplanung, die Bebauungsplanung für den sozialen Wohnungsbau und Gewerbe-/ und Industriegebiete, planerische Maßnahmen der Landesentwicklung sowie die Koordination, Steuerung und Vorbereitung von Planungsprozessen (Projektmanagement).⁶⁰

Der *Schwerpunkt C: Planerische Maßnahmen der Landesentwicklung* zielt vor allem auf die strategische räumliche Entwicklung auf Entwicklungsachsen sowie auf die Flughafenumfeldentwicklung, insbesondere auf Maßnahmen aus dem Gemeinsamen Strukturkonzept.

Das Programm hat eine Laufzeit bis zunächst Ende 2022, Antragstellungen sind 2021 und 2022 möglich. Der Zugang erweist sich in der Realität schwierig, da als Untergrenze für eine Beantragung zum Beispiel für die Erarbeitung einer gemeinsamen Flächennutzungsplanung ein Raumumgriff von über 150 Quadratkilometern genannt wird.

Für die Städte und Gemeinden in der Flughafenregion bestehen damit gute Möglichkeiten der Förderung kommunaler und insbesondere interkommunaler Planungsaufgaben; darauf wird bei den passenden Leitprojekten hingewiesen.

Sonderprogramm Radverkehr "Stadt und Land"

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung wurde im Januar 2021 das Sonderprogramm „Stadt und Land“ ausgelobt, mit dem Investitionen in den Ländern und Kommunen zur Weiterentwicklung des Radverkehrs vor Ort finanziell unterstützt werden sollen. Die Attraktivität des Radverkehrs soll durch unterschiedliche Maßnahmen gesteigert werden. Gefördert werden sollen u.a. der Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze, Fahrradstraßen, Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser und die Erstellung von Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträger.⁶¹

Für das Land Brandenburg werden derzeit die Fördermodalitäten und Antragsunterlagen für die Kommunen erarbeitet; diese sollen im März 2021 vorliegen.

Nach derzeitigem Stand können damit notwendige Maßnahmen zum Radverkehr in der Flughafenregion unterstützt werden, darauf wird bei den passenden Leitprojekten hingewiesen.

Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder

Mit der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 soll das Angebot des Öffentlichen Personennahverkehrs verbessert und fortentwickelt werden. Dazu stehen unterschiedliche Förderprogramme zur Verfügung, u.a. die Förderung

- ≡ von Konzeptionen neuer Mobilitätsangebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Ergänzung des bestehenden Linienverkehrs (Laufzeit bis Ende 2024)
- ≡ von Strategien und deren Umsetzung zur Senkung des CO₂-Ausstoßes einschließlich einer nachhaltigen Mobilität, beispielsweise Investitionsvorhaben wie Park & Ride-Anlagen als Schnittstelle zum ÖPNV, energieeffiziente und klimafreundliche Antriebe im ÖPNV (Laufzeit bis Ende 2021)

⁵⁹ <https://lbv.brandenburg.de/5233.htm> (Zugriff 19.2.2021)

⁶⁰ Vollständige Richtlinie im Amtsblatt des Landes Brandenburg, s.a. https://bravors.brandenburg.de/br2/sixcms/media.php/76/Amtsblatt%203_21.pdf (Zugriff 19.2.2021)

⁶¹ <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~29-01-2021-neues-bundesprogramm-fuer-mehr-radverkehr-in-stadt-und-land> (Zugriff 19.2.2021)

- ≡ von ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen, zum Beispiel Bau-/Ausbau-/Grunderneuerungsinvestitionen von Verkehrswegen der Eisenbahn, sowie Planungsleistungen, zum Beispiel zur Vorbereitung von Investitionsentscheidungen (Laufzeit bis Ende 2024)

Programm STARK – Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten⁶²

Die Bundesregierung hat 2019 den Ausstieg Deutschlands aus der Kohlestromversorgung beschlossen und damit die Weichen für die Bewältigung des umfassenden Strukturwandels gestellt. Der Landkreis Dahme-Spreewald ist Bestandteil des Lausitzer Reviers und damit Teil der Förderkulisse. Das STARK-Programm⁶³ richtet sich u.a. an Kommunen, Hochschulen, gemeinsamen Verbünden, die den Transformationsprozess zu einer ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltigen Wirtschaftsstruktur in den Kohleregionen unterstützen. Zu den förderfähigen Bereichen zählen u.a. Vernetzung, Wissens- und Technologietransfer, Nachhaltige Anpassung öffentlicher Leistungen, Planungskapazitäten und Strukturentwicklungsgesellschaften, Gemeinsinn und gemeinsames Zukunftsverständnis uvm.

Das Programm STARK wird über die BAFA - Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle abgewickelt. Förderfähig sind Projekte, die anwendungsorientiert sind und einen erkennbaren Beitrag zum Förderziel leisten, also zur ökonomischen, ökologischen und sozial nachhaltigen Transformation der Kohleregionen. Die Förderhöhe beträgt bis zu 90 % der förderfähigen Ausgaben.

⁶² Förderrichtlinie zur Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten „STARK“, s.a. <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtlicher-teil?2&year=2020&edition=BAAnz+AT+26.08.2020> (Zugriff 26.2.2021)

⁶³ s.a. https://www.bafa.de/DE/Wirtschafts_Mittelstandsfoerderung/Beratung_Finanzierung/Stark/stark_node.html (Zugriff 26.2.2021)

6.3 Beschreibung und Zuordnung der Leitprojekte

Insgesamt werden rund 50 Projekte formuliert, die einen Beitrag zur Erreichung der strategischen Ziele für die Flughafenregion sowie der thematischen Entwicklungsziele leisten und den vier Themen Wohnen und Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Gewerbe, Verkehr und Mobilität sowie Grün- und Freiräume zugeordnet werden.

Die **Leitprojekte im Bereich Wohnen und Infrastruktur** setzen sich einerseits aus der Vorbereitung und Umsetzung von gemeinsamen Planungen und Grundlagen zusammen, die zur nachhaltigen Siedlungsentwicklung, zur Entwicklung geeigneter Wohnungsbaustandorte, zur Schaffung bedarfsgerechter, bezahlbarer Wohnraumangebote und zur Bereitstellung qualitätsvoller Bildungs- und Betreuungsangebote beitragen. Des Weiteren werden Leitprojekte formuliert, die der Intensivierung der regionalen und interkommunalen Zusammenarbeit sowie dem Wissens- und Informationstransfer dienen.

Im **Themenbereich Wirtschaft und Gewerbe** stehen vorrangig Leitprojekte im Fokus, die an wichtigen in der Flughafenregion laufenden Aktivitäten anknüpfen. Dazu gehören u.a. Maßnahmen aus laufenden Prozessen der Regionalen Wachstumskerne und der Regionalmanagements sowie auch Projekte, die Wissenschaft und Wirtschaft zusammenbringen und auf diese Weise die Flughafenregion als Modellregion und Innovationsgenerator profilieren.

Die Liste der **Leitprojekte in den Bereichen Verkehr und Mobilität** umfasst einerseits Vorhaben, die in der Hand der KAG-Mitglieder liegen. Dazu gehören u.a. tangentielle Busverbindungen, Radwegeverbindungen und Maßnahmen an Bahnhöfen/Bahnhofsumfeldern. Andererseits wird eine Reihe von Vorhaben benannt, die in Verantwortung Dritter liegen. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Gesamtentwicklung der Flughafenregion sind sie Teil des Leitprojektekanons, verknüpft mit der Forderung, diese konsequent und mit verlässlichen zeitlichen Angaben umzusetzen.

Aufgrund des weiter anhaltenden Wachstums in der Flughafenregion sowie vor dem Hintergrund sich ändernder Klimaverhältnisse erlangt die Grün- und Freiraumentwicklung eine immer wichtigere Rolle, um die Lebensqualitäten für Natur und Mensch zu erhalten und auszubauen. Die **Projekte im Bereich Grün- und Freiräume** greifen diese Herausforderungen auf und benötigen dabei in aller Regel intensive interkommunale Abstimmungen und Koordinierungen. Entsprechende Anforderungen an Arbeits- und Abstimmungsstrukturen sind damit verbunden, die in die Beschreibung der Leitprojekte einfließen.

Pro thematische Zielrichtung werden einige Leitprojekte mit einer **besonders hohen Priorität („Leitprojekt der KAG“)** benannt, die entweder durch die KAG-Mitglieder selbst vorangebracht oder durch die KAG-Mitglieder fachlich begleitet werden (vgl. Kap. 6.4). Darüber hinaus werden sechs Leitprojekte definiert, die als **Querschnittsprojekte** alle Themenfelder berühren und dem Interessensausgleich, der Verbesserung von vorliegenden Datengrundlagen sowie der Förderung der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung dienen.

Nachfolgend werden die Leitprojekte in einer Übersicht sowie in Form von Steckbriefen dargestellt. Neben einer Projekt- und Zielbeschreibung werden jeweils die Beiträge zur Erreichung der GSK-Ziele sowie deren Bedeutung für die regionale Entwicklung erläutert. Angaben zu Zeiträumen, Verantwortlichkeiten, Partnern, möglichen Kosten und Finanzierungsoptionen zeigen die Umsetzungsperspektiven auf.

Übersicht Leitprojekte

Wohnen und Infrastruktur	Wirtschaft und Gewerbe	Verkehr und Mobilität	Grün- und Freiräume
A.1 Wohnungsbauprojekte auf Stadtgüterflächen: Musikerviertel, Blankenfelde-Mahlow A.2 Gemeinsame Planungen und Konzepte A.2.1 <i>Gemeinsame Infrastrukturentwicklung in der ZES+-Region</i> A.2.2 <i>Achsenentwicklungskonzept Blankenfelde-Mahlow – Rangsdorf (inkl. Tempelhof-Schöneberg)</i> A.2.3 <i>Achsenentwicklungskonzept Ludwigsfelde – Großbeeren</i> A.2.4 <i>Gemeinsame Sportstätten-/Freizeitstandortplanung</i> A.3 Gemeinsame Initiative Bezahlbares Wohnen A.4 Wissenstransfer zur Anwendung von Instrumenten zur Steuerung der Nach- und Innenverdichtung und zur Förderung städtebaulicher Qualitäten A.5 Gemeinsame Kriterien für die Bestimmung geeigneter Wohnungsbaustandorte und -dichten	B.1 Technologiepark Funkerberg: Ansiedlung von Forschungseinrichtungen und Unternehmen im RWK Schönefelder Kreuz B.2 Fachliche Begleitung des Gemeinsamen Regionalmanagements Brandenburger Flughafenregion B.2.1 <i>Fachkräfteinitiative – Bündelung und Vernetzung in der Flughafenregion</i> B.2.2 <i>Beteiligung Ostdeutsches Wirtschaftsforum (OWF 2021)</i> B.2.3 <i>Marketing: Website Wirtschaftsregion Flughafen</i> B.3 Initiative „dahme_innovation“ B.4 Stärkung und Ausbau des Wissenschaftsstandortes Flughafenregion BER B.5 Standortentwicklung Airport City und Umfeld B.6 Forschungs- und Technologiecampus Dahlewitz B.7 Modellvorhaben zur individuellen gewerblichen Profilierung Entwicklungsstandort Ludwigsfelde B.8 Best Practice: Profilierung Gewerbegebiet Motzener Straße als Null-Emissionsgebiet B.9 Umsetzung des Modellprojektes „Stückgutlogistik GVZ Großbeeren/Gewerbegebiet Motzener Straße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg“	C.1 Verbesserung der tangentialen Busverbindungen C.2 Neue Mobilitätsangebote an Bahnhöfen/ Qualifizierung Bahnhofsumfelder C.2.1 <i>Fahrradparkhaus und Bhf Königs Wusterhausen</i> C.2.2 <i>Bahnhofsumfeld Ludwigsfelde</i> C.3 Qualifizierung/bauliche Maßnahmen entlang der Dresdner Bahn C.3.1 <i>RE-Halt Buckower Chaussee</i> C.3.2 <i>Turmbahnhof Blankenfelde-Mahlow</i> C.3.3 <i>Verlängerung S-Bahn Dahlewitz/Rangsdorf</i> C.3.4 <i>S-Bahnhalte Kamenzer Damm</i> C.4 Verlängerung der U7 bis Schönefeld (BER) C.5 Dynamisches Informationssystem Verkehr in der Flughafenregion C.6 Gesamtkonzept „Radwege Flughafenregion“ C.6.1 <i>Starterprojekte: Ausbau des Radwegenetzes</i> C.6.2 <i>Modellprojekt E-Bike-Mobility</i> C.7 Konzeption, Organisation und Durchführung einer Mobilitätskonferenz C.8 Straßenausbaumaßnahmen (Lückenschlüsse) C.8.1 <i>Ausbau der Osdorfer Straße: Großbeeren – Bezirk Steglitz-Zehlendorf</i> C.8.2 <i>Umfahrung Schulzendorf</i>	D.1 „Ökologischer Waldumbau“: Aufbau Klimaschutzwald D.2 Qualifizierung und Aufbau von kombinierten Rad- und Wanderwegen (Freizeitwege) D.3 Management von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen / Qualifizierung von Landschaftsräumen D.4 Teilräumliche Regionalparks in der Flughafenregion D.5 Klimaschutzkonzept für die Flughafenregion

Tab. 7: Übersicht Leitprojekte

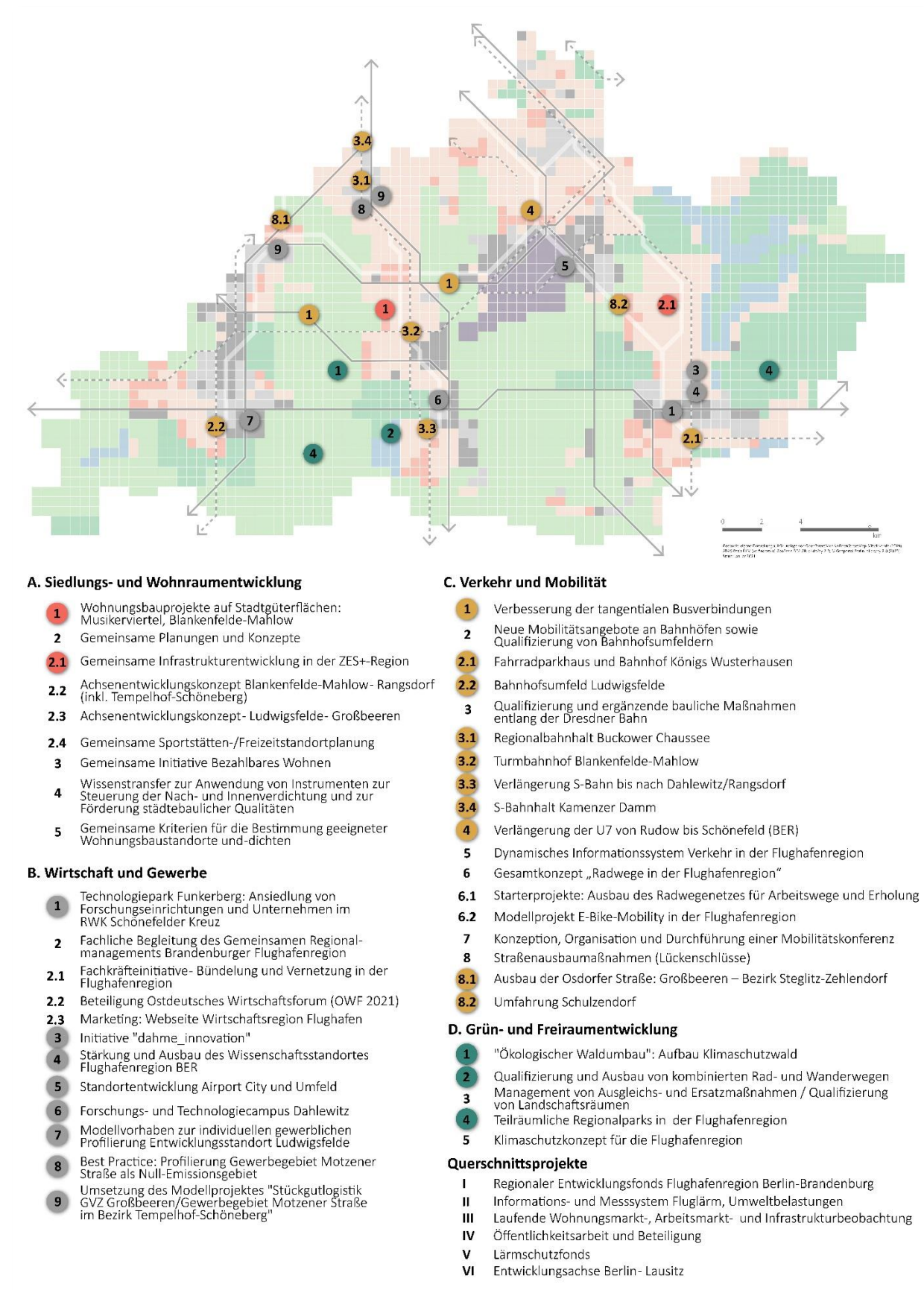


Abbildung 32: Übersicht Leitprojekte

A Siedlungs- und Wohnraumentwicklung

A.1 Wohnungsbauprojekte auf Stadtgüterflächen: Musikerviertel, Blankenfelde-Mahlow	Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Beim Pilotprojekt Musikerviertel in Blankenfelde-Mahlow handelt es sich um eine rund 15 ha große Fläche, die sich im Eigentum der Berliner Stadtgüter GmbH befindet und für die bereits Planungsrecht in Form des gemeindlichen Bebauungsplans M11 vorliegt. Auf Grundlage der durch den Berliner Senat beschlossenen „Grundsätze für die Kooperation der Berliner Stadtgüter GmbH mit Umlandgemeinden“ (2018) wurde die Fläche per Erbbaurecht an das Berliner Wohnungsbauunternehmen degewo vergeben. Die Fläche soll in enger Abstimmung mit der Gemeinde zu einem Wohnbaustandort mit etwa 300 WE und weiteren Flächen für den Gemeinbedarf und Parkanlagen entwickelt werden. Damit wird das Ziel verfolgt, die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in ihrer räumlichen Entwicklung und insbesondere bei ihrer Wohnraumentwicklung zu unterstützen und mehr bezahlbaren Wohnraum bereitzustellen.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur Entlastung des angespannten Wohnungsmarktes in der Region, insbesondere im Segment des bezahlbaren Wohnraumes. Zudem wird die Kooperation zwischen Berlin, den kommunalen Wohnungsbauunternehmen und den Umlandgemeinden auf Flächen der Berliner Stadtgüter modellhaft erprobt. Auf diese Weise können durch Übertragung der erfolgreich erprobten Verfahren weitere Flächenpotenziale (z.B. Ludwigsfelde, Stahnsdorf) aktiviert werden. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 5 - Im Jahr 2030 leben in der Flughafenregion 570.000 Einwohner (+ 10 %). ≡ WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soz. Infrastrukturvorhaben entwickeln ≡ WI 4 - Differenzierte Wohnraumangebote schaffen ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren	
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Berlin / Blankenfelde-Mahlow)
Umsetzung Zeit	ab 2023
Träger	degewo
Partner	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Berliner Stadtgüter GmbH, Senatsverwaltung für Finanzen
Kosten und Finanzierung	nicht bekannt
Status	In Vorbereitung
Priorität	Hoch

A.2 Gemeinsame Planungen und Konzepte

Beschreibung und Ziele

Viele der Herausforderungen sowie die Chancen und Möglichkeiten in der Flughafenregion können nur durch mehr gemeinsames Handeln bewältigt bzw. genutzt werden. Dies trifft insbesondere auf die Zusammenarbeit der Kommunen und Bezirke in den Achsengemeinschaften zu, da die Verflechtungen untereinander sowie die Chancen für gemeinsame Lösungsansätze besonders ausgeprägt sind. Gemeinsame Planungen und Grundlagen untersetzen das GSK auf der teilräumlichen Ebene und konkretisieren Zuständigkeiten, Aufgaben und Maßnahmenpakete für die einzelnen Kommunen. Im Weiteren muss es Ziel sein, die interkommunale Kooperation auf eine verbindliche Ebene zu führen, um gemeinsame Vorhaben voranzutreiben, ohne dabei die Kompetenzen und Eigenständigkeiten der Kommunen einzuschränken. Die Ergebnisse müssen dann in den kommunalen Planungen im Sinne einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Durch Erarbeitung von interkommunal abgestimmten Strategien und Planungen können die mit der Wachstumsdynamik verbundenen Chancen bestmöglich genutzt und zugleich Regelungen für die Reduzierung möglicher Belastungen getroffen werden. Zudem tragen gemeinsame Konzepterarbeitungen zur Intensivierung der Kooperationen zwischen den Kommunen bei.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 2 – Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit.
- ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen.
- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soz. Infrastrukturvorhaben entwickeln
- ≡ WI 5 - Qualitätsvolle Bildungs- und Betreuungsangebote bereitstellen
- ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren
- ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern
- ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen

Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Achsengemeinschaften 1-3)
Umsetzung	
Zeit	2021-2024
Träger	Kommunen
Partner	Kommunen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Regionale Planungsgemeinschaften, weitere Fachpartner
Kosten und Finanzierung	ca. 50.000 – 120.000 € Richtlinie Planungsförderung
Status	Projektideen
Priorität	Teils hoch, teils mittel

A.2.1 Gemeinsame Infrastrukturentwicklung in der ZES+-Region		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Die Kommunen Zeuthen, Eichwalde und Schulzendorf bilden einen gemeinsamen Siedlungsraum mit fließenden Übergängen in den Ortschaften. Weitere hohe Verflechtungen bestehen mit den benachbarten Kommunen Wildau und Schönefeld. Aufgrund der engen Beziehungen untereinander ergeben sich vielfältige Kooperationsansätze, um vorhandene Bedarfe bei der Versorgung mit qualitätsvollen Bildungs- und Betreuungsangeboten zu decken. Mit Durchführung einer gemeinsamen Bedarfsplanung der sozialen Infrastruktur in der Region ZES+ (Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, ggf. ergänzt um Wildau und Schönefeld) soll eine gemeinsam abgestimmte Grundlage für die Vorbereitung, Schaffung und Verwaltung von Betreuungs- und Bildungseinrichtungen im Gesamttraum erreicht werden. Diese Planungen müssen in den Kommunen in Form einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.		
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf, ggf. Wildau, Schönefeld)	
Umsetzung		
Zeit	2021-2023	
Träger	Noch offen (Vorschlag: Zeuthen)	
Partner	Landkreis Dahme-Spreewald, KAG Dialogforum (AG 3), Schul- und Kitaträger	
Kosten und Finanzierung	Bedarfsplanung: ca. 80.000 € ggf. Richtlinie Planungsförderung	
Status	Projektidee	
Priorität	Hoch	

A.2.2 Achsenentwicklungskonzept Blankenfelde-Mahlow – Rangsdorf (inkl. Tempelhof-Schöneberg)		
Beschreibung und Ziele Die regionale Verflechtung des südlichen Berliner Umlandes ist entlang der Verkehrsachsen S2, RE5 (Richtung Berlin Südkreuz) und B96 besonders intensiv. Aufgrund der besonderen räumlichen Lage der Achse in der Nachbarschaft des Flughafens sind insbesondere die Themen Fluglärm sowie die Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf wesentliche Faktoren, welche die Entwicklung des Raumes beeinflussen. Die Erarbeitung des Achsenentwicklungskonzeptes zielt darauf ab, gemeinsame Herausforderungen und Aufgaben in den Themenfeldern Wohnen und Siedlungsstruktur, Mobilität und Verkehr, soziale Infrastruktur, Kultur, Freizeit und Erholung, Natur- und Klimaschutz zu identifizieren, Chancen für die nachhaltige Entwicklung entlang der Achse zu ermitteln und hieraus eine zwischen Ländern und Kommunen abgestimmte Strategie mit konkreten Zielen und Handlungsschwerpunkten zu definieren und die Entwicklung proaktiv zu steuern. Diese Planungen müssen in den Kommunen in Form einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.		
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, ergänzt um Bezirk Tempelhof-Schöneberg)	
Umsetzung		
Zeit	2022-2024	
Träger	Noch offen	

Partner	Kommunen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, LK Teltow-Fläming, Bezirk Tempelhof-Schöneberg, weitere Fachpartner
Kosten und Finanzierung	ca. 120.000 € ggf. Richtlinie Planungsförderung, ergänzt durch eigene Mittel
Status	Projektidee
Priorität	Mittel

A.2.3 Achsenentwicklungskonzept Ludwigsfelde – Großbeeren

Beschreibung und Ziele

Die regionalen Verflechtungen des südlichen Berliner Umlandes entlang der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Achsen (B101, RE4) sind besonders intensiv. Die westlichste der Entwicklungsachsen in der Flughafenregion zeichnet sich durch eine große Zahl an Logistikbetrieben sowie verhältnismäßig große Wohnbaupotenzialflächen aus.

Die Erarbeitung eines gemeinsamen Achsenentwicklungskonzeptes soll dazu beitragen, die räumliche Entwicklung in stetiger interkommunaler und länderübergreifender Abstimmung insbesondere in den Themenfeldern Wohnen und Siedlungsentwicklung, Verkehr/ Mobilität sowie Wirtschaft/ Gewerbe zu betrachten. Ein solches Konzept kann die Erreichung der Ziele und Grundsätze des LEP HR unterstützen. Diese Planungen müssen in den Kommunen in Form einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.

Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Ludwigsfelde-Großbeeren)
Umsetzung	
Zeit	2022-2024
Träger	Noch offen (Vorschlag: Ludwigsfelde)
Partner	Beteiligte Kommunen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, LK Teltow-Fläming, Landschaftsplanung, weitere Fachpartner
Kosten und Finanzierung	ca. 60.000 € ggf. Richtlinie Planungsförderung
Status	Projektidee
Priorität	Mittel

A.2.4 Gemeinsame Sportstätten-/Freizeitstandortplanung

Beschreibung und Ziele

Ähnlich wie bei der Planung von Betreuungs- und Bildungseinrichtungen besteht auch im Bereich der Sportstätten bzw. Freizeitstandorte ein erhöhter Koordinierungsbedarf. Um diesem Rechnung zu tragen, kann auch die Planung der Sportstätten bzw. der Freizeitstandorte Gegenstand der interkommunalen Kooperation werden, um ggf. bereits vorhandene Angebote effizienter zu nutzen. Die seitens der Kommunen vorhandenen Planungen in diesem Bereich können zwischen benachbarten Kommunen oder innerhalb von Teilräumen abgeglichen und aufeinander abgestimmt werden. Diese Planungen müssen in den Kommunen in Form einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.

Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Achsendgemeinschaften 1-3)
Umsetzung	
Zeit	2022-2024
Träger	Gemeinden
Partner	Kommunen, weitere Fachpartner
Kosten und Finanzierung	Nicht bekannt offen
Status	Projektidee
Priorität	Mittel

A.3 Gemeinsame Initiative Bezahlbares Wohnen

Beschreibung und Ziele

Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum ist die zentrale Aufgabe aller Kommunen und Standorte, wird aber derzeit in unterschiedlicher Intensität verfolgt. Dabei rückt die Bezahlbarkeit immer mehr in den Fokus, da vorhandene Angebote dem Bedarf häufig nicht entsprechen bzw. nicht mehr decken. Durch die Etablierung einer gemeinsamen Initiative wird der Austausch insbesondere zwischen den Kommunen mit verfügbaren Flächenpotenzialen für die Wohnraumentwicklung angestrebt, um sich gemeinsam zu kommunalen Möglichkeiten und Instrumenten zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums (z.B. Städtebauliche Verträge, Konzept-/ Direktvergabeverfahren, Zwischenerwerbsmodell) zu verständigen und ein gemeinsames Verständnis für bezahlbares Wohnen in der Flughafenregion zu schaffen. Durch Wissens- und Informationstransfer zwischen den Kommunen z.B. durch Aufzeigen von Best-Practice-Beispielen und Erfolgsfaktoren sowie mit Unterstützung der Landesebene können kommunale Handlungsmöglichkeiten erweitert und die Grundlagen für gemeinsame Wohnungsbauprojekte geschaffen werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Die Initiative trägt dazu bei, ein gemeinsames Problem- und Aufgabenverständnis zwischen allen Kommunen zur Schaffung bezahlbaren Wohnraums und somit die notwendigen Voraussetzungen für eine aktive gemeinwohlorientierte Wohnraumentwicklung zu schaffen.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 5 - Im Jahr 2030 leben in der Flughafenregion 570.000 Einwohner (+ 10 %).
- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soz. Infrastrukturvorhaben entwickeln
- ≡ WI 4 - Differenzierte Wohnraumangebote schaffen
- ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (Fokus auf Kommunen mit Flächenpotenzialen mit zu erwartender hoher Bautätigkeit)
Umsetzung	
Zeit	Ab 2021
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG), Bund, Länder
Partner	Gemeinden, Landkreise, Bund, Länder

Kosten und Finanzierung	Aufbau und fortlaufende Begleitung der Initiative: ca. 20.000 € p.a. Eigenmittel KAG
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

A.4 Wissenstransfer zur Anwendung von Instrumenten zur Steuerung der Nach- und Innenverdichtung und zur Förderung städtebaulicher Qualitäten

Beschreibung und Ziele

Maßnahmen der Nach- und Innenverdichtung bieten grundsätzlich die Möglichkeit, zusätzlichen Wohnraum bzw. Einrichtungen sozialer Infrastruktur auf bislang untergenutzten Grundstücken zu realisieren sowie städtebauliche Qualitäten zu fördern. Die tatsächliche Umsetzung wird aufgrund herausfordernder Rahmenbedingungen sowie nur begrenzter kommunaler Steuerungsmöglichkeiten (z.B. Eigentumssituation, ungünstige Grundstückszuschnitte) häufig gehemmt. Erfahrungen und Praxisbeispiele sollen in Form einer Veranstaltungs- bzw. Seminarreihe für die KAG-Mitglieder zugänglich gemacht werden und zur Diskussion über Handlungsbedarfe und Lösungsansätze anregen. Dazu gehört, konkrete Herausforderungen und Strategien in den Blick zu nehmen und untereinander in einen kontinuierlichen Austausch zu kommen. Auf diese Weise kann kommunales Handeln bei der Bewertung, Steuerung und Beförderung qualitätsvoller Nach- und Innenentwicklung gestärkt werden. Beispielsweise existieren im Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) bereits Methodenansätze einer Wohnungsbaupotenzialermittlung sowie einer automatisierten Innenbereichsabgrenzung. Ferner wurden dazu im Rahmen der Wohnungsbaupotenzialuntersuchung für das Berliner Umland methodische Ansätze entwickelt.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Durch den Wissenstransfer auf gesamträumlicher Ebene können alle Kommunen in der Flughafenregion ihre eigenen Steuerungsfähigkeiten optimieren und auf diese Weise städtebauliche Qualitäten sowie bedarfsgerechtes Wohnen in allen Teilräumen gefördert werden.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit.
- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken
- ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	ab 2022
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG), Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V. (KNF)
Partner	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (MIL)
Kosten und Finanzierung	ca. 10.000 € p.a. Eigenmittel der KAG, ggf. Unterstützung durch MIL
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

A.5 Gemeinsame Kriterien für die Bestimmung geeigneter Wohnungsbaustandorte und -dichten

Beschreibung und Ziele

Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung im Gesamttraum sowie zur Förderung städtebaulicher qualitätsvoller und urbaner Wohnbaustandorte ist die Bestimmung geeigneter Standorte und Dichten für Wohnen und sozialer Infrastrukturvorhaben unabdingbar. Dafür ist die Ermittlung und Vereinbarung nachvollziehbarer Kriterien für die Identifikation von Flächen mit hoher Eignung für den Wohnungsbau beabsichtigt. Erste Kriterien für solche Wohnbaustandorte wurden bereits in der Wohnungsbaupotenzialstudie für den Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam benannt. Dazu gehören u.a. Nähe zu Schutzgebieten, Einbindung in Siedlungszusammenhängen, Nähe zu ÖPNV/SPNV-Anschlüssen, vorhandene Infrastrukturausstattungen (Kitas, Schulen, Nahversorgung usw.). Dazu gehören ferner Bestimmungen zu Gebäudetypologien, Bauformen sowie die Beschreibung von Standortqualitäten unter besonderer Berücksichtigung des Faktors Lärm. In einem transparenten Diskussionsprozess sollen sich die KAG-Mitglieder zu gemeinsamen Kriterien verständigen, die als Grundlage für die Bewertung zukünftiger Wohnbaustandorte genutzt werden sollen. Dies unterstützt die KAG-Mitglieder z.B. bei der Entwicklung und Begleitung von Wohnungsbauvorhaben.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Die Vereinbarung einheitlicher Kriterien in der gesamten Flughafenregion unterstützt die Herstellung qualitätvoller Standorte und damit die Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit.
- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken
- ≡ WI 3 - Geeignete Standorte für Wohnen und soz. Infrastrukturvorhaben entwickeln
- ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	2022
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG)
Partner	Beteiligte Kommunen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg (KNF) e.V.
Kosten und Finanzierung	20.000 € Eigenmittel der KAG, ggf. Unterstützung durch MIL, SenSW, KNF e.V.
Status	Projektidee
Priorität	Mittel

B Wirtschaft und Gewerbe

B.1 Technologiepark Funkerberg: Ansiedlung von Forschungseinrichtungen und Unternehmen im RWK Schönefelder Kreuz		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Der Funkerberg umfasst Flächen der Städte Königs Wusterhausen und Wildau und ist Wiege des deutschen Rundfunks. Die über 50 ha große Sondergebietsfläche für Forschung und Entwicklung soll unter Einbindung der Technischen Hochschule Wildau und anderer Forschungseinrichtungen zu einem Technologiestandort ausgebaut werden. Die Städte Königs Wusterhausen und Wildau erwägen, z.B. gem. § 205 BauGB einen Planungsverband für die Koordination und Umsetzung zu gründen. Die Erschließung für gewerbliche Teilflächen wurde bereits abgeschlossen. In dem Industriedenkmal „Sendehaus 1“ im Eigentum der Stadt Königs Wusterhausen soll das Kultur- und Wissenschaftszentrum Funkerberg als Standort für technologieorientierte Unternehmen und Forschungseinrichtungen entstehen. In Vorstudien wurden Branchen identifiziert, die an diesem Standort gute Entwicklungschancen haben (z.B. Luftfahrttechnik, Energietechnik, Biotechnologie). Die Entwicklung des Technologieparks Funkerberg wird von Königs Wusterhausen, Schönefeld und Wildau als Schlüsselmaßnahme im RWK Schönefelder Kreuz geführt.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit dem Vorhaben kann der Wissenschaftsstandort Wildau/Königs Wusterhausen sowie die Unternehmens- und Forschungslandschaft in der Flughafenregion weiter gestärkt werden. Die Lagegunst (Erreichbarkeit, Flughafennähe, Umfeld, Historie) macht den Standort für wissensintensive Unternehmen interessant. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung. ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken		
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Städte Königs Wusterhausen und Wildau)	
Umsetzung		
Zeit	laufend, in Vorbereitung und teilweiser (KW) Umsetzung seit ca. 2012	
Träger	Stadt Königs Wusterhausen	
Partner	Stadt Wildau, Technische Hochschule Wildau	
Kosten und Finanzierung	Investitionskosten Sendehaus 2 Mio. € Finanzierung aus GRW-Mitteln o.a.	
Status	Laufendes Projekt	
Priorität	Hoch	

B.2 Fachliche Begleitung des Gemeinsamen Regionalmanagements Brandenburger Flughafenregion		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Das GRW-Regionalmanagement wird seit 2020 in Verantwortung der Stadt Ludwigfelde für den Brandenburger Teil der Flughafenregion in Zusammenarbeit mit den Landkreisen Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald umgesetzt. Auch der Landkreis Oder-Spree hat seine Bereitschaft zur Kooperation signalisiert. Thematische Schwerpunkte sind Arbeits- und Fachkräftesicherung, Standortmarketing, Wirtschaftsverkehr und Mobilität. Hierzu können in einem Zeitraum von drei Jahren nicht-investive Projekte und Vorhaben umgesetzt werden; das Aufgabenspektrum wurde bereits abgestimmt, s.u. Teilprojekte 2.1, 2.2 und 2.3. sowie C.7 Konzeption, Organisation und Durchführung einer Mobilitätskonferenz. Die fachliche Begleitung, der Wissens- und Informationstransfer sowie die Verknüpfung mit den Aktivitäten im Dialogforum soll über die AG 3 erfolgen. Dabei sollte die Verknüpfung mit dem geplanten Regionalmanagement um den Tesla-Standort gesichert werden.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit diesem Vorhaben kann sich die Flughafenregion in den ausgewählten Themenbereichen profilieren und ihre Attraktivität durch gute Angebote, Pilotprojekte, Vernetzung weiter steigern. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 – Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern		
Räumliche Wirkung	gesamträumlich (insbesondere Brandenburger Teil)	
Umsetzung		
Zeit	Herbst 2020 – Herbst 2023	
Träger	Stadt Ludwigsfelde	
Partner	Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald, KAG Dialogforum (AG 3), sowie Partner für die Teilaufgaben	
Kosten und Finanzierung	800.000 €, rd. 267.000 € p.a. Förderung GRW-Regionalmanagement für Regionale Wachstumskerne (75 %), über ILB, Eigenanteil durch Stadt Ludwigsfelde sowie Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald	
Status	Laufendes Projekt	
Priorität	Hoch	

B.2.1 Fachkräfteinitiative – Bündelung und Vernetzung in der Flughafenregion

Beschreibung und Ziele

Für die Flughafenregion sollen die unterschiedlichen, derzeit auf Ebene der Landkreise organisierten Fachkräfteinitiativen zusammengeführt und gebündelt werden. Das Thema Arbeits- und Fachkräfte muss für die Flughafenregion (inkl. Berlin) zusammengedacht werden, um den verschiedenen Herausforderungen (Beschäftigung am Flughafen BER, Tesla, Vermittlung Schule-Beruf, Wissenschaftspersonal, Hochschulabsolventen etc.) gerecht zu werden.

Vorgesehen sind ein regionaler Vernetzungsworkshop, die regelmäßige Abstimmung der Akteure sowie die Durchführung gemeinsamer Veranstaltung(en), wie z.B. einer Ausbildungsmesse, eine Imagekampagne bzw. einzelne Marketing-Aktionen.

Umsetzung	
Zeit	Laufende Aufgaben Herbst 2020 – Herbst 2023
Partner	s.o., ferner Bundesagentur für Arbeit, FBB etc.
Kosten und Finanzierung	Teil des Gesamtbudgets

B.2.2 Beteiligung Ostdeutsches Wirtschaftsforum (OWF 2021)

Beschreibung und Ziele

Das jährlich stattfindende Ostdeutsche Wirtschaftsforum bringt Akteure verschiedener Professionen (Wirtschaft, Politik, Wissenschaft) in den Dialog und ist als Zukunftstreffen ein bedeutsames Format des interdisziplinären Austausches. Die Flughafenregion als eines der am stärksten wachsenden Wirtschaftsregion Deutschlands war dort bisher nicht präsent und könnte sich dort gezielt präsentieren. Ergänzend ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Wirtschaftswoche, Handelsblatt o.ä.) erforderlich.

Umsetzung	
Zeit	Ab 2021 (Bad Saarow), wiederkehrend in den kommenden Jahren
Partner	s.o.
Kosten und Finanzierung	Teil des Gesamtbudgets, rd. 8.000 € p.a.

B.2.3 Marketing: Website Wirtschaftsregion Flughafen

Beschreibung und Ziele

Mit dem Aufbau einer Website für die Wirtschaftsregion Flughafen soll die öffentliche Wahrnehmung der Flughafenregion als Wirtschaftsstandort gestärkt werden. Sie soll die Qualitäten und Stärken der Flughafenregion kenntlich machen und gleichzeitig die technische Infrastruktur für die Umsetzung weiterer informationsbasierter Aktivitäten (z.B. Flächeninformationssystem) bieten.

Umsetzung	
Zeit	Start II. Quartal 2021, laufende Pflege bis 2023
Partner	s.o., Partner der Kommunalen Wirtschaftsförderungen
Kosten und Finanzierung	Teil des Gesamtbudgets, einmalig rd. 5.000 €, Pflege 3.000 € p.a.,

B.3 Initiative „dahme_innovation“	
Beschreibung und Ziele Unter der Dachmarke „dahme_innovation“ sollen die Aktivitäten in der Technologieregion Zeuthen-Wildau-Königs Wusterhausen zusammengefasst werden. Ein Bestandteil davon ist etwa die Verstärkung der Umlandkooperation von Unternehmen und Forschungseinrichtungen. Dies entspricht auch den Zielen für den RWK Schönefelder Kreuz. Grundlage für die Umsetzung der Dachmarke ist die „Entwicklungsstrategie und Dachmarkenkonzeption für die Technologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen“ (Berlin, 2020). Die Umsetzung wird über ein GRW-Regionalmanagement in Verantwortung des Landkreises Dahme-Spreewald gesichert.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit dem Vorhaben kann der Wissenschaftsstandort sowie die Identität mit der Flughafenregion gestärkt werden. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern	
Räumliche Wirkung	Achsendengemeinschaft 3, Städte Königs Wusterhausen und Wildau, Gemeinde Zeuthen
Umsetzung	
Zeit	Ab 2021, drei Jahre
Träger	Landkreis Dahme-Spreewald, Städte Königs Wusterhausen und Wildau, Gemeinde Zeuthen
Partner	Hochschulen, Unternehmen, Wirtschaftsförderungsgesellschaft des Landkreises Dahme-Spreewald etc.
Kosten und Finanzierung	800.000 €, rd. 267.000 € p.a. Förderung GRW-Regionalmanagement (75 %), über ILB, Eigenanteil durch Landkreis Dahme-Spreewald
Status	Laufendes Projekt
Priorität	Mittel

B.4 Stärkung und Ausbau des Wissenschaftsstandortes Flughafenregion BER		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Die aktuelle im Rahmen des Projektes „innohub13“ vorgelegte Flughafenumfeldanalyse der TH Wildau thematisiert die hervorragenden Potenziale der Flughafenregion in der Zusammenarbeit von Wissenschaft, Forschung und Unternehmen. Unter anderem werden die Handlungsansätze "Ausbau des Wissenschafts- und Technologiestandortes Wildau durch die Ansiedlung weiterer Wissenschaftseinrichtungen“ und „Stärkung der Funktion als Kooperationsknoten und Mittler zwischen den Berliner und Lausitzer Wissenschafts- und Technologiepotenzialen" definiert. Im Ergebnis der Untersuchung hat die TH Wildau dem Dialogforum die Durchführung eines partizipativen Szenarioprozesses unter Einbindung von Experten, Unternehmen und Wissenschaft für die – erweiterte – Flughafenregion angeboten (Regional Foresight). Damit sollen die Innovationspotenziale der Flughafenregion deutlicher herausgearbeitet und Ansätze für die Umsetzung definiert und vorbereitet werden. Die Ergebnisse müssen ggf. in den Kommunen im Sinne einer Bedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit dem Vorhaben kann der Wissenschaftsstandort Flughafenregion gestärkt werden. Die Zusammenarbeit mit und Unterstützung durch eine profilierte, in der Flughafenregion ansässige Hochschule bietet neue Möglichkeiten der Profilierung und der qualitativen Weiterentwicklung. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa. ≡ S 2 – Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken		
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (Einbeziehung weiterer Standorte wie Potsdam, Luckenwalde, Fürstenwalde/Spree etc.)	
Umsetzung		
Zeit	Umsetzung April 2021 bis April 2022	
Träger	Technische Hochschule Wildau	
Partner	Kommunen, Unternehmen und Akteure der Wirtschaftsförderung in der Flughafenregion	
Kosten und Finanzierung	Keine direkten Kosten für die KAG, zeitlicher Aufwand für Mitwirkung Finanzierung über TH Wildau über innohub13, bis Ende 2022	
Status	In Vorbereitung	
Priorität	Hoch	

B.5 Standortentwicklung Airport City und Umfeld

Beschreibung und Ziele

Die Entwicklung der Flächen und Standorte zwischen der Autobahnabfahrt Flughafen BER und dem Terminal 1 wird von der FBB auf Grundlage des Masterplans BER 2040 vorbereitet. Vorgesehen ist auf FBB-Flächen und auf Basis des Planfeststellungsbeschlusses die Ansiedlung von Büronutzungen, Coworking-Spaces, Kongressflächen, Hotels, Handel und Kultur (Midfield Gardens). Während die Nachfrage nach Flächen für Kongresse und Hotellerie derzeit eher gering ist, werden Bürogebäude, Produktions- und Lagerflächen nachgefragt. Nach Angaben der FBB spricht für den Standort die unmittelbare Nähe zum Flughafen (Terminal 1) sowie die gute Erreichbarkeit für den Schienenverkehr. In die weiteren Planungen für die Midfield Gardens ist die Anbindung des BER für den Rad(schnell)verkehr sowie die Verlängerung der U7 (Hochbahn) mitzudenken. Erforderlich ist die laufende Abstimmung in der Flughafenregion zu den Entwicklungen und Sachständen. Dies sollte im Dialogforum über die AG 3 erfolgen.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Das Angebot attraktiver Flächen im unmittelbaren Flughafenumfeld kann internationale Unternehmen anziehen, die langfristig die Flughafennähe benötigen. Das Flächenangebot der Flughafenregion insgesamt kann damit sinnvoll ergänzt und komplettiert werden.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa.
- ≡ S 6 - Im Jahr 2030 gibt es in der Flughafenregion (Brandenburger Teil) 90.000 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze (+15 %).
- ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten
- ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren
- ≡ WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen
- ≡ WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 3 und Gemeinde Schönefeld)
Umsetzung	
Zeit	Langfristig, in Abhängigkeit von Investitionen der Unternehmen und Bauherren
Träger	Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB)
Partner	Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB), Gemeinde Schönefeld
Kosten und Finanzierung	Nicht bekannt, Investitionen der FBB sowie von Unternehmen und Investoren
Status	In Vorbereitung bzw. erste Bausteine in Umsetzung
Priorität	Hoch

B.6 Forschungs- und Technologiecampus Dahlewitz

Beschreibung und Ziele

Die Errichtung eines Forschungs-, Technologie- und Gründer Campus in Dahlewitz soll zur Stärkung des Luftfahrtcluster BER beitragen sowie die Ansiedlung von Laboren, Versuchswerkstätten und Forschungspartnern (Forschungsinstitute, KMU) ermöglichen. Die Campusflächen sind teilweise im Eigentum des Flugzeugtriebwerkeherstellers Rolls-Royce Deutschland. In einer Machbarkeitsuntersuchung (2019) wurden Umsetzungsmöglichkeiten und –aufgaben definiert.

Die aktuelle Corona-Pandemie sowie die unsicheren Aussichten der Luftfahrtindustrie haben die weitere Umsetzung verlangsamt. Das Vorhaben wird von der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow sowie dem brandenburgischen Wirtschaftsministerium weiterhin verfolgt bzw. befürwortet. Die Ergebnisse und Anforderungen aus dem Projekt müssen in der Gemeinde in Form einer Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Mit dem Vorhaben kann das Cluster Luftfahrt in Verbindung mit weiteren Nutzern und Nutzungen gestärkt werden. Die Lagegunst (Erreichbarkeit, Flughafennähe, Umfeld, Flächenverfügbarkeit) macht den Standort grundsätzlich interessant. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung.
- ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten
- ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren
- ≡ WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen
- ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 2, Gemeinden Blankenfelde-Mahlow mit Rangsdorf)
Umsetzung	
Zeit	Mittel- und langfristig (unklar)
Träger	Noch nicht bekannt
Partner	Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Unternehmen (z.B. Rolls Royce), evtl. Landkreis Dahme-Spreewald, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE), TH Wildau, Landschaftsplanung u.a.
Kosten und Finanzierung	Noch offen
Status	In Vorbereitung (Verhandlungen über Grunderwerb laufen)
Priorität	Mittel

B.7 Modellvorhaben zur individuellen gewerblichen Profilierung Entwicklungsstandort Ludwigsfelde

Beschreibung und Ziele

In der Stadt Ludwigsfelde ist eine rd. 230 ha großer Fläche südöstlich des Kreuzes Ludwigsfelde-Ost zwischen A10 und B101 als industrieller Vorsorgestandort ausgewiesen. Die Tesla-Investition in Grünheide (Mark) zeigt deutlich, wie wichtig vorbereitete Flächen für Standortentscheidungen und Unternehmensinvestitionen sind.

Das Modellvorhaben soll dazu dienen, die Anwendung der im thematischen Workshop Wirtschaft und Gewerbe formulierten Ansiedlungsleitsätze an diesem Standort in der Praxis zu erproben und notwendige Aufgaben abzuleiten. Die Ergebnisse und Anforderungen aus dem Projekt müssen in der Stadt in Form einer kommunalen Infrastrukturbedarfsplanung weiter untersetzt und präzisiert werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Das Modellprojekt kann dazu beitragen, einen neuen Industriestandort mit zusätzlichen Entwicklungschancen vorzubereiten. Zusätzlich kann die angestrebte Abstimmung in der Flughafenregion zu größeren Ansiedlungen erprobt werden.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren
- ≡ WG 1 - Regionales Profil stärker herausbilden und gemeinsam vermarkten
- ≡ WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen
- ≡ WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren

Räumliche Wirkung	Gesamträumliche (vor allem Achsengemeinschaft 1, Stadt Ludwigsfelde)
Umsetzung	
Zeit	ab 2022
Träger	Stadt Ludwigsfelde
Partner	Landkreis Teltow-Fläming, KAG Dialogforum (AG 3), Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Energie (MWAE), Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming (Abstimmung Regionalplan 3.0)
Kosten und Finanzierung	Noch offen
Status	Projektidee
Priorität	Mittel

B.8 Best Practice: Profilierung Gewerbegebiet Motzener Straße als Null-Emissionsgebiet

Beschreibung und Ziele

Das Unternehmensnetzwerk „Motzener Straße“ verfolgt das Ziel, die Energie- und CO₂-Bilanz des Gewerbegebietes zu senken und diese Reduktion sichtbar und nachvollziehbar zu machen, etwa als Standortmerkmal und Vermarktungselement. Die Umsetzung soll durch Maßnahmen der Unternehmen, z.B. Versorgung mit regenerativem Strom, Nutzung und Speicherung von Abwärme, Förderung klimafreundlicher Mobilität, Reststoffverwertung und Tausch etc., erfolgen und durch das Energie- und Klimamanagement im Bezirk Tempelhof-Schöneberg unterstützt werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Die Vermeidung von Emissionen wird zukünftig zu einer großen Herausforderung für Unternehmen werden. Leistungen und Produkte mit geringem CO₂-Fußabdruck werden verstärkt nachgefragt. Die bereits gewonnenen Beispiele und Erfahrungen aus dem Gewerbegebiet Motzener Straße als Null-Emissionsgebiet (NEMO) können für andere Standorte als gutes Beispiel dienen.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung.
- ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 1)
Umsetzung	
Zeit	Laufend
Träger	Unternehmensnetzwerk Motzener Straße e.V.
Partner	Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Unternehmen
Kosten und Finanzierung	Nicht bezifferbar
Status	In Umsetzung
Priorität	Mittel

B.9 Umsetzung des Modellprojektes „Stückgutlogistik GVZ Großbeeren/Gewerbegebiet Motzener Straße im Bezirk Tempelhof-Schöneberg“

Beschreibung und Ziele

Die Ergebnisse der als länderübergreifendes Kooperationsprojekt durchgeführten Machbarkeitsstudie zu diesem Thema liegen vor: Sie zeigen, dass eine Reduzierung von Schwerverkehren sowie die Einsparung von CO₂-Emissionen durch die Bündelung von Verkehren technisch, logistisch und wirtschaftlich grundsätzlich möglich ist. Ziel ist nun ein bis zu dreijähriges Pilotprojekt zur Erprobung der Ansätze in Form eines finanzierten Modellversuchs in der Praxis. Damit sollen die identifizierten Ansätze im Realbetrieb überprüft und Transportverkehre reduziert sowie neu gedacht werden. Mögliche Anforderungen aus dem Projekt müssen in der kommunalen Infrastrukturbedarfsplanung berücksichtigt werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Das Modellprojekt kann neue Praxis-Ansätze im Bereich der Logistik liefern. Die Flughafenregion mit seiner hohen Nachfrage nach Logistikfläche und –leistungen bietet dafür ein gutes Versuchsfeld.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung.
- ≡ WG 2 - Gewerbliche Standorte individuell profilieren
- ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern
- ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 1)
Umsetzung	
Zeit	Ab 2022 (Pilotbetrieb), bis 2025
Träger	Unklar, z.B. Unternehmensnetzwerk Motzener Straße e.V., Unternehmen und Logistiker
Partner	siehe Träger, auch Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK), Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
Kosten und Finanzierung	Noch offen Finanzierung angestrebt über Pilotprojekt (3 Jahre).
Status	Projektidee, Machbarkeitsstudie abgeschlossen
Priorität	Mittel

C Verkehr und Mobilität

C.1 Verbesserung der tangentialen Busverbindungen		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Der SPNV und ÖPNV ist entlang der radialen Achsen im Grundsatz gut ausgebaut. Ein Defizit besteht bei leistungsstarken bzw. tangentialen Ost-West Busverbindungen, insbesondere über Landkreisgrenzen hinweg. Dies betrifft zum einen die Verbindung zwischen Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow, zum anderen zwischen Blankenfelde-Mahlow und Schönefeld sowie zwischen Rangsdorf, Mittenwalde und Königs Wusterhausen. Für Teilbereiche wurden u.a. im sogenannten Nordraumkonzept des Landkreises Teltow-Fläming Vorschläge für eine Verbesserung der Linienführung, der Taktverdichtung etc. formuliert. Auf dieser Grundlage plant die Gemeinde Großbeeren die Errichtung eines Umsteigeknotens im nördlichen Gemeindegebiet (GVZ), der in Form eines Mobilitätshubs weiter entwickelt werden kann. Die Gemeinde Schönefeld ist grundsätzlich bereit, eigene Mittel ergänzend für die Bestellung landkreisübergreifender Busverbindungen zur Verfügung zu stellen. Erforderlich ist eine enge Zusammenarbeit der Nahverkehrsunternehmen, der Landkreise sowie der betroffenen Städte und Gemeinden. Ferner sollten tangential Ost-West Busverbindungen in den Nahverkehrsplänen beider Landkreise verbindlich verankert werden. Mögliche Anforderungen aus der Projektumsetzung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Städte und Gemeinden sowie Landkreise berücksichtigt werden.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Die Verbesserung des Angebots an Busverbindungen steigert die Attraktivität des Umweltverbundes, sorgt für eine KFZ-unabhängige Erreichbarkeit und kommt damit u.a. pendelnden Arbeitskräften zugute. Die Busverbindungen bilden damit eine wichtige Ergänzung zum SPNV. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren		
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich	
Umsetzung		
Zeit	ab 2022	
Träger	Aufgabenträger der ÖPNV: Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald, Städte und Gemeinden	
Partner	Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)	
Kosten und Finanzierung	Noch offen, laufende, jährliche Bestellung erforderlich	
Status	Nordraumkonzept im LK Teltow-Fläming liegt vor, Bestellung der Leistungen noch offen	
Priorität	Hoch	

C.2 Neue Mobilitätsangebote an Bahnhöfen sowie Qualifizierung von Bahnhofsumfeldern

Beschreibung und Ziele

Die Verbesserung der Mobilitätsangebote umfasst eine Vielzahl verschiedener Aufgabenfelder, u.a. die Gestaltung der "Übergänge" zwischen Trassenplanungen (i2030) und den Bahnhöfen (kommunale bzw. Eigentümerverantwortung) und Qualifizierung von Bahnhofsumfeldern bzw. die Gestaltung von Knotenpunkten des SPNV bzw. des ÖPNV. Weiterhin müssen die Bahnhöfe an die Mobilitätsangebote und Siedlungsstrukturen im Bahnhofsumfeld angepasst und verknüpft werden.

Die konkreten Ziele liegen in der Definition und Dimensionierung von zusätzlichen Park&Ride und Bike&Ride-Angeboten, die Schaffung neuer Mobilitätsangebote (E-Mobilität, Sharing Mobility, etc.), die Verknüpfung mit der Stadt- und Siedlungsstruktur sowie Dienstleistungen und Kultur, Einzelhandel etc. im Umfeld der Bahnhöfe und die Stärkung der Angebote des Umweltverbundes im Allgemeinen.

Viele Städte und Gemeinden im Land Brandenburg planen bereits entsprechende Maßnahmen an ihren Bahnhöfen und Haltepunkten, die mit Mitteln aus unterschiedlichen Förderprogrammen des Landes Brandenburg gefördert werden können. Der Berliner Senat vertritt die Auffassung, dass nur P+R-Anlagen an den wohnortnächsten Bahnhöfen oder Haltepunkten des öffentlichen (Schienen-) Verkehrs die Straßenentlastung und die Auslastung des Öffentlichen Personennahverkehrs optimieren. Er konzentriert sich in Berlin auf den Ausbau von B+R-Anlagen, Radwegen und ÖPNV. Zudem stehen die Länder Berlin und Brandenburg in engem Austausch bzgl. eines gemeinsamen Vorgehens im Berliner Umland (LoI von August 2020). Da der ruhende Verkehr im Aufgabenbereich der Berliner Bezirke liegt, übernehmen diese bei konkreten Standorten die Einzelfallprüfung. Mögliche Anforderungen aus der Projektumsetzung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Kommunen, der Länder und der Deutschen Bahn AG berücksichtigt werden.

Erforderlich ist die laufende Information in der Flughafenregion zu den Entwicklungen und Sachständen. Dies sollte im Dialogforum über die AG 3 erfolgen

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Die Verbesserung der Mobilitätsangebote fördert den Umstieg auf Angebote des Umweltverbundes und sorgt insgesamt für eine bessere Erreichbarkeit von Orten in der Region. Gleichzeitig können die Bahnhöfe innerhalb der Städte und Gemeinden die Funktion als Zentren wahrnehmen und damit einen Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung leisten.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken
- ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren
- ≡ VM 2 - Pendlerverkehre vermeiden bzw. reduzieren
- ≡ VM 4 - Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich bzw. beteiligte Städte und Gemeinden
Umsetzung	
Zeit	Laufende Aufgabe
Träger	Städte und Gemeinden (z.B. Großbeeren, Schönefeld, Ludwigsfelde, Königs Wusterhausen, Wildau)
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, infravelo GmbH, BVG, Nahverkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG, Mobilitätsanbieter

Kosten und Finanzierung	Individuelle Projektkosten je Einzelmaßnahme
Status	Unterschiedlicher Sachstand je Einzelmaßnahme
Priorität	Hoch

C.2.1 Fahrradparkhaus und Bahnhof Königs Wusterhausen

Beschreibung und Ziele

Der Bahnhof Königs Wusterhausen stellt gegenwärtig einen Engpass auf der Strecke zwischen Berlin und Cottbus dar. Im Zuge der Umgestaltung soll dieser Engpass behoben werden, um die Kapazität auf der Schienenstrecke zu erhöhen. Die Umgestaltung des Bahnhofs Königs Wusterhausen ist Bestandteil der zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der Deutschen Bahn abgestimmten Entwicklungsprojekte für die Hauptstadtregion (Strategie „i2030“).

Zu den Maßnahmen zählen die Erhöhung der Gleiszahl am Bahnhof Königs Wusterhausen, der Ausbau einer Unterführung (im Planfeststellungsverfahren), die Bahnhofsumfeldgestaltung und nicht zuletzt die Errichtung eines Fahrradparkhauses (Bauvorbereitung läuft).

Das Fahrradparkhaus ist Bestandteil der Planungen zum Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen. Infolge des gestiegenen prognostizierten Bedarfs weist das Fahrradparkhaus eine größere Anzahl an Stellplätzen, Ladestationen sowie einen Fahrradladen/Reparaturservice auf.

Umsetzung	
Zeit	Kurzfristig
Träger	Stadt Königs Wusterhausen
Partner	VBB, Nahverkehrsunternehmen, Deutsche Bahn AG, Mobilitätsanbieter
Kosten und Finanzierung	2,3 Mio. €; Förderung aus RiLi ÖPNV-Invest
Status	In Planung
Priorität	Hoch

C.2.2 Bahnhofsumfeld Ludwigsfelde

Beschreibung und Ziele

Die Kernstadt Ludwigsfeldes unterliegt gegenwärtig einer starken Trennung durch die Trasse der Anhalter Bahn. Im Rahmen des Projektes soll das gegenwärtig gewerblich genutzte östliche Bahnhofsumfeld in Form eines gemischt genutzten Quartiers besser in den Stadtraum eingebunden werden. Dazu zählt auch eine entsprechende Neuorganisation des Bahnhofes und seiner Funktionen, u.a. der Bushaltestellen. Geplant ist u. a. die Errichtung eines KFZ-Parkhauses für Nutzer*innen des ÖPNV und Anwohner*innen (Quartiersgarage), die Neuordnung der P&R- sowie B&R-Angebote und die Verbesserung der Erreichbarkeit und Durchgängigkeit des Bahnhofes. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Stadt berücksichtigt werden.

Umsetzung	
Zeit	Mittelfristig

Träger	Stadt Ludwigsfelde, MAGNAT LAG (Flächeneigentümer)
Partner	Stadt Ludwigsfelde, Deutsche Bahn AG, Nahverkehrsunternehmen
Kosten und Finanzierung	Noch offen
Status	Projektidee, Machbarkeitsstudie abgeschlossen
Priorität	Mittel

C.3 Qualifizierung und ergänzende bauliche Maßnahmen entlang der Dresdner Bahn

Beschreibung und Ziele

Die Dresdner Bahn wird derzeit auf dem Abschnitt zwischen Berlin Südkreuz Richtung Dresden mit dem Abzweig zum Tunnel unter dem Terminal 1 am BER ausgebaut. Ziel ist die Fertigstellung bis 2025 und die Sicherung einer 20min-Fahrzeit auf direktem Weg zwischen Berlin Südkreuz und dem BER (Flughafenexpress). Das Vorhaben hat als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit und als Bestandteil von i2030 eine herausgehobene Bedeutung.

In diesem Kontext werden sämtliche S-Bahnhalte auf der separaten S-Bahntrasse im Berliner Stadtgebiet erneuert und kreuzungsfreie Querungen der Schnell-/S-Bahntrasse geschaffen. Der Bauherr Deutsche Bahn errichtet die Trasse und baut die bisherigen S-Bahnhalte neu auf. Alle weiteren Bau- und Infrastrukturmaßnahmen entlang der Trasse sind bereits diskutiert und im Grundsatz befürwortet, jedoch noch nicht in der konkreten Vorbereitung.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Der Aus- und Neubau der Dresdner Bahn inkl. Flughafenzubringer und der S-Bahntrasse hat für die Erreichbarkeit der Wohn- und Gewerbestandorte im Süden Berlins, des Flughafens sowie für die Verbesserung der länderübergreifenden Regional- und Nahverkehrsverbindungen eine herausragende Bedeutung.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WI 2 - Zentrale Orte und städtische Zentren sichern und stärken
- ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern
- ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren
- ≡ VM 2 - Pendlerverkehre vermeiden bzw. reduzieren
- ≡ VM 4 - Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 2)
Umsetzung	
Zeit	Mittelfristig, bis 2025
Träger	Deutsche Bahn AG
Partner	Länder Berlin und Brandenburg, VBB
Kosten und Finanzierung	Nicht bekannt
Status	In Umsetzung
Priorität	Hoch

C.3.1 Regionalbahnhof Buckower Chaussee

Beschreibung und Ziele

Am Standort des heutigen S-Bahnhofes Buckower Chaussee im Ortsteil Marienfelde soll im Zuge bzw. nach dem Ausbau der Dresdner Bahn ein neuer Regionalbahnhof entstehen. Dieser soll als einziger Bahnhof zwischen Berlin Südkreuz und dem BER bzw. Blankenfelde-Mahlow einen Umsteigebahnhof zwischen S-Bahn und Regionalexpress und damit einen wichtigen Knotenpunkt im Berliner Süden bilden. Das Projekt ist im Nahverkehrsplan Berlin verankert, und wird aktuell im Rahmen von i2030 auf Machbarkeit geprüft. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung des Bezirks berücksichtigt werden.

Umsetzung	
Zeit	Mittel- und langfristig (Bau nach 2025)
Träger	Land Berlin, Deutsche Bahn AG
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), Bezirk Tempelhof-Schöneberg
Kosten und Finanzierung	Rd. 10 Mio. € Finanzierung unklar
Status	Planung in Vorbereitung
Priorität	Hoch

C.3.2 Turmbahnhof Blankenfelde-Mahlow

Beschreibung und Ziele

Die Errichtung eines neuen Regionalbahnhofs in Blankenfelde-Mahlow soll die Zugänglichkeit der Ost-West-Schienenverbindung erhöhen und die Verbindung zwischen Blankenfelde-Mahlow und den Umlandgemeinden sowie dem BER und Potsdam verbessern. Mit einem Turmbahnhof am Schnittpunkt zur Dresdner Bahn können Umstiegsmöglichkeiten gewährleistet werden. Aktuell sind im Auftrag der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow gemeinsam mit dem VBB Varianten für den Standort des Bahnhofs geprüft worden. Das Vorhaben soll nun im Rahmen von i2030 auf Machbarkeit geprüft werden. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Gemeinde berücksichtigt werden.

Umsetzung	
Zeit	Mittel- und langfristig (Bau nach 2025)
Träger	Land Brandenburg, Deutsche Bahn AG
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
Kosten und Finanzierung	Noch offen Finanzierung unklar
Status	Projektidee, Machbarkeitsstudie (Auswahl Vorzugsstandort)
Priorität	Hoch

C.3.3 Verlängerung S-Bahn bis nach Dahlewitz/Rangsdorf	
Beschreibung und Ziele Das Projekt fokussiert sich auf die Realisierung der Verlängerung der S2 von Blankenfelde-Mahlow bis Rangsdorf mit zwei Zwischenhalten u.a. in Dahlewitz. Diese Verbindung soll u.a. den RollsRoyce-Standort und den künftigen Forschungs- und Technologiecampus (s. B.6) anbinden. Das Vorhaben ist im Rahmen von i2030 auf Machbarkeit geprüft werden. Inzwischen ist die Finanzierungsvereinbarung für die Vor-/Entwurfsplanung gesichert. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Gemeinden berücksichtigt werden.	
Umsetzung	
Zeit	Mittel- und langfristig (Bau nach 2025 bzw. bis 2030)
Träger	Land Brandenburg, Deutsche Bahn AG
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf
Kosten und Finanzierung	Noch offen Finanzierung für Bau noch nicht gesichert
Status	Finanzierungsvereinbarung für Planungsleistungen unterzeichnet
Priorität	Hoch

C.3.4 S-Bahnhalt Kamenzer Damm	
Beschreibung und Ziele Die Errichtung eines zusätzlichen Haltepunktes auf der S-Bahnlinie 2 zwischen Attilastraße und Marienfelde wird derzeit durch die Deutsche Bahn AG sowie die zuständige Senatsverwaltung in Berlin bzw. im Rahmen von i2030 auf Machbarkeit geprüft. Der Bau könnte nach Fertigstellung der Dresdner Bahn erfolgen. Der Standort Kamenzer Damm liegt knapp außerhalb des GSK-Untersuchungsraumes und genau zwischen den beiden S-Bahnhöfen auf der Grenze der Bezirke Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg, zu beiden Bahnhöfen sind es jeweils rd. 1,2 km. Mit dem zusätzlichen S-Bahnhalt könnten sowohl die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte (Marienpark, Schindler Innovation Campus, Großbeerenstraße) sowie der bestehenden und geplanten Wohngebiete in beiden Bezirken merklich verbessert werden. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung des Bezirks berücksichtigt werden.	
Umsetzung	
Zeit	2026 - 2030
Träger	Land Berlin, Deutsche Bahn AG
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, (MIL), Bezirk Tempelhof-Schöneberg
Kosten und Finanzierung	Noch offen Finanzierung noch nicht gesichert
Status	Planung in Vorbereitung
Priorität	Hoch

C.4 Verlängerung der U7 von Rudow bis Schönefeld (BER)

Beschreibung und Ziele

Die Verlängerung der U7 von der Rudower Spinne in Neukölln bis zum BER auf einer Länge von rd. 8,6 km mit sieben Stationen hat zum Ziel, bestehende und neue Wohn- und Gewerbestandorte in Neukölln und in der Gemeinde Schönefeld – nördlich und südlich der Bahntrasse inkl. der Airport City - mit einer leistungsfähigen, schienengebundenen Verbindung zu erschließen. Darüber hinaus würde die Erreichbarkeit des BER im Umweltverbund um ein weiteres unabhängiges Verkehrsmittel verbessert.

Der Berliner Senat hat im Ergebnis der durchgeführten Machbarkeitsstudien den Ausbau der U7 als eine von nur zwei Strecken priorisiert und empfohlen, die weiteren Planungen einzuleiten.

Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der Gemeinde Schönefeld und des Bezirks Neukölln sowie der Träger (BVG, Bund etc.) berücksichtigt werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Mit der Ländergrenzen überschreitenden Verlängerung der U7 würde ein Meilenstein für eine bessere verkehrliche Ausstattung und Erreichbarkeit der schnell wachsenden Flughafenregion sowie des BER geschaffen. Für weite Teile Neuköllns sowie vor allem der Gemeinde Schönefeld ergeben sich daraus bedeutsame Entwicklungspotenziale.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern
- ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern
- ≡ VM 4 - Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen

Räumliche Wirkung	Gesamträumlich (vor allem Achsengemeinschaft 3)
Umsetzung	
Zeit	Langfristig, nach 2030
Träger	Land Berlin, Land Brandenburg, BVG
Partner	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)
Kosten und Finanzierung	Rd. 860 Mio. € Finanzierung unklar
Status	Projektidee, Machbarkeitsstudie liegt vor
Priorität	Mittel

C.5 Dynamisches Informationssystem Verkehr in der Flughafenregion		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Laufend und aktuell verfügbare Informationen zu Belastungen und Fahrzeugmengen im Straßen- und Güterverkehr in Form eines Monitorings, zu der dynamischen Darstellung verkehrlicher Entwicklungen/ Belastungen im Zeitverlauf, der Information über den Zustand verkehrlicher Infrastruktur, zu Baustellen, Engpässen sowie zu den Angeboten, der Fahrgastzahlen sowie der Ein- und Aussteiger im Umweltverbund sollen zusammengeführt und als Serviceangebot für die Flughafenregion zur Verfügung stehen. Ziel ist die Verbesserung des Verkehrsflusses, die Verkürzung von Fahrzeiten, die Entlastung von Ortsdurchfahrten etc. Das Angebot richtet sich an die Bevölkerung, Unternehmen und die Zivilgesellschaft, aber auch an Verwaltung und Politik für die Bewertung und Vorbereitung von Infrastrukturmaßnahmen oder die Bestellung von Verkehrsleistungen. Dafür können Angebote der Verkehrslenkung Berlin (VLB), der Zählstellen an Bundesautobahnen, Baustelleninformationssysteme etc. zusammengeführt werden; ggf. ist eine wissenschaftliche Begleitung sinnvoll. Die Machbarkeitsstudie „Grundstücksinformationssystem“ von ARC Greenlab liefert dafür erste Vorschläge, die im Dialogforum weiter zu entwickeln sind. Zudem sind die Überlegungen mit dem seit BER-Eröffnung aktiven Airportbezogenen Verkehrsinformationssystem (AIRVIS) zusammenzudenken, um an bereits vorhandenen Strukturen anzuknüpfen und parallele Strukturen zu vermeiden. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat dazu eine enge Unterstützung angeboten. Ziel sollte es sein, ein Informationsangebot ab 2022 zur Verfügung zu stellen, zu betreiben und aktuell zu halten sowie schrittweise zu erweitern.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Die Verbesserung der Verkehrsorganisation und des Verkehrsflusses hat für alle Nutzer der Flughafenregion Vorteile. Die KAG kann sich mit einem guten Angebot als Servicedienstleister und –anbieter für die Flughafenregion besser etablieren. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung. ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern		
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich	
Umsetzung		
Zeit	Vorbereitung 2021, Einführung und Betrieb ab 2022	
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG)	
Partner	VLB, VBB, FBB, Verkehrsanbieter und –betreiber, Hochschulen, Kommunen, Unternehmen, SenUVK, MiL, BMVI	

Kosten und Finanzierung	Kosten offen Finanzierung Eigenmittel KAG / Förderprogramme
Status	Projektidee, Basis Ergebnis Machbarkeitsstudie
Priorität	Hoch

C.6 Gesamtkonzept „Radwege in der Flughafenregion“	Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele In der Flughafenregion wird die Notwendigkeit des Ausbaus von Radschnellwegen, Strecken für E-Bikes, für straßenbegleitende Radwege, für freizeit- und touristisch-orientierte Radwege, für die Verkehrssicherheit und Lückenschließungen diskutiert, meist in oder für Teilräume (Zuständigkeit der Landkreise) oder auf der jeweiligen Landesebene. Vor allem die Anbindung zum Flughafen wurde bereits im Rahmen der GSK-Evaluierung hervorgehoben. So werden die Strecken vom Flughafen zum U-Bahnhof Rudow, nach Königs Wusterhausen (über B179-A10-L400-Berliner Chaussee), nach Köpenick (über Bohnsdorf), zur B96a (Am Seegraben) und nach Rangsdorf als wichtige Radschnellwege-Verbindungen genannt. Auch die hochwertige Anbindung der „Y-Trasse“ von Adlershof zum Flughafen BER und zur Landesgrenze ist zu prüfen. Teilräumliche oder thematisch orientierte Wegekonzepte liegen vor bzw. werden derzeit erarbeitet, wie im Raum Steglitz-Zehlendorf, Potsdam, Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf, oder auch für den Landkreis Teltow-Fläming. Ein gemeinsames und die bisherigen Planungen zusammenführendes, landkreis- und ländergrenzenübergreifendes Radwegekonzept liegt für die Flughafenregion bisher nicht vor. Dies ist zwingend erforderlich, um ein umfassendes, abgestuftes Wegenetz vorliegen zu haben, mit dem die Notwendigkeit einzelner Maßnahmen besser abgeschätzt, entsprechend priorisiert und im Gesamtkontext bewertet werden kann. Damit muss auch die Anknüpfung an benachbarte Wegenetze, z.B. dem Wegenetz für Radschnellwege in Berlin, hergestellt werden. Die KAG Dialogforum ist eine geeignete Plattform, das Gesamtkonzept „Radwege in der Flughafenregion“ zu koordinieren bzw. als Auftraggeber zu agieren. Dabei geht es vor allem um die Zusammenführung bisheriger Planungen und Überlegungen. Der KNF e.V. könnte als Partner unterstützen. Im Weiteren kann die KAG die kommunalen Partner bei der Errichtung der Wege unterstützen. Das aktuelle Förderprogramm für den Radverkehr (Stadt & Land) könnte die Konzepterarbeitung ermöglichen. Mögliche Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der beteiligten Kommunen berücksichtigt werden.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Ein ausgebautes und zwischen den Partnern abgestimmtes Radwegenetz mit unterschiedlichen Kategorien kann einen wichtigen Beitrag für eine zukunftsgerechte Mobilität, für Verkehrssicherheit sowie für Freizeit und Naherholung leisten. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung. ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern ≡ VM 1 - Zusätzliches Verkehrsaufkommen vermeiden bzw. reduzieren ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern ≡ VM 4 - Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen	
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich

Umsetzung	
Zeit	Vorbereitung 2021, Erarbeitung 12 Monate bis Ende 2022
Träger	KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg
Partner	Kommunen, Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V. (KNF), jeweilige Landesressorts
Kosten und Finanzierung	Konzepterarbeitung: 80.000 € Finanzierung: ggf. Förderprogramm Stadt und Land, Eigenmittel
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

C.6.1 Starterprojekte: Ausbau des Radwegenetzes für Arbeitswege und Erholung

Beschreibung und Ziele

Einige Radwegeverbindungen werden von den Kommunen bzw. den Partnern im Dialogforum bereits jetzt verfolgt und aus unterschiedlichen Gründen (Anbindung BER, Anbindung Fläming-Skate, Querverbindungen etc.) vorangetrieben. Ziel ist die Schaffung durchgängiger Wegeverbindungen und der Abbau von Barrieren, die Verbindung unterschiedlicher Landesteile sowie zusätzliche Alternativen zum ÖPNV und MIV uvm. Dazu zählen die Verbindungen

- ≡ (Berlin/TKS) – Großbeeren – Ludwigsfelde – Fläming-Skate
- ≡ Königs Wusterhausen –Schönefeld (BER)
- ≡ Mittenwalde – Königs Wusterhausen

Die Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der beteiligten Kommunen berücksichtigt werden.

Umsetzung	
Zeit	Vorbereitung 2021/22, Umsetzung ab 2022
Träger	Kommunen
Partner	KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg , Landesressorts
Kosten und Finanzierung	Kostenschätzungen liegen tlw. vor Finanzierung: Förderprogramm Stadt und Land, andere
Status	Unterschiedliche Vorbereitungsstände
Priorität	Hoch

C.6.2 Modellprojekt E-Bike-Mobility in der Flughafenregion

Beschreibung und Ziele

Die Flughafenregion soll verkehrlich als Zukunftsregion etabliert werden. E-Bikes und Radschnellwege können einen messbaren Beitrag zu einer zukunftsorientierten Mobilität leisten. Dafür müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden.

Ein Modellprojekt E-Bike-Mobility in der Flughafenregion kann dazu beitragen, die Bekanntheit und Akzeptanz dieser Mobilitätsform zu fördern. Dazu zählen ein Wegenetz, Ladestationen und Verknüpfungsmöglichkeiten mit weiteren Angeboten des Umweltverbundes. Für ein Modellprojekt muss ein geeigneter Teilraum identifiziert und das Aufgabenspektrum definiert werden.

Die KAG Dialogforum ist eine geeignete Plattform für die Vorbereitung und Durchführung des Modellprojektes.	
Umsetzung	
Zeit	Vorbereitung 2021/22, Start Modellprojekt 2022
Träger	KAG Dialogforum Airport Berlin Brandenburg
Partner	Kommunen, Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V. (KNF), Landesressorts
Kosten und Finanzierung	offen Finanzierung: evtl. Förderprogramm Stadt und Land
Status	Projektidee
Priorität	mittel

C.7 Konzeption, Organisation und Durchführung einer Mobilitätskonferenz	
Beschreibung und Ziele	
Die Durchführung einer Mobilitätskonferenz im Rahmen des Regionalmanagements Berliner Flughafenregion kann die verkehrlichen Belange der Flughafenregion gegenüber Verkehrsträgern, Bund und Ländern herausarbeiten und diese durch gemeinsames Auftreten besser kommunizieren und verdeutlichen. Modellprojekte und neue Ansätze können vorgestellt und kommuniziert werden. Ziel ist auch die Identifizierung von Ideen und Herangehensweisen für die Bewältigung künftiger Herausforderungen und die Verständigung auf gemeinsame Positionen und Ziele.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung	
Die Mobilitätskonferenz kann dazu beitragen, unterschiedliche Perspektiven und Vorstellungen hinsichtlich der Entwicklung der Mobilität in der Flughafenregion zu diskutieren, auszutauschen und sichtbar zu machen. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:	
≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung. ≡ VM 3 - Nachhaltige Mobilitätsformen und intelligente Mobilitätskonzepte fördern ≡ VM 5 - Modellhafte Mobilitätsprojekte befördern	
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	2022
Träger	Regionalmanagement in Regie der Stadt Ludwigsfelde
Partner	Städte und Gemeinden, Landkreise, Verkehrsunternehmen
Kosten und Finanzierung	Einmalig rd. 15.000 €, Finanzierung über lauf. GRW-Regionalmanagement
Status	in Vorbereitung
Priorität	Mittel

C.8 Straßenausbaumaßnahmen (Lückenschlüsse)

Beschreibung und Ziele

Gegenwärtig weist das Verkehrsnetz in der Flughafenregion vereinzelte Lücken auf. Einige Kommunen sind durch Ortsdurchfahrten in besonderem Maße vom Durchgangs- und Schwerlastverkehr belastet. Das Projekt soll sich mit der Herstellung von Verbindungen durch den Ausbau und die Herstellung wichtiger Lückenschlüsse befassen. Ziele sind die Schließung von Lücken im Verkehrsnetz, Verkürzung von Fahrzeiten, Entlastung von Ortsdurchfahrten und mehr Verkehrssicherheit.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Die Schließung von Lücken im Verkehrsnetz kann dazu beitragen, den Verkehr besser zu organisieren und Wege direkter zu wählen; dies kann zu einer Einsparung von Emissionen beitragen.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern
- ≡ VM 4 – Notwendige Infrastrukturmaßnahmen zügig umsetzen

Räumliche Wirkung	Teilräumlich
Umsetzung	
Zeit	ab 2021
Träger	zuständiger Straßenbaulastträger
Partner	Kommunen, z.B. Großbeeren, Schulzendorf, Rangsdorf
Kosten und Finanzierung	In Abhängigkeit von Einzelmaßnahmen Finanzierung u.a. über Jahresprogramm Landesbetrieb Straßenwesen, kommunale Mittel etc.
Status	In Planung bzw. mit unterschiedlichem Vorbereitungsstand
Priorität	Hoch

C.8.1 Ausbau der Osdorfer Straße: Großbeeren – Bezirk Steglitz-Zehlendorf

Beschreibung und Ziele

Die Osdorfer Straße ist eine wichtige Straßenverbindung zwischen dem Landkreis Teltow-Fläming (Gem. Großbeeren, OT Birkenhain) und dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf. Sie nimmt aktuell und wird perspektivisch Durchgangsverkehre zwischen dem Bezirk und dem BER aufnehmen und ist vor allem zu den Hauptverkehrszeiten überlastet. Die enge Straßenführung (Baumbestand) ohne begleitende Rad- und Fußwege stellt ein großes Risiko für die Verkehrssicherheit dar. Aufgrund der bestehenden Belastung von Knotenpunkten entlang der Osdorfer Straße und der erwarteten Steigerung des Verkehrsaufkommens erfordert eine Umsetzung auch Maßnahmen im angrenzenden Straßennetz, die im entsprechenden Planungsverfahren zu entwickeln sind, etwa den Ausbau von Knotenpunkten. Durch den Ausbau der Osdorfer Straße und ihres Umfeldes kann die Straßenverbindung zwischen dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf und dem Landkreis Teltow-Fläming bzw. dem BER leistungsfähig ausgestaltet werden.

Zu beachten sind die Lage im Landschaftsschutzgebiet „Diedersdorfer Heide und Großbeerener Graben“ sowie der gesetzliche Alleenschutz.

Die Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der beteiligten Kommunen berücksichtigt werden.	
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Großbeeren, Bezirk Steglitz-Zehlendorf)
Umsetzung	
Zeit	ab 2021
Träger	Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinde Großbeeren, Bezirk Steglitz-Zehlendorf
Partner	Landkreis Teltow-Fläming
Kosten und Finanzierung	Noch nicht bekannt Finanzierung u.a. über Jahresprogramm Landesbetrieb Straßenwesen, kommunale Mittel etc.
Status	Ausbauplanung liegt vor
Priorität	Hoch

C.8.2 Umfahrung Schulzendorf	
Beschreibung und Ziele	
Die Herstellung der Ortsumfahrung in Schulzendorf kann die Belastung der Ortsdurchfahrt reduzieren und Durchgangsverkehre richtig verlagern und damit einen Beitrag zur Wohnstandortqualität sichern. Ferner wird ein Beitrag zur Verkehrssicherheit geleistet. Die Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der beteiligten Kommunen berücksichtigt werden.	
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Gem. Schulzendorf)
Umsetzung	
Zeit	ab 2023
Träger	Landkreis Dahme-Spreewald
Partner	Landesbetrieb Straßenwesen, Gemeinde Schulzendorf
Kosten und Finanzierung	Noch unklar Finanzierung u.a. über Jahresprogramm Landesbetrieb Straßenwesen, kommunale Mittel etc.
Status	In Vorbereitung
Priorität	Mittel

D Grün- und Freiraumentwicklung

D.1 „Ökologischer Waldumbau“: Aufbau Klimaschutzwald

Beschreibung und Ziele

Zur Förderung resilienter und robuster Wald- und Forstbestände für Natur und Mensch ist die Aufforstung von Flächen in der Einflugschneise des BER (westlich von Blankenfelde-Mahlow) vorgesehen. Insbesondere steht dabei die Umgestaltung von instabilen einschichtigen Kiefernbeständen hin zu stabilen Laubmischwäldern unter konsequenter Weiterentwicklung der naturnahen Waldbewirtschaftung im Fokus. Dies muss auch in den Landschafts- und Flächennutzungsplänen verankert werden. Damit wird ein wichtiger Ausgleich vor Ort durch die durch den Flughafen entstehenden Beeinträchtigungen geschaffen. Mit dem Aufbau eines Waldes als CO₂-Speicher und Naherholungsgebiet wird zudem ein Beitrag zum Klimaschutz sowie zur Stärkung von Naherholung und Freizeit geleistet.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Der Aufbau eines Klimaschutzwaldes bereichert die Naherholungsangebote in der Flughafenregion insgesamt. Zudem stellt der Klimaschutzwald einen wichtigen Lebensraum für Tiere dar und übernimmt damit einen bedeutsamen Beitrag für den Natur- und Umweltschutz. Der Anbau unterschiedlicher Baumarten dient ferner dazu, die Verträglichkeit von neuen Lebensgemeinschaften zu bewerten und hierbei gewonnene Erkenntnisse auf andere Räume anzuwenden.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung.
- ≡ GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln
- ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen
- ≡ GF 4 - Klimaresiliente, robuste Freiraumstrukturen entwickeln
- ≡ GF 5 – Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben

Räumliche Wirkung	Teilräumlich (westliches Blankenfelde-Mahlow)
Umsetzung	
Zeit	ab 2022
Träger	Flächeneigentümer
Partner	Berliner und Brandenburger Forsten, SenUVK, MLUK, Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, FBB
Kosten und Finanzierung	Noch offen
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

D.2 Qualifizierung und Aufbau von kombinierten Rad- und Wanderwegen (Freizeitwege)

Beschreibung und Ziele

Mit dem Ziel, die Landschaftsräume besser miteinander zu vernetzen und die Erreichbarkeit mit nicht motorisierten Mobilitätsformen zu erhöhen, soll das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz qualifiziert und für den Tourismus, die Naherholung und den Alltag attraktiver und sicherer gestaltet werden. Dazu gehören zum Beispiel die Qualifizierung der Regionalparkrouten Havel-Dahme-Weg und Ernst-von-Stubenrauch-Weg sowie die Anbindung an den Fläming-Skate. Damit wird auch ein wichtiger Beitrag zur stärkeren Verknüpfung von Tourismus-, Naherholungs- und Freizeitangeboten geleistet. Dazu gehören das Schließen von vorhandenen Lücken in den Wegebeziehungen sowie das Schaffen gemeinde- und landkreisübergreifender Rad- und Wanderwege. Hierbei sollen auch neue Mobilitätsformen wie Elektro-Mobilität und E-Bike-Sharing aufgegriffen werden. Ziel ist es, die Lebens-, Erlebnis- und Erholungsqualitäten in der Flughafenregion zu stärken, einen Beitrag für nachhaltige, umweltschonende Mobilitätsformen zu leisten und die Rahmenbedingungen für die Gesundheit und das Wohlbefinden in der Bevölkerung zu verbessern.

Die Anforderungen aus der weiteren Projektvorbereitung müssen in der Infrastrukturbedarfsplanung der beteiligten Kommunen berücksichtigt werden.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Der Aufbau kombinierter Rad- und Wanderangebote und die Verknüpfung damit verbundener Funktionen wird die Aufenthalts- und Lebensqualität in der Flughafenregion erhöhen und die Attraktivität im touristischen Segment steigern.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung.
- ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen
- ≡ GF 3 - Landschafts- und Freiräume stärker miteinander vernetzen

Räumliche Wirkung	Teilräumlich
Umsetzung	
Zeit	ab 2021
Träger	Beteiligte Kommunen, Landkreise
Partner	KAG, SenUVK, GB infravelo GmbH, MIL, ADFC
Kosten und Finanzierung	Noch offen Radinfrastrukturförderung des MIL, o.ä.
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

D.3 Management von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen / Qualifizierung von Landschaftsräumen	Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Mit dem interkommunalen Flächenpool (INKOF) besteht in der Flughafenregion ein etabliertes Instrument zum Management von Kompensationsflächen und zur Erfassung und zur Durchführung naturschutzrechtlicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Hierüber werden geeignete Flächen für die Umsetzung naturschutzfachlicher Maßnahmen angeboten, für deren zügige Umsetzung es konkreter Maßnahmenvorplanungen bedarf. Zur Qualifizierung und Weiterentwicklung dieses Instruments sollen zukünftig weitere Partner und Flächeneigentümer, allen voran die Berliner Stadtgüter sowie die Berliner und Brandenburger Forsten, als strategische Partner gewonnen werden. Hier kann an das von MLUR und MIL in den Jahren 2013 bis 2015 durchgeführte Pilotvorhaben angeknüpft werden. Ziel ist es, hierüber den Pool der vorhandenen Flächen von Kompensationsmaßnahmen zu erweitern und somit notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor Ort zu gewährleisten. Im Weiteren kann in Ergänzung zum bestehenden EKIS des Landesamtes für Umwelt Brandenburg die Installation eines Informations- und Flächenkatasters dazu beitragen, einen umfassenden Überblick über alle Maßnahmen im Raum zu erhalten. Damit soll auch die Qualifizierung von Landschaftsräumen erreicht werden. Zu den konkreten Maßnahmen zählen z. B. die Wiederherstellung kleinteiliger Nutzungen durch Streuobstflächen, die Schaffung interessanter Eingangssituationen in die Landschaftsräume entlang des Mauerweges oder auch das Durchlassbauwerk am Plumpengraben. Damit wird ein Beitrag zum dauerhaften Schutz und zur Pflege wertvoller Natur, zur Erhöhung der Aufenthalts- und Erlebnisqualität für die Bevölkerung und Gäste sowie zur Stärkung der Erlebbarkeit der Landschaft infolge gut erkennbarer Strukturen der regionalen Identität und des Images geleistet.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit dem Vorhaben könnten beispielsweise neue und effizientere Instrumente der Ermittlung und Bereitstellung von Ausgleichsflächen für Gewerbeflächen erprobt und gleichzeitig im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung bzw. der Qualifizierung von Landschaftsräumen getestet werden. Die Zusammenhänge dieser beiden Entwicklungen können so besser kommuniziert werden und werden in der Öffentlichkeit auch besser erlebbar und nachvollziehbar. Die regionale Entwicklung kann durch dieses Projekt ferner davon profitieren, dass die positiven ökologischen Effekte der Kompensationsmaßnahmen in der Flughafenregion wirksam werden und Eingriffe damit im räumlichen Zusammenhang ausgleichen können. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen ≡ GF 5 – Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben ≡ GF 6 - Freiraumsicherung und -entwicklung als gemeinsame Aufgabe verstehen und bewältigen	
Räumliche Wirkung	Gesamtraum, ggf. Testraum im Teilraum 1, und dann weitere Anwendung in der Flughafenregion
Umsetzung	

Zeit	Laufend
Träger	Berlin-Brandenburg Area Development Company (BADC), KAG DF
Partner	Berliner Stadtgüter GmbH, Berliner und Brandenburger Forsten, Kommunen, Untere Naturschutzbehörden der Landkreise
Kosten und Finanzierung	offen Finanzierung über lauf. GRW-Regionalmanagement
Status	Laufendes Projekt
Priorität	Hoch

D.4 Teilräumliche Regionalparks in der Flughafenregion		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Zur Sicherung, Weiterentwicklung und Qualifizierung der Freiraum- und Landschaftsqualitäten braucht es in der Regel einen Kümmerer vor Ort, der als zentrale Vernetzungs- und Koordinierungsstelle für die Bündelung vorhandener Potenziale, Interessen und Akteure fungiert. Dies kann durch die Etablierung von Regionalparkstrukturen gelingen, die sich an den vorhandenen Freiraumstrukturen und landschaftlichen Einheiten orientieren. Ziel ist es, eine koordinierende, moderierende und vermittelnde Position bei den oftmals interkommunal gelagerten Maßnahmen zu schaffen, die die Vorbereitung, Steuerung und fachliche Begleitung von Maßnahmen verantwortet und somit die beteiligten Kommunen bei der Umsetzung und interkommunalen Abstimmung entlastet. Auf diese Weise können akteurs- und kommunalübergreifende Projekte aus einer zentralen Hand zielführend umgesetzt werden.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Durch die Beförderung gemeinsamer Projekte der Freiraumsicherung mit Hilfe von Regionalparkstrukturen wird ein wichtiger Beitrag zur Entwicklung und den Schutz einer nutzbaren Erholungslandschaft in der Flughafenregion geleistet. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen ≡ GF 3 - Landschafts- und Freiräume stärker miteinander vernetzen ≡ GF 4 - Klimaresiliente, robuste Freiraumstrukturen entwickeln ≡ GF 6 - Freiraumsicherung und -entwicklung als gemeinsame Aufgabe verstehen und bewältigen		
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (je nach Landschaftseinheiten)	
Umsetzung		
Zeit	Aufbau 2021/22, Umsetzung ab 2022/23	
Träger	Beteiligte Kommunen, Landkreise	

Partner	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG), Berliner und Brandenburger Forsten, Naturschutzbehörden, Landschaftspflegevereine, lokale Interessengruppen, Dachverband der Regionalparks, Tourismusverbände
Kosten und Finanzierung	120.000 € p.a. inkl. Umsetzung von Einzelmaßnahmen u.a. Regionalparkvereinbarung der Länder Brandenburg und Berlin (nur gutachterliche Leistungen), kommunale Mittel, Planungsförderrichtlinie etc.
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

D.5 Klimaschutzkonzept für das Flughafenumfeld

Beschreibung und Ziele

Mit der Erarbeitung und Umsetzung eines gemeinsamen Klimaschutzkonzeptes für das Flughafenumfeld soll ein wichtiger Beitrag für den Klima- und Umweltschutz geleistet werden. Basierend auf der Bilanz von Energie-, CO₂- und Treibhausgasemissionen und Potenzialermittlungen zur Einsparung von Energie und zur Erhöhung von Energieeffizienz soll eine regionsspezifische Strategie mit verbindlichen Zielen sowie kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen und Projekten aufgezeigt werden. Das Klimaschutzkonzept legt den Fokus auf die Flughafenregion und zeigt vor allem solche Lösungsansätze auf, die in interkommunaler Kooperation umzusetzen sind und für kommunale Strategien und Maßnahmen eine Orientierung bieten. Das hiermit verbundene Themen- und Aufgabenspektrum ist breit gefächert und greift u.a. Maßnahmen des Naturschutzes, der Landschaftsentwicklung sowie Gestaltung, Verkehr, Bauen, Energieversorgung, technische Infrastruktur und Stadtentwicklung auf.

Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung

Mit Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes für das Flughafenumfeld wird eine konzeptionelle Grundlage geschaffen, um Maßnahmen für den Klima- und Umweltschutz und insgesamt für das Wohlergehen und die Gesundheit der Bevölkerung zu benennen und umzusetzen.

Folgende GSK-Ziele werden angesprochen:

- ≡ GF 1 - Landschafts- und Freiraumstrukturen schützen und entwickeln
- ≡ GF 2 - Grün- und Freiräume für die Naherholung und Freizeit qualifizieren und ausbauen
- ≡ GF 3 - Landschafts- und Freiräume stärker miteinander vernetzen
- ≡ GF 4 - Klimaresiliente, robuste Freiraumstrukturen entwickeln
- ≡ GF 5 – Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben

Ferner sind insbesondere die Ziele der 2021 weiter entwickelten Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie zu berücksichtigen, vor allem die Nachhaltigkeitsziele 3 - Gesundheit und Wohlergehen, 11 - Nachhaltige Städte und Gemeinden sowie 13 - Maßnahmen zum Klimaschutz.

Räumliche Wirkung	Gesamtraum
Umsetzung	
Zeit	ab 2022
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG)

Partner	Energieversorger, Verkehrsbetriebe, Berliner und Brandenburger Forsten, Naturschutzbehörden, Landschaftspflegevereine, lokale Interessengruppen, Dachverband der Regionalparks
Kosten und Finanzierung	Unklar Nationale Klimaschutzinitiative
Status	Projektidee
Priorität	Hoch

Querschnittsprojekte

I Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion Berlin-Brandenburg		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Mit dem Regionalen Entwicklungsfonds Flughafenregion soll ein Instrument geschaffen werden, mit dem (investive) Projekte der Kommunen auf Basis gemeinsamer Grundsätze realisiert werden können. Über Auswahlverfahren (Kriterien, Auswahlgremien etc.) sollen Projekte ausgewählt werden. Dabei soll ein „Grundstock“ für die gemeinsame (anteilige) Finanzierung regionaler Projekte gebildet und eine Kooperationsvereinbarung abgeschlossen werden. Die Ziele liegen in der Realisierung gemeinsamer Projekte, inkl. der gemeinsamen Auswahl und gemeinsamen Finanzierung der Vorhaben. Durch die Bündelung verschiedener Mittel können zusätzliche Finanzierungsquellen erschlossen werden.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Ein gemeinsam finanzierter Fonds kann die Umsetzung regional bedeutsamer Vorhaben ermöglichen, zum gemeinsamen Handeln und damit zur Identitätsbildung beitragen. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen. ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren		
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich	
Umsetzung		
Zeit	Aufbau und Vorbereitung 2021 / Umsetzung ab 2022 (Modell Wirtschaftsraum Rendsburg)	
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG) – AG 3, Dritte	
Partner	Kommunen	
Kosten und Finanzierung	Offen, Management des Entwicklungsfonds ½ Vollzeitstelle, abhängig vom Fondsvolumen Finanzierung über kommunale Eigenmittel, weitere Finanzierung durch Dritte möglich und vorgesehen	
Status	Projektidee, s. Ausformulierung Kap. 7.3	
Priorität	Hoch	

II Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen		Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Mit dem Leitprojekt wird die Verfügbarmachung und Bereitstellung tagesaktueller Informationen zu Lärm-, Umwelt- und Schadstoffbelastungen (z.B. Feinstaub) in der Flughafenregion angestrebt. Ziel ist die Bereitstellung und Aufbereitung verfügbarer Informationen und die Herstellung von Transparenz, um in der Flughafenregion und ggü. Dritten fundiert argumentieren zu können. Das Angebot richtet sich an die Bevölkerung, Unternehmen und die Zivilgesellschaft, aber auch an Verwaltung und Politik für die Vorbereitung von Investitions- und Bauvorhaben oder die Bewertung von Auswirkungen der Vorhaben auf Umwelt, Klima und Gesundheit. Nicht zuletzt sollen die Daten Grundlage für den Lärm-/Ausgleichsfonds in der Flughafenregion (s.a. Kap. 7.3) sein. Dafür können die vorhandenen und zukünftig geplante Lärm-Messstellen der FBB GmbH (Ziel sind 30 Messstellen in 2021), weitere bereits installierte Messsysteme und bereits bestehende Informationen und Datenbanken genutzt werden. Mit der Machbarkeitsstudie „Grundstücksinformationssystem“ von ARC Greenlab liegen erste Ideen vor, die im Dialogforum weiter entwickelt werden müssen. Ziel sollte es sein, ein Informations- und Messsystem schrittweise ab 2022 zur Verfügung zu stellen, zu betreiben und aktuell zu halten sowie zu erweitern. Eine wissenschaftliche Begleitung kann sinnvoll sein. Sobald der Flugverkehr am BER wieder deutlich anzieht, frühestens ab 2022, sollen die Grundlagen bereit stehen.		
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Ein transparentes Informations- und Datenangebot hat für alle Nutzer der Flughafenregion Vorteile. Die KAG kann sich mit einem guten Angebot als Servicedienstleister und –anbieter für die Flughafenregion besser etablieren und mit belastbaren Informationen nach innen wie nach außen argumentieren. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen. ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO₂-Einsparung. ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ GF 5 - Umwelt- und Klimaschutz konsequent vorantreiben		
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich	
Umsetzung		
Zeit	Vorbereitung 2021, Einführung und Betrieb ab 2022	
Träger	Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG)	
Partner	FBB, Hochschulen, Kommunen, Unternehmen	
Kosten und Finanzierung	Kosten offen Finanzierung Eigenmittel KAG / Förderprogramme	
Status	Projektidee, Basis Ergebnis Machbarkeitsstudie	

Priorität	Hoch
III Laufende Wohnungsmarkt-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturbeobachtung	Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Die verschiedenen Parameter der regionalen Entwicklung (Elnwohner, Wohnen und Bautätigkeit Arbeitsmarkt, Pendler, Infrastruktur etc.) sollen in Form eines laufenden, stichtagsbezogenen Monitorings erfasst und fortgeschrieben werden. Folgende Eckpunkte sind zu beachten. Insbesondere Arbeitsmarkt-Daten sind für Berlin nur landesweit und damit nicht für die Bezirke und Stadtteile verfügbar. Hier müssen für die drei Bezirke bzw. die Ortsteile Abschätzungen vorgenommen werden. Der FIS-Broker Berlin bietet dafür einige Möglichkeiten. Die nur teilweise Zugehörigkeit der brandenburgischen Kommunen Mittenwalde, Königs Wusterhausen und Gosen-Neu Zittau zur Flughafenregion erschwert die Ermittlung kommunal verfügbarer Daten, so dass diese jeweils für das gesamte Gemeindegebiet erfasst werden sollen. Folgende Inhalte sollten in der fortschreibbaren Datenbank erfasst werden: ≡ Bevölkerung, Stand jew. 31.12., lauf. Fortschreibung, d.h. Einwohnerzahl, Altersstruktur, Saldo (Wanderungen, natürl. Entwicklung) für jede Kommune bzw. Berliner Stadtteile, Wanderungen zwischen Kommunen in der Flughafenregion ≡ Wohnen und Bauen, Stand jew. 31.12., lauf. Fortschreibung, d.h. Wohnungsbestand (EFH / MFH), Wohnflächen etc., Bautätigkeit (EFH / MFH), Wohnflächen etc., ≡ Wirtschaft, Arbeit, Bildung, Stand jew. 30.6., lauf. Fortschreibung, d.h. Arbeitsplätze am Wohn- und Arbeitsort, Aus- und Einpendler je Kommune inkl. Richtung Standorte, Angebote und Schülerzahlen weiterführender Bildungsangebote Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzufassen. Darin werden die wesentlichen Ergebnisse des vergangenen Jahres und die Entwicklungen im Vergleich zu den Vorjahren dargestellt und bewertet sowie Empfehlungen für das regionale Handeln abgeleitet.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Mit dem laufenden Monitoring können Entwicklungstrends rechtzeitig erkannt und mehr Transparenz hergestellt werden. Damit wird eine fundierte Grundlage für die Bewertung kommunaler und regionaler Entwicklungsvorhaben geliefert. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa. ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen. ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren	
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	Aufbau 2021, Umsetzung ab 2022
Träger	KAG, ggf. mit Kommunalem Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V.
Partner	Kommunen, BADC
Kosten/ Finanz.	Jährlicher Aufwand (ext. Kosten): rd. 8.000 € / Eigenmittel
Status	Projektidee, Diskussion/grundsätzl. Zustimmung erfolgte in AG 3 im Feb. 2020

Priorität	Hoch
IV Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	Leitprojekt der KAG
Beschreibung und Ziele Zur Stärkung der Governance-Strukturen sowie der länderübergreifenden und interkommunalen Zusammenarbeit ist ein gemeinsames Verständnis der Flughafenregion erforderlich, um die im GSK gesetzten Ziele und Vorhaben zielgerichtet und konsequent umzusetzen. Dafür sind geeignete Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit, Partizipation und Beteiligung notwendig, um Interessen gebündelt nach außen zu vertreten und den Dialog untereinander zu befördern. Ziel ist es, die Arbeit der KAG zukünftig stärker nach außen zu öffnen. Grundlage hierfür bietet das Kommunikations-/Beteiligungskonzept des Dialogforums⁶⁴, in dem u.a. die Qualifizierung der Website, die Entwicklung einer Wort-Bild-Marke, die Professionalisierung der Öffentlichkeitsarbeit sowie der verstärkte Dialog mit der Kommunalpolitik als Leitprojekt benannt sind.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Die Flughafenregion wird als Modellregion und gemeinsamer Interessenverbund stärker nach außen sichtbar. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 1 - Die länderübergreifende Flughafenregion ist der dynamischste Wirtschaftsraum in der Hauptstadtregion und gehört zur Spitzengruppe in Deutschland und Europa. ≡ S 2 - Die Governance-Strukturen sind durch Transparenz, Effektivität, Partizipation und Beteiligung gekennzeichnet und stehen beispielhaft für länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen.	
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	ab 2021
Träger	KAG
Partner	Kommunen (Verwaltung und Politik), Bund/ Länder, Unternehmen, Zivilgesellschaft
Kosten und Finanzierung	20.000 € p.a. Eigenmittel der KAG
Status	In Vorbereitung, s. Konzept nexus
Priorität	Mittel

⁶⁴ nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH (2021): KOMMUNIKATIONS- UND BETEILIGUNGSKONZEPT DIALOGFORUM AIRPORT BERLIN BRANDENBURG, Strategiepapier

V Lärmschutzfonds	
Beschreibung und Ziele Die Grundüberlegung ist der Lastenausgleich von fluglärmbelasteten Kommunen im Umfeld des Flughafens Rhein-Main, der auf Basis der erzielten Gewinne und ausgeschütteten Dividenden der Fraport AG dem Miteigentümer (Land Hessen) die Finanzierung der Leistungen ermöglichte. Dieses Modell ist aktuell angesichts der Corona-Pandemie sowie der finanziellen Belastungen der FBB und der Gesellschafter nicht anwendbar. Über die bis Ende 2022 erwartete Gesamtlärmbetrachtung für die Flughafenregion (Flug-, Straßen- und Schienenverkehr) sollen objektivierbare „Lastenausgleichspunkte“ berechnet werden, die die Grundlage für einen dann auszugestaltenden Lastenausgleich in der Flughafenregion darstellen. Damit und wenn der Flugbetrieb am BER wieder anläuft, die Fluglärmbelastung steigt, und perspektivisch Einnahmen durch den Flugbetrieb erzielt werden, sollen die Finanzierungsmöglichkeiten neu geprüft werden.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Ein Lärmschutzfonds soll die Belastungen in der Flughafenregion ausgleichen. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 3 - Die Flughafenregion tritt als starker Verbund nach außen auf; Grundlage dafür ist eine enge Zusammenarbeit mit der Flughafengesellschaft sowie ein gelebter und fairer Interessenausgleich nach innen. ≡ S 4 – Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung. ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren	
Räumliche Wirkung	Gesamträumlich
Umsetzung	
Zeit	Vorbereitung 2021 / 22; Umsetzung parallel
Träger	Länder Berlin und Brandenburg, Bund
Partner	FBB, KAG DF
Kosten und Finanzierung	Offen Finanzierung durch Gesellschafter der FBB (Länder Berlin und Brandenburg, Bund) angestrebt
Status	Projektidee, s. Ausformulierung Kap. 7.3
Priorität	Hoch

VI Entwicklungsachse Berlin – Lausitz	
Beschreibung und Ziele Die südöstlich aus der Hauptstadt herausführende Schienenachse führt von Adlershof über Königs Wusterhausen, Bestensee und Lübben bis nach Cottbus und wird dabei vor allem durch die große Zahl an Forschungseinrichtungen und innovativen Unternehmen flankiert. Hiermit verbundene Entwicklungspotenziale sind vielfältig und zeigen deutliches Potenzial zur Profilierung einer einzigartigen Entwicklungsachse von landesweiter Bedeutung. Durch Betrachtung der Entwicklungsachse über den GSK-Raum hinaus bis in die Lausitz sollen Möglichkeiten in den Bereichen Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, Digitalisierung, Klimaschutz in Verbindung mit Wohnen und Infrastrukturversorgung eruiert und die Verbindungen entlang der Achse gestärkt werden.	
Effekte, Beitrag und Mehrwert zur regionalen Entwicklung Durch die Entwicklung der Achse Berlin-Lausitz werden wichtige Entwicklungsimpulse in der Flughafenregion gesetzt, die die mit der Wachstumsdynamik verbundenen Chancen aufgreifen und Lösungsansätze zur Entlastung der Kommunen innerhalb des GSK-Raumes liefern. Folgende GSK-Ziele werden angesprochen: ≡ S 4 - Die Flughafenregion ist Modell und Reallabor für neue Lösungen insbesondere in den Themenfeldern Verkehr und Mobilität sowie Umwelt, Klimaschutz und CO2-Einsparung. ≡ WI 1 - Nachhaltige Siedlungsentwicklung fördern ≡ WI 6 - Regionale Koordination und Kooperation intensivieren ≡ WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren ≡ WG 5 - Erreichbarkeit von Gewerbestandorten und Arbeitsplätzen sichern ≡ WG 6 - Zusammenarbeit von Wissenschaft und Wirtschaft stärken ≡ VM 2 - Pendlerverkehre vermeiden bzw. reduzieren	
Räumliche Wirkung	Teilräumlich (Achsengemeinschaft 3)
Umsetzung	
Zeit	Ab 2022
Träger	Kommunen
Partner	Landkreis Dahme-Spreewald, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Gemeinsame Landesplanungsabteilung, Fachpartner aus Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung, Verkehr etc.
Kosten und Finanzierung	Offen Finanzierung über die Richtlinie Planungsförderung (ggf.) oder Programm STARK (bafa, Strukturförderung)
Status	Projektidee (kommunal)
Priorität	Mittel

6.4 Prioritäre Leitprojekte und Vorhaben

Leitprojekte in Verantwortung Dritter

Mit den vorgenannten fast 50 Leitprojekten wird ein Katalog von investiven wie nicht-investiven Vorhaben skizziert, die für die regionale Entwicklung eine besondere Bedeutung haben und dazu beitragen können, die Ziele für die Flughafenregion zu erreichen.

Ein erheblicher Teil der Leitprojekte, insbesondere der investiven Vorhaben, werden von Kommunen, Unternehmen oder den Trägern von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen (zum Beispiel Deutsche Bahn) realisiert. Diese werden von der KAG Dialogforum uneingeschränkt unterstützt, sofern möglich fachlich begleitet und als wichtige Vorhaben der regionalen Entwicklung kommuniziert.

Zu den Maßnahmen hoher Priorität, die durch Dritte umgesetzt werden, zählen vor allem Maßnahmen aus den Handlungsfeldern Wirtschaft und Gewerbe sowie Verkehr und Mobilität:

- ≡ B.3 Initiative „dahme_innovation“
- ≡ B.5 Standortentwicklung Airport City und Umfeld
- ≡ C.2 Neue Mobilitätsangebote an Bahnhöfen sowie Qualifizierung von Bahnhofsumfeldern, insbesondere
 - > C.2.1 Fahrradparkhaus und Bahnhof Königs Wusterhausen
- ≡ C.3 Qualifizierung und ergänzende bauliche Maßnahmen entlang der Dresdner Bahn, Teilprojekte
 - > C.3.1 Regionalbahnhof Buckower Chaussee
 - > C.3.2 Turmbahnhof Blankenfelde-Mahlow
 - > C.3.3 Verlängerung S-Bahn bis nach Dahlewitz/Rangsdorf
 - > C.3.4 S-Bahnhalt Kamenzer Damm
- ≡ C.4 Verlängerung der U7 von Rudow bis Schönefeld (BER)C.4
- ≡ C.6.1 Starterprojekte: Ausbau des Radwegenetzes für Arbeitswege und Erholung
(nach Vorlage des Konzeptes „Radwege“ in der Flughafenregion C.6)
- ≡ C.8 Straßenausbaumaßnahmen (Lückenschlüsse), Teilprojekt
 - > C.8.1 Ausbau der Osdorfer Straße: Großbeeren – Bezirk Steglitz-Zehlendorf
- ≡ D.1 „Ökologischer Waldumbau“: Aufbau Klimaschutzwald
- ≡ D.2 Qualifizierung und Aufbau von kombinierten Rad- und Wanderwegen (Freizeitwege)

Der eigene Beitrag der KAG Dialogforum zu diesen Vorhaben ist eher gering, hier fehlen sowohl fachliche Kompetenzen als auch personelle Kapazitäten bzw. insbesondere die Zuständigkeit. Zudem ist die Rechtsform der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft nicht geeignet, beispielsweise als Träger von Infrastrukturmaßnahmen aufzutreten oder als eigene Rechtsperson Antragsteller für Förderprojekte zu sein. Sofern dies angestrebt wird, ist zwangsläufig eine Weiterentwicklung der Rechtsform und Organisationsstrukturen erforderlich (s. Kap. 8).

Unabhängig davon wird empfohlen, dass die KAG Dialogforum verantwortlich einige Leitprojekte selbst umsetzt bzw. eine starke Rolle in der Koordination und Steuerung übernimmt. Diese werden nachstehend beschrieben.

Leitprojekte hoher Priorität und mit fachlicher Begleitung und Koordination durch die KAG Dialogforum

Hier werden sieben Projekte geführt, die aktuell bereits umgesetzt oder vorbereitet werden, wo also ein konkreter Ansatz der Mitwirkung besteht. Die Aufgaben der KAG liegen hier insbesondere darin, Zwischen- und Endergebnisse zu kommunizieren und eine Plattform für den Austausch zu diesen Themen und Projekten bereitzustellen.

Dies betrifft folgende Vorhaben:

- ≡ A.1 Wohnungsbauprojekte auf Stadtgüterflächen: Musikerviertel, Blankenfelde-Mahlow
Das Vorhaben wird in Verantwortung der degewo und der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow umgesetzt. Es steht für ein modellhaftes länderübergreifendes und für die sinnvolle Nutzungsänderung von Stadtgüterflächen sowie leistet einen Beitrag zur Überwindung der Wohnungsknappheit. Die Erfahrungen sollen und müssen an anderer Stelle der Flughafenregion genutzt werden.
- ≡ A.2.1 Gemeinsame Infrastrukturentwicklung in der ZES+-Region
Die interkommunale Betrachtung von Aufgaben im Wohnungsbau, Infrastruktur etc. ist erforderlich, um die kommunalen und regionalen Herausforderungen zu bewältigen. Der Ansatz, das Verfahren und die Vorgehensweise sind modellhaft.
- ≡ B.1 Technologiepark Funkerberg: Ansiedlung von Forschungseinrichtungen und Unternehmen im RWK Schönefelder Kreuz
Ansiedlungen und Investitionen am Funkerberg haben eine große Ausstrahlung in der Region. Zudem bestehen Wechselwirkungen mit anderen Vorhaben zur Stärkung von Innovation und Technologie.
- ≡ B.2 Fachliche Begleitung des Gemeinsamen Regionalmanagements Brandenburger Flughafenregion
Das Vorhaben wird bereits in Verantwortung der Stadt Ludwigsfelde mit dem Fokus auf die Flughafenregion mit Aktivitäten im Standortmarketing, in der Fachkräftesicherung und Mobilität umgesetzt. Die Sachstände sollten in der bzw. über die KAG kommuniziert werden.
- ≡ C.1 Verbesserung der tangentialen Busverbindungen
Hier sind insbesondere die Landkreise gefragt, entsprechende Konzepte zu erarbeiten bzw. vorliegende umzusetzen. In der KAG ist die ständige Kommunikation zu diesen Themen zu führen.
- ≡ D.3 Management von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
Das Flächenmanagement ist für die nachhaltige Siedlungsentwicklung von Bedeutung und exemplarisches Beispiel für eine funktionierende länderübergreifende und interkommunale Zusammenarbeit. Sachstände und Ergebnisse müssen zusammengeführt und kommuniziert werden.
- ≡ D.4 Teilräumliche Regionalparks in der Flughafenregion
Deutlich wurde, dass ein gemeinsamer Regionalpark-Ansatz für die Flughafenregion nicht tragfähig ist. Insofern müssen die bereits definierten Regionalpark-Aufgaben teilräumlich

organisiert und gebündelt werden. Die notwendigen Prozesse können durch die KAG begleitet und gesteuert werden.

Leitprojekte hoher Priorität und in Verantwortung und Umsetzung durch die KAG Dialogforum

Darüber hinaus wurden Leitprojekte definiert, die durch die KAG Dialogforum verantwortlich vorbereitet, umgesetzt und gesteuert werden. Gemein ist ihnen immer der umfassende, für die Region geltende Ansatz und Betrachtungsraum sowie ein teils erheblicher Koordinationsaufwand. Um diese Vorhaben verantwortlich in hoher Qualität steuern zu können, sind zusätzliche personelle und finanzielle Kapazitäten erforderlich.

Dies betrifft drei thematisch orientierte Vorhaben sowie die vier Querschnittsprojekte:

- ≡ B.4 Stärkung und Ausbau des Wissenschaftsstandortes Flughafenregion BER
Hierzu besteht das Angebot der Technischen Hochschule Wildau, das Projekt „Regional Foresight“ 2021/22 umzusetzen. Ein zusätzlicher finanzieller Aufwand für die KAG besteht hier nach derzeitigen Stand nicht.
- ≡ C.5 Informationssystem Verkehrsbelastungen in der Flughafenregion
Der Bedarf für ein umfassendes Informationssystem ist von allen Beteiligten anerkannt und definiert. Die Studie von ARC Greenlab bietet erste Vorschläge zur Umsetzung. Der technische Aufbau, das Management und der Betrieb des Informationssystems sollten durch die KAG übernommen werden. Dazu sind weitere Partner einzubinden sowie personelle wie finanzielle Kapazitäten vorzuhalten.
- ≡ C.6 Konzept „Radwege in der Flughafenregion“
Ein gemeinsames, übergreifendes Konzept ist unabdingbar, um Ausbauvorhaben priorisieren und bewerten zu können. Die KAG muss die Rolle der Zusammenführung der Überlegungen und die Koordination übernehmen. Dazu zählt im ersten Schritt die Beantragung von Fördermitteln aus dem Programm „Stadt und Land“.
- ≡ Querschnittsprojekt I Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion Berlin-Brandenburg
Die Koordination und Kommunikation des regionalen Entwicklungsfonds muss und sollte über die KAG geleistet werden. Die Mittelverwaltung und -bewirtschaftung der finanziellen Mittel sollte extern organisiert werden.
- ≡ Querschnittsprojekt II Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen
Auch hier ist der Bedarf für ein umfassendes, dynamisches Informations- und Messsystem definiert; und es liegen erste Vorschläge zur Umsetzung vor. Der technische Aufbau, das Management und der Betrieb des Informationssystems sollten durch die KAG übernommen werden. Dazu sind weitere Partner einzubinden sowie personelle wie finanzielle Kapazitäten vorzuhalten.
- ≡ Querschnittsprojekt III Laufende Wohnungsmarkt-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturbeobachtung
Neben dynamischen Daten ist eine Stichtagsbezogene (jährliche) Erfassung und Bewertung aktueller Daten zu Bevölkerung, Bautätigkeit, Wohnungs- und Arbeitsmarkt inklusive Pendlerbeziehung, soziale Infrastruktur etc. erforderlich, um gegenüber Dritten mit aktuellen Daten und Grundlagen zu argumentieren. Hier ist eine enge Zusammenarbeit mit dem KNF e.V. sinnvoll. In der KAG sind dafür personelle wie zeitliche Kapazitäten vorzuhalten.
- ≡ Querschnittsprojekt IV Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
Hierzu liegen mit dem Kommunikations- und Beteiligungskonzept gute Vorschläge vor, und

in der Geschäftsstelle der KAG sind erste Maßnahmen in Vorbereitung. Dies macht personelle wie finanzielle Kapazitäten erforderlich; die Umsetzung erfolgt durch die AG 4.

6.5 Weitere Maßnahmen und strategische Vorhaben regionaler Bedeutung

Kommunale Projekte der Daseinsvorsorge

Die Städte und Gemeinden sowie Landkreise und Berliner Bezirke beabsichtigen erhebliche Investitionen in die kommunale Infrastruktur und Daseinsvorsorge. Die umfangreichen Maßnahmen zum Neu- und Ausbau oder zur Erweiterung bestehender Schulstandorte, Kindertagesstätten und Horteinrichtungen, Sport- und Freizeiteinrichtungen etc. stehen exemplarisch für die Bemühungen und Aktivitäten der Kommunen vor Ort.

Vielfach handelt es sich hier um Nachholeffekte von in den vergangenen Jahren nicht getätigten Investitionen sowie um Vorhaben, die auf die zukünftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung reagieren. Für diese Vorhaben bestehen große Investitionsbedarfe und hier wird eine umfangreiche Unterstützung und Finanzierungsgrundlage aus Bundes- und Landesprogrammen benötigt. Auf diese Vorhaben kann hier nur hingewiesen werden, eine Auflistung wird im Gemeinsamen Strukturkonzept nicht vorgenommen.

Strategische Vorhaben regionaler Bedeutung

Neben den Leitprojekten und definierten Prioritäten werden aus Sicht der Mitglieder der KAG Dialogforum weitere Vorhaben und Entwicklungsaufgaben definiert, die für die weitere, mittel- und langfristige Entwicklung der Flughafenregion von Bedeutung sind bzw. werden können. Dabei handelt es sich meist um investive Vorhaben, die von Trägern verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden. Die mögliche „Unterstützer-Rolle“ der KAG ist indes eher gering, so dass diese über das Gemeinsame Strukturkonzept transportiert werden. Die fachliche Begleitung durch die KAG wäre gleichwohl möglich.

Folgende Vorhaben sind hier zu nennen:

- ≡ Niveaufreie Bahnquerungen an der Cottbusser/ Görlitzer Bahn
Der Ausbau der Cottbusser/ Görlitzer Bahn mit der angestrebten Verringerung der Reisezeiten nach Cottbus und weiter nach Polen ist Teil des Investitionsprogramms der Deutschen Bahn. Im Rahmen von *i2030* wird die Entkopplung von Fernverkehr und S-Bahn-Verkehr angestrebt, unter anderem durch umfangreiche Investitionen am Bahnhof Königs Wusterhausen. In dem Zuge sind mehrere niveaufreie Trassenquerungen im Abschnitt zwischen Königs Wusterhausen über Wildau, Zeuthen und Eichwalde bis nach Berlin erforderlich. Für die betroffenen Kommunen, insbesondere aber Zeuthen, Eichwalde und Wildau, bedeutet das schwerwiegende Eingriffe in die Siedlungsstruktur. Hierzu müssen Eisenbahnkreuzungsvereinbarungen mit dem Baulastträger Deutsche Bahn geschossen werden.
- ≡ Aktivierung Berliner Außenring
Über den Berliner Außenring wurde zur Zeit der deutschen Teilung die Verbindung zwischen Potsdam und den Kommunen in westlichen Brandenburg sowie Ost-Berlin hergestellt. Im Raum der Flughafenregion ist die Verbindung von Potsdam über den neuen Bahnhof Ludwigsfelde Struveshof bis zum BER und weiter nach Berlin Teil des Außenrings; hier ist der Außenring bereits in Betrieb. Der weitere Ausbau und die Taktverdichtung kann mittel- bis langfristig sinnvoll sein, insbesondere wenn der westliche Außenring zwischen

Potsdam und Hohen Neuendorf bzw. Oranienburg ausgebaut bzw. reaktiviert würde. Eine Realisierung ist hier derzeit nicht absehbar.

≡ Autobahn A113

Der Abschnitt der Autobahn A 113 zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem Kreuz Waltersdorf wird bisher nicht als Stadtautobahn geführt. Die Umwidmung zur Stadtautobahn hätte den Vorteil, Anschlussstellen zur Autobahn in dichter Folge zu ermöglichen. Damit würden beispielsweise zusätzliche Autobahnanschlussstellen im Gemeindegebiet Schönefeld (Abfahrt Hubertus, Abfahrt Kiekebusch) ermöglicht werden.

Schwerpunkt Qualifizierung der Anhalter Bahn

Eine besondere, herausgehobene Bedeutung hat die Qualifizierung der Anhalter Bahn (Berlin - Teltow - Ludwigsfelde – Luckenwalde, Richtung Leipzig). Mögliche Ausbaumaßnahmen und Taktverdichtungen an der Anhalter Bahn sind nicht in das Programm *i2030* (s. o.) aufgenommen worden. Anders als an der Dresdner Bahn oder auch der Cottbusser/ Görlitzer Bahn ist hier der Ausbau zur Schnellbahntrasse bereits erfolgt.

Gleichwohl werden hier seitens der Anrainerkommunen sowie des Landkreises Teltow-Fläming weitere Qualifizierungen und insbesondere der Ausbau der Kapazitäten der Anhalter Bahn für zwingend erforderlich gehalten, um im Kernraum der Hauptstadtregion ein attraktives Angebot für den Schienenpersonennahverkehr bereit zu halten. Mit der geplanten Einführung des Deutschland-Taktes bekommt der Fernverkehr der Deutschen Bahn Vorrang vor dem Regionalverkehr. Dies steht einer leistungsfähigen Regionalverkehrsanbindung nach Potsdam, Berlin, zum BER und in die südlich angrenzenden Regionen im Wege.

Die Kommunen sehen hier vor allem den Bund, das Land Brandenburg, die Deutsche Bahn Netz AG und den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) in der Verantwortung. Der Bedarf wird in verschiedenen Grundlagenstudien belegt.⁶⁵

Konkret werden folgende Ziele verfolgt:

- ≡ Die Stadt Ludwigsfelde strebt eine Prüfung der Verlängerung der S-Bahn von Lichterfelde-Ost über Großbeeren bis nach Ludwigsfelde an. Notwendige Flächen am Bahnhof Ludwigsfelde stehen im Grundsatz zur Verfügung.
- ≡ Ergänzend wird ein engerer Takt insbesondere in der Verbindung nach Berlin über den RE 3 und 4 für notwendig gehalten; d. h. lt. Nahverkehrsplan 4 bis 6 Angebote (Halte) pro Stunde auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen im SPNV des Berliner Umlandes in der Hauptverkehrszeit.
- ≡ Umsetzung von Ausbaumaßnahmen zur Vermeidung von erwarteten Konflikten mit anderen Zugfahrten (Fern-, Regional- und Güterverkehr) auf der hoch ausgelasteten Strecke.

⁶⁵ Der Bedarf ergibt sich aus den Ergebnissen der Grundlagenermittlung Verkehr (2019), den Zielvorgaben des Landesnahverkehrsplanes und des Koalitionsvertrages zu SPNV-Haltes im Berliner Umland sowie dem Wegfall der Möglichkeit der vertraglichen Sicherung von Trassenkapazitäten für den Regionalverkehr. Dazu liegen Beschlüsse des Kreistages sowie gemeinsame Stellungnahmen vor.

7 | Modelle zum Interessenausgleich

7.1 Praxisbeispiele im Überblick

Vorbemerkung

Modelle für den regionalen oder interkommunalen Interessen- und Lastenausgleich werden in Deutschland vielerorts diskutiert. Sie verfolgen das Ziel, einen Ausgleich herzustellen zwischen Kommunen, die von Infrastrukturentwicklungen besonders negativ oder besonders positiv betroffen sind.

Grundsätzlich kann unterschieden werden zwischen Modellen,

- ≡ die auf Basis gemeinsamer Zielvorstellungen und mithilfe eines gemeinsam finanzierten sowie ggf. durch weitere Mittel aufgebauten Fonds Zuschüsse für Infrastrukturvorhaben in den Kommunen auf Basis eines transparenten Auswahlverfahrens vergibt (Beispiele im Landkreis Rendsburg und im Landkreis Nienburg) oder
- ≡ die einen finanziellen Ausgleich an Kommunen im Sinne einer Kompensation für besondere Belastungen (hier Fluglärm) auf Basis eines ausdifferenzierten und abgestimmten Modells über eine zentrale Stelle leistet (Beispiel Lastenausgleich von fluglärmbelasteten Kommunen im Umfeld des Flughafens Rhein-Main).

In der Flughafenregion Berlin-Brandenburg sind diese Modelle oder Ansätze bisher nicht im Einsatz. Hier werden über die Umlandarbeit der FBB GmbH Förderungen, Zuschüsse und Partnerschaften für Projekte aus den Bereichen Kultur, Bildung, Sport und Soziales an die Kommunen, Vereine und andere Einrichtungen gewährt.

In der Praxis gibt es deutschlandweit bisher nur wenig erprobte oder eingespielte Modelle, die für einen Vergleich in der Flughafenregion Berlin-Brandenburg herangezogen werden können. Dies wurde bereits in dem „Regionalwirtschaftlichen Gutachten zu den Auswirkungen des Flughafens Berlin Brandenburg auf die Entwicklung der Kommunen im Flughafenumfeld (RG FU BER)“ im Jahr 2012 festgestellt. Im Grundsatz hat sich diese Einschätzung nicht verändert. Nachstehend werden die genannten Beispiele, Modelle und Forschungsvorhaben kurz beschrieben. Im Ergebnis werden Vorschläge und Empfehlungen für das weitere Vorgehen sowie die Ausgestaltung eines möglichen Interessen- und Lastenausgleichs in der Flughafenregion Berlin-Brandenburg skizziert.

Gebietsentwicklungsplanung im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

www.entwicklungsagentur-rendsborg.de

Zwölf Städte und Gemeinden sowie die Stadt Rendsburg arbeiten bereits seit 2002 mit dem Ziel zusammen, eine gemeinsame Gebietsentwicklungsplanung zu betreiben. Die 2004 abgeschlossene Kooperationsvereinbarung zur Gebietsentwicklungsplanung verpflichtet die Beteiligten zur Herstellung eines fairen und gerechten Interessenausgleichs. Dazu wurde bereits 2007 ein Strukturfonds gebildet, mit dem finanzielle Mittel zur Durchführung gemeinsamer Projekte und Maßnahmen zur Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg gebündelt werden. Die kommunalen Beiträge speisen sich als Anteil (1 %) aus dem auf die Kommunen entfallenen Anteil aus dem Finanzausgleichsgesetz (FAG) und durch einen Pauschbetrag (2.500 €) je errichteter Wohneinheit.

Die so eingesammelten Mittel des Zukunftsfonds werden an die beteiligten Kommunen als Zuweisungen oder (Zins-)Zuschüsse zur (anteiligen) Finanzierung anerkannter Leitprojekte verwendet. Der Fonds wird durch Eigenmittel der Kommunen und / oder Zuwendungen von Land, Bund und/oder EU ergänzt bzw. komplettiert. Über die Auswahl der Leitprojekte entscheidet die Regionalkonferenz, in der jeweils maximal drei Parteien und Wählergruppen aus den Kommunen vertreten sind.

Fazit: Hervorzuheben ist die gemeinsame Finanzierung und gemeinsame Entscheidung über Leitprojekte. Die Bündelung kommunaler Mittel und das gemeinsame, verbindliche Engagement der Kommunen schafft die Voraussetzungen, zusätzliche Mittel Dritter zu akquirieren. Das Modell und das Verfahren sind seit vielen Jahren erprobt.

KIF - Kommunalen Innenentwicklungsfonds im Landkreis Nienburg

www.lk-nienburg.de/portal/seiten/kommunalen-innenentwicklungsfonds-kif-901000693-21500.html

Das Modell des „Kommunalen Innenentwicklungsfonds“ wird seit 2017 im Rahmen eines BMBF-Forschungsprojektes entwickelt. Neben dem Landkreis Nienburg (Verbundkoordinator) wirken 39 Städte, Gemeinden und Samtgemeinden, der Landkreis Gifhorn und die Georg-August-Universität Göttingen mit. Ziel ist es, vor dem Hintergrund steigender Leerstände in den Innenstädten und hoher Flächenverbräuche in den Siedlungsrandbereichen die Ortskerne zu aktivieren und ihre Funktion zu sichern. Über einen selbstorganisierten, von allen Mitgliedern gespeisten Fonds und ergänzender Finanzierung wird die Möglichkeit der Förderung von Maßnahmen für die eingereichten und bestbewerteten Vorschläge zur Erreichung der genannten Ziele geschaffen.

Die Finanzierung des Fonds erfolgt durch die Mitglieder in Höhe von 1 % der jeweils zu zahlenden Kreisumlage; zuzüglich eines Startzuschusses von 75.000 € p.a. 2020 bis 2023 durch das niedersächsische Ministerium für Bundes- und Europaangelegenheiten und Regionale Entwicklung. Derzeit werden die Regelungen für die Einreichung und Bewertung von Projektvorschlägen entwickelt und vereinbart.

Fazit: Hervorzuheben ist auch hier die gemeinsame Finanzierung und angestrebte gemeinsame Entscheidung über Maßnahmen. Durch die Bündelung kommunaler Mittel können zusätzliche Mittel Dritter akquiriert werden.

Lastenausgleich von fluglärmbelasteten Kommunen im Umfeld des Flughafens Rhein-Main

www.flk-frankfurt.de/seite/de/flk/02/WB/Startseite.html

Der Lastenausgleich wird für derzeit zehn Landkreise mit 31 Kommunen, in denen mindestens 100 Überflüge unterhalb einer Höhe von 6.000 Fuß pro Tag verzeichnet werden, gezahlt. Die Auswahl der anspruchsberechtigten Kommunen bzw. die Gebietsabgrenzung erfolgt auf der Grundlage der betroffenen Bevölkerung und der Höhe der jeweiligen Lärmbelastung. Dazu sind im Umfeld des Flughafens Rhein-Main knapp 200 fest installierte Messstationen vorhanden.

Auf dieser Basis (Bevölkerungszahl, Lärmpegel) werden für die betroffenen Kommunen dezierte Punktwerte gebildet, die erstens aufsummiert werden und zweitens die Grundlage für die Verteilung der zur Verfügung stehenden, und im hessischen Landeshaushalt, enthaltenen Mittel darstellen. In den vorliegenden Dokumenten (Stand 2015) wird von einer gesamten

Summe für den Lastenausgleich in Höhe von 4,5 Millionen € pro Jahr ausgegangen, sodass für die Kommunen Beträge von 45.000 bis knapp 500.000 € pro Jahr entfallen.⁶⁶ Die Mittel sollen insbesondere für den Schallschutz öffentlicher Gebäude, für Projekte und Maßnahmen in den Bereichen Soziales, Bildung Kinder und Jugendbetreuung sowie im öffentlichen Raum eingesetzt werden. Für die konkrete Verwendung der Mittel durch die Kommunen bestehen wenig Vorgaben.

Fazit: Hervorzuheben ist hier die Möglichkeit der Planbarkeit durch die Kommunen und das transparente System zur Berechnung des Lastenausgleichs. Eine gemeinsame interkommunale / regionale Abstimmung über die Verwendung der Mittel wird nicht verfolgt.

Exkurs: Modell „Verfügungsfonds“ in der Städtebauförderung

Der „Verfügungsfonds“ als Instrument der privat-öffentlichen Kooperation in der Städtebauförderung wurde bereits 2008 entwickelt und wird seitdem in vielen Gebietskulissen der Städtebauförderung umgesetzt. Der Verfügungsfonds wird in der Verwaltungsvereinbarung zu Städtebauförderung (VV) zwischen Bund und Ländern wie folgt beschrieben:

„Zur stärkeren Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen kann die Gemeinde einen Fonds einrichten, über die Verwendung dessen Mittel entscheidet ein lokales Gremium (Verfügungsfonds). Der Fonds finanziert sich in der Regel bis zu 50 v. H. aus Mitteln der Städtebauförderung von Bund, Ländern und Gemeinden, mindestens zu 50 v. H. aus Mitteln von Wirtschaft, Immobilien- und Standortgemeinschaften, Privaten oder zusätzlichen Mitteln der Gemeinde.... Die Mittel der Städtebauförderung werden für Investitionen und investitionsvorbereitende bzw. investitionsbegleitende Maßnahmen verwendet...“

Ein Verfügungsfonds zeichnet sich durch folgende Charakteristika aus:

- ≡ Jede Gemeinde, die Mittel aus der Städtebauförderung des Bundes und der Länder erhält, kann einen Verfügungsfonds einrichten.
- ≡ Der Fonds finanziert sich i.d.R. zu mindestens 50% aus privaten Mitteln und wird zu gleichen Teilen aus Mitteln der Städtebauförderung kofinanziert. Das bedeutet: Jeder Euro, der aus privatem Vermögen in den Verfügungsfonds eingezahlt wird, wird mit dem gleichen Betrag aus dem Etat der Städtebauförderung (Bund, Land, Kommune) bezuschusst.
- ≡ Der private Anteil des Verfügungsfonds kann von Akteuren der lokalen Wirtschaft, Grundstücks- und Immobilieneigentümern, Immobilien- und Standortgemeinschaften, engagierten Privatpersonen etc. akquiriert oder durch ergänzende Mittel der öffentlichen Hand aufgebracht werden.
- ≡ Über die Verwendung der Gelder aus dem Fonds entscheidet ein lokales Gremium in Eigenregie. Örtlichen Akteurszusammenschlüssen wird somit die Entscheidung über die Verwendung der Mittel übertragen.

Fazit: Auch wenn der Verfügungsfonds in der beschriebenen Form explizit für die kommunalen Gebietskulissen der Städtebauförderung gilt, ist die grundsätzliche Idee auch auf eine Region übertragbar: die gemeinsame Mittelbereitstellung, die Ergänzung der Finanzierung durch Dritte, die gemeinsame Entscheidung über die Verwendung von Mitteln auf Basis gemeinsamer

⁶⁶ Die Kommunen (insbesondere die Stadt Frankfurt am Main), die Anteile an der börsennotierten Fraport AG halten, müssen die erhaltenen Dividenden auf die Fördermittel anrechnen lassen. Das Modell basiert darauf, dass über und mit dem Flughafen dauerhaft Gewinne erzielt werden.

Ziele können zentrale Kriterien eines regionalen Systems des Interessen- und Lastenausgleichs sein.

7.2 Aktuelle Forschungsprojekte zum Thema Lastenausgleich

Neben den beschriebenen Modellen sind zwei aktuelle Forschungsvorhaben von Bedeutung, mit deren Hilfe tragfähige Modelle für den Interessenausgleich auf regionaler Ebene entwickelt und erprobt werden sollen.

Forschungsprojekt „NEILA: Nachhaltige Entwicklung durch Interkommunales Landmanagement“

www.region-bonn.de

Das 2018 gestartete – und bis 2023 laufende - Projekt wird vom Regionalen Arbeitskreis (rak) Bonn/Rhein-Sieg/Ahrweiler, der TU Dortmund, dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsplanung und anderen Partnern durchgeführt. Vor dem Hintergrund der Flächenknappheit und steigender Baulandpreise sollen interkommunale Siedlungsentwicklungs- und Lasten-Ausgleichskonzepte erarbeitet sowie Instrumente und Maßnahmen zur Reduzierung von Nutzungskonflikten abgestimmt werden. Dazu wurden Siedlungsflächen nach einheitlichen Kriterien bewertet und kartographisch aufbereitet.

Statt eines fiskalischen Ausgleichs zwischen den Kommunen geht es hier eher darum, ein regionales Bewertungssystem für das „Tauschen“ und „Teilen“ aufzubauen und einen Prozess in Richtung einer fairen Aufgabenteilung für die Region zu etablieren. Dabei gilt es die Frage zu beantworten, welche regionale Verbindlichkeit daraus für die Kommune entsteht.

Fazit: Die Kooperation im regionalen Arbeitskreis (rak) ist seit vielen Jahren etabliert, hier bestehen viele Erfahrungen. Bereits 2013 wurde ein Konzept für eine gemeinsame Wohnungsbauentwicklungsplanung abgestimmt. Die eher bescheiden formulierten Ziele des Forschungsprojektes machen deutlich, wie kompliziert die Entwicklung eines finanziell funktionierenden, transparenten und für alle Beteiligten tragbaren Interessenausgleichsmodells ist.

Forschungsprojekt: „Region ist Solidarität. Gerechter Ausgleich von Lasten und Nutzen im interkommunalen Dialog“

www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Regionale-Themen/Lasten-Nutzen-Ausgleich.html und

www.difu.de/presse/2020-06-12/vorteile-der-kooperation-zwischen-stadt-und-region-sollten-mehr-genutzt-werden

Dieses Forschungsprojekt wurde 2019 gestartet und läuft bis zum Jahr 2022. Partner sind die Landeshauptstadt München, die Landkreise Dachau und Ebersberg, das Deutsche Institut für Urbanistik (DIfU), die IHK München und Oberbayern, der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München und die Technische Universität München. Die Federführung liegt bei der Landeshauptstadt München.

Die Ausgangssituation ist durch einen starken Wachstumsdruck mit hoher Verkehrsbelastung in der Gesamtregion und dem Bedarf nach einer stärkeren interkommunalen Abstimmung der Bereiche Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur und Freiraum geprägt. Ziel ist die Überprüfung der Praxistauglichkeit von Instrumenten zum Lastenausgleich sowie die Entwicklung von Modellen zur Ausgestaltung des Ausgleichsmechanismus.

Fazit: Der erste Zwischenbericht zu dem Projekt ist im Frühjahr 2020 vorgelegt worden; hier sind Steckbriefe zu Handlungsfeldern, Instrumenten und Strukturen interkommunaler Kooperation mit Praxisbeispielen aufbereitet. Für die Flughafenregion Berlin-Brandenburg können die Ergebnisse im Weiteren von großem Wert sein. Vorgeschlagen wird, den Dialog bzw. die Zusammenarbeit mit den Partnern des Forschungsprojektes zu suchen.

7.3 Empfehlungen

Doppelstrategie für die Flughafenregion

Empfohlen wird, in der Flughafenregion zweigeteilt vorzugehen bzw. eine Doppelstrategie zu verfolgen, d.h.

- ≡ erstens über einen gemeinsam finanzierten bzw. gebildeten Fonds die gemeinsame Finanzierung regional bedeutsamer Projekte zu ermöglichen
- ≡ zweitens ein Modell zum Lastenausgleich zu entwickeln, das auf den Lärm- und Umweltbelastungen basiert und insbesondere der Kompensation der Belastungen durch den Fluglärm dient.

Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion

Grundsätzliche Überlegungen

Der Regionale Entwicklungsfonds Flughafenregion (s.a. Querschnittsprojekt I) basiert auf der Grundidee, auf Basis gemeinsamer Ziele die gemeinsame Finanzierung gemeinsam ausgewählter investiver wie nicht-investiver Projekte mit regionaler Bedeutung in der Flughafenregion zu ermöglichen. Das Modell orientiert sich in seinen wesentlichen Überlegungen an dem Strukturfonds im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (s.o.).

Bei den Projekten, die aus dem Regionalen Entwicklungsfonds gefördert oder (mit)finanziert werden, kann es sich um die vollständige Finanzierung eines Vorhabens handeln oder um die anteilige Mitfinanzierung eines kommunalen Vorhabens. Förderfähige Projekte müssen einen Mehrwert aufweisen und dürfen keine kommunalen Pflichtaufgaben umfassen.

Die gemeinsamen Ziele der regionalen Entwicklung sind mit dem vorliegenden Gemeinsamen Strukturkonzept beschrieben und skizziert, einige Leitprojekte sind bereits benannt. Für die Bewertung zusätzlicher Projekte liegt mit den Anforderungen für Leitprojekte (siehe Kap. 6.1) ein Bewertungsrahmen vor, der für den Regionalen Entwicklungsfonds ergänzt bzw. präzisiert werden müsste.

Bewertungskriterien für die Auswahl von Projekten im Regionalen Entwicklungsfonds Flughafenregion können zum Beispiel sein

- ≡ eindeutiger Bezug zu mindestens drei strategischen und thematischen Zielen des GSK (s. Kap. 5.3)
- ≡ nachweisbare positive Effekte auf mindestens eine Nachbarkommune bzw. eine Kommune in der Flughafenregion (außerhalb der antragstellenden Kommune)
- ≡ Nachweis des Mehrwerts für die Flughafenregion (d. h. keine Pflichtaufgabe, sondern zusätzliche Aspekte)
- ≡ Vorbereitung und Durchführung des Projektes in interkommunaler Kooperation, beispielsweise in Form eines gemeinsamen Antrages

- ≡ Einbindung von Partnern der Zivilgesellschaft (Vereine, Initiativen, Bürgerschaft etc.) und / oder Unternehmen in die Vorbereitung und Durchführung des Projektes in den beteiligten Kommunen
- ≡ Nachweis der Finanzierung aus weiteren Quellen (Förderprogramme)

Die Finanzierung des Entwicklungsfonds erfolgt in einem Grundstock durch die Kommunen. Ein Startbudget von 250.000 € in den ersten beiden Jahren bzw. danach ein jährliches Budget von 500.000 € sollte für die Flughafenregion mindestens zur Verfügung stehen, um wirksame Effekte zu erzielen sowie um ein angemessenes Verhältnis zwischen dem Aufwand für die Bewirtschaftung auf der einen Seite und dem Einsatz von Projektmitteln auf der anderen Seite sicher zu stellen.

Sofern das Grundkapital gebildet ist, soll bei weiteren Partnern um eine Aufstockung des Fonds geworben werden. Dazu zählen die Länder, aber auch Unternehmen, Verbände und Vereine.

Vor diesem Hintergrund kommen grundsätzlich folgende Varianten für Finanzierungsmodelle für die Sicherung des Grundkapitals in Frage:

- ≡ Variante I - Finanzierungsmodell ohne Beteiligung Berlins (da für Berliner Bezirke keine eigene, vergleichbare Steuermesszahl genannt werden kann).⁶⁷ Denkbar wären
 - > eine Finanzierung zu 50 % aus einer Einwohnerumlage sowie zu jeweils 25 % aus einem Festbetrag und einer Einlage, die sich an der Steuerkraft der Kommune orientiert. oder
 - > eine Finanzierung durch die Kommunen zu jeweils 50 % aus einer Einwohnerumlage sowie zu 50 % aus einem Festbetrag.
- ≡ Variante II - mit Beteiligung Berlins (ohne Einbeziehung einer Steuermesszahl):
Denkbar ist beispielsweise eine Finanzierung durch die Kommunen zu 2/3 aus einer Einwohnerumlage sowie zu 1/3 aus einem Festbetrag.⁶⁸

Aus Gutachtersicht ist die Variante II mit Beteiligung Berlins bzw. der Berliner Bezirke eindeutig zu bevorzugen. Die Bildung eines regionalen, länderübergreifenden Entwicklungsfonds, der sich aus Beiträgen kommunaler Mitglieder speist, ist ein deutliches Zeichen für die Bereitschaft zu mehr Kooperation und kann große Außenwirkung erzielen.

Die nachstehende Übersicht beschreibt bei einer Finanzierung durch die Kommunen zu 2/3 aus einer Einwohnerumlage sowie zu 1/3 aus einem Festbetrag beispielhaft die möglichen kommunalen Beiträge (Annahme Gesamtvolumen: 250.000 € und Beteiligung aller Partner)

⁶⁷ Landkreise werden in der Beitragsberechnung mit ihrer Bevölkerungszahl in der Flughafenregion, und nicht für die Kreise insgesamt herangezogen.

⁶⁸ Landkreise und Bezirke werden in der Beitragsberechnung mit ihrer Bevölkerungszahl in der Flughafenregion, und nicht für die Landkreise und Bezirke insgesamt herangezogen.

Kommune	Einwohner (Ende 2019)	Anteil EW-Umlage (2/3) in €	Anteil Festbetrag (1/3) in €	Summe (in €)
Blankenfelde-Mahlow	27.961	6.668	4.630	11.298
Eichwalde	6.440	1.536	4.630	6.166
Gosen-Neu Zittau	3.228	770	4.630	5.400
Großbeeren	8.546	2.038	4.630	6.668
Königs Wusterhausen	37.653	8.979	4.630	13.609
Ludwigsfelde	26.774	6.385	4.630	11.015
Mittenwalde	9.279	2.213	4.630	6.843
Rangsdorf	11.382	2.714	4.630	7.344
Schönefeld	16.197	3.862	4.630	8.492
Schulzendorf	8.417	2.007	4.630	6.637
Wildau	10.376	2.474	4.630	7.104
Zeuthen	11.417	2.723	4.630	7.353
Bezirk Neukölln	120.964	28.846	4.630	33.476
Bezirk Tempelhof-Schöneberg	84.292	20.101	4.630	24.731
Bezirk Treptow-Köpenick	138.283	32.976	4.630	37.606
LK Teltow-Fläming	74.663	17.805	4.630	22.435
LK Dahme-Spreewald	99.779	23.794	4.630	28.424
LK Oder-Spree	3.228	770	4.630	5.400
Summe	698.879	166.660	83.340	250.000

Tab. 8: Beispielberechnung Grundstock Regionaler Entwicklungsfonds (Finanzierung zu 2/3 aus einer Einwohnerumlage sowie zu 1/3 aus einem Festbetrag), eigene Berechnungen

Rahmenbedingungen und Eckpunkte für den Regionalen Entwicklungsfonds

- ≡ Antragsteller für Vorhaben können nur Kommunen/Partner sein, die den Regionalen Entwicklungsfonds mit eigenen Mitteln mitfinanzieren.
- ≡ In einem zweiten Schritt bzw. nachrangig können auch Vorhaben durch den Bewirtschafter des regionalen Entwicklungsfonds eingerichtet werden - insbesondere dann, wenn nicht ausreichend Vorhaben durch Kommunen/Partner eingereicht werden bzw. weitere Mittel zur Verfügung stehen.
- ≡ Unterstützt / mitfinanziert werden investive und nicht-investive Vorhaben.
- ≡ Die Mindestantragssumme beträgt 10.000 € und höchstens 200.000 €.
- ≡ Die Förderquote aus dem Regionalen Entwicklungsfonds beträgt höchstens 50 %.
- ≡ Die Finanzierung aus dem Fonds erfolgt im Nachgang bzw. es ist eine Vorfinanzierung erforderlich.
- ≡ Ein Anspruch auf Förderung besteht nicht.
- ≡ Die Kombination mit anderen (Förder)Programmen wird angestrebt bzw. erwünscht. Dies sollte beispielsweise gelten für Vorhaben
 - > aus der Städtebauförderung,
 - > der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW),
 - > die in Verbindung mit der Umsetzung von i2030 stehen,
 - > aus dem Sonderprogramm Radverkehr "Stadt und Land",

- > die im Rahmen der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 umgesetzt werden (neue Mobilitätsangebote im ÖPNV, Strategien zur Senkung des CO₂-Ausstoßes, ÖPNV-Infrastrukturinvestitionen etc.) und
 - > aus dem Programm STARK – Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten
 - ≡ Der Bezug zu den Zielen des GSK und der Mehrwert für die Flughafenregion muss sichergestellt sein (kann z.B. über eine Bewertungsmatrix mit Punkten geprüft werden, s. o.).
 - ≡ Vorhaben können zu einem Stichtag zur Umsetzung im Folgejahr beantragt werden.
 - ≡ Die Vorhaben sollen innerhalb von zwei (Haushalts)Jahren realisiert werden können.
 - ≡ Die Gesamtfinanzierung des Vorhabens muss zum Zeitpunkt der Bewertung des Antrages gesichert sein.
- Die Zustimmung der zuständigen kommunalen Gremien zu dem Vorhaben muss zum Zeitpunkt der Bewertung des Antrages vorliegen.

Antragstellung und Auswahl

Der jährliche Projektauftrag mit Antragsfrist wird öffentlich bekannt gemacht. Die mitfinanzierenden Partner des Entwicklungsfonds können dann zu einem Stichtag (z.B. 30.6. eines Jahres) auf Basis eines standardisierten Antragsformulars einen Projektantrag auf Förderung für das Folgejahr stellen. Darin wird u.a. das Vorhaben beschrieben, der regionale Mehrwert skizziert und der Finanzierungsbedarf aus dem Entwicklungsfonds benannt (s.o.). Damit liegen zum Stichtag die zu bewertenden Anträge für ein Projektjahr vor.

Die vorliegenden Anträge werden von dem Bewirtschafter des Regionalen Entwicklungsfonds auf Vollständigkeit und Richtigkeit geprüft, ggf. Ergänzungen und Nachreichungen eingefordert und dem Entscheidungsgremium (z.B. bis zum 30.9. eines Jahres) vorgelegt.

Dem Entscheidungsgremium (im Sinne eines Vorstandes) gehören alle mitfinanzierenden Partner an. Alle Partner haben unabhängig von ihrer Einwohnerzahl oder ihres tatsächlich gezahlten Beitrages eine Stimme. Entschieden wird unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Mittel und der Bewertungsmatrix mit Punkten mit einer ¾-Mehrheit (z.B. bis zum 31.10. eines Jahres). Die Entscheidung über die Projektauswahl wird dem Antragsteller mitgeteilt und damit der (Mit-)Finanzierungsrahmen für das Folgejahr bzw. die Folgejahre benannt.

Projektumsetzung

Die Vorhaben werden von den antragstellenden Kommunen/Partnern verantwortlich und eigenständig umgesetzt.

Die antragstellende Kommune kann mit dem Votum aus dem Auswahlgremium das Projekt weiter vorbereiten, und bei Vorliegen aller weiteren Voraussetzungen und Genehmigungen realisieren.

Dazu wird mit dem Bewirtschafter des Regionalen Entwicklungsfonds eine Durchführungsvereinbarung getroffen, die zum Beispiel Informationspflichten, Nachweisführung und Zahlungsflüsse regelt.

Bewirtschaftung und Management

Die KAG Dialogforum ist aufgrund seiner rechtlichen Struktur nicht in der Lage, die Mittel aus dem Fonds einzusammeln und zu bewirtschaften. Für die Startphase (Jahr 2022) wird vorgeschlagen, dass eine Flughafengemeinde diese Aufgabe⁶⁹ übernimmt, und dann die Bewirtschaftung und Management des Regionalen Entwicklungsfonds an die ausgewählte Organisationsform übergibt.

Hierzu müssen andere Modelle geprüft werden, in Frage kommen grundsätzlich

- ≡ eine Kommune, die stellvertretend für die Flughafenregion bzw. die beteiligten Partner die Mittel bewirtschaftet
- ≡ eine Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR)⁷⁰
- ≡ ein eingetragener, nicht-gemeinnütziger Verein⁷¹
- ≡ eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH)⁷²

Diese Diskussion um ein passendes Modell ist im Zusammenhang mit der Neuausrichtung und Organisation der zukünftigen Zusammenarbeit in der Flughafenregion zu führen (s. Kap. 8).

Der Aufwand für die Bewirtschaftung des Fonds wird bei dem Startbudget (250.000 € / 500.000 €) mit einer halben Vollzeitstelle beziffert.

Nächste Schritte

Ziel ist es, im Haushaltsjahr 2022 erstmals das oben skizzierte Verfahren durchführen zu können. Dafür müssen im Jahr 2021 die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden. Dazu zählt der Beschluss im Großen Dialogforum sowie insbesondere in den Kommunen zum GSK insgesamt sowie ergänzend zur Mitwirkung in und Beteiligung an dem Fonds.

Parallel sind im zweiten Halbjahr 2021 die entsprechenden Voraussetzungen (Antragsformular, Definition von Kriterien, Bewertungsmatrix, Klärung der Bewirtschaftung etc.) vorzubereiten. Ergänzend ist der Abschluss einer Kooperations- und Durchführungsvereinbarung zwischen den Beteiligten erforderlich.

Klärungsbedarfe

- ≡ Prüfung der Einbeziehung von Berlin bzw. der Berliner Bezirke in eine tragfähige Finanzierungs- und Organisationsstruktur.
- ≡ Einbeziehung von Dritten und Partnern in eine tragfähige Finanzierungs- und Organisationsstruktur.
- ≡ Grundsätzliche Klärung mit der (Brandenburgischen) Kommunalaufsicht zur Finanzierungs- und Organisationsstruktur.

⁶⁹ Die Gemeinde Eichwalde hat dazu ihre grundsätzliche Bereitschaft erklärt.

⁷⁰ In dem Modell Rendsburg besteht eine eigens für diesen Zweck gegründete Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR).

⁷¹ Wie das Kommunale Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg (KNF) e.V.

⁷² Wie die BADC GmbH, die jedoch nach eigener Aussage für diese Aufgaben nicht zur Verfügung steht.

Lärm-/Ausgleichsfonds

Grundsätzliche Überlegungen

Die Grundüberlegung dieses Modells bleibt der Lastenausgleich von fluglärmbelasteten Kommunen im Umfeld des Flughafens Rhein-Main. Der Lastenausgleich im Umfeld des Flughafens Rhein-Main funktionierte bisher auf Basis der erzielten Gewinne und ausgeschütteten Dividenden der Fraport AG, die dem Miteigentümer (Land Hessen) die Finanzierung der Leistungen ermöglichte. Ob dieses Modell nach der Corona-Pandemie wieder angewandt wird oder werden kann, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

Da aus dem Betrieb des Flughafens BER aktuell und absehbar in den kommenden Jahren keine Gewinne generiert werden können bzw. die Schuldenlast hoch ist, ist eine Finanzierung des Lastenausgleichs aus Gewinnen, Dividenden o.ä. – wie bisher in Frankfurt/Main praktiziert – in der Flughafenregion Berlin-Brandenburg gegenwärtig nicht denkbar. Seitens der Länder Berlin und Brandenburg werden daher derzeit keine Finanzierungsmöglichkeiten für einen Lärm-/Ausgleichsfonds gesehen. Dies gilt auch für die FBB; diese Einschätzung wird noch verstärkt durch die schwierige Finanzsituation der Flughafengesellschaft in Folge der Corona-Pandemie.

Gesamtlärmbetrachtung

In der Flughafenregion Berlin-Brandenburg werden derzeit mit der Installation und dem Betrieb zusätzlicher Lärmmessstellen durch die FBB GmbH (30 Messstellen bis Ende 2021) neue Grundlagen geschaffen, die zukünftig eine verbesserte und genauere Bewertung und Betrachtung der Lärmbelastung ermöglichen. Ferner sollen mit dem vorgeschlagenen Leitprojekt der KAG *Q II Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen* wichtige Voraussetzungen und Grundlagen geschaffen werden.

Ergänzend ist die Neuermittlung und Neufestsetzung des Lärmschutzbereichs für den Flughafen BER nach zwei vollständigen Flugplanperioden (also ab Ende 2021) nach Inbetriebnahme vorgesehen.⁷³

Die FBB stellt in den festgelegten Tag- und Nachtschutzgebieten in erheblichem Umfang Mittel für den Schallschutz bereit. Für Schallschutzmaßnahmen sind in den Planungen der FBB aktuell 730 Millionen € vorgesehen. Hiervon sind bereits etwa 430 Millionen € verausgabt und ein weiterer dreistelliger Millionenbetrag für bereits gestellte Schallschutzanträge gebunden. Die restlichen Mittel sind für die noch weiterhin möglichen Antragstellungen vorgesehen.

Von einigen Kommunen im Flughafenumfeld wird betont, dass neben dem Fluglärm, auch der Straßen- und Schienenverkehrslärm in eine Gesamtlärmbetrachtung einzubeziehen ist. Die Lärmbelastungen sind in *Abbildung 13: Flug-, Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm* (S. 52) abgebildet. Mit einer Gesamtlärmbetrachtung (Flug-, Straßen- und Schienenverkehr) und den weiteren Schritten (Messstellen etc.) besteht zukünftig grundsätzlich die Möglichkeit, die Lärmbelastung in der Flughafenregion bzw. der betroffenen Bevölkerung zu ermitteln, aufzubereiten und kontinuierlich fortzuschreiben.

Die KAG Dialogforum erwartet die Fertigstellung der Gesamtlärmbetrachtung für die Flughafenregion bis Ende 2022. Auf dieser Basis können für die Kommunen objektivierbare „Lastenausgleichspunkte“ berechnet werden. Dies sollte aus Gutachtersicht die Grundlage für einen dann auszugestaltenden Lastenausgleich in der Flughafenregion darstellen. Die Beteiligten sind aufgefordert, insbesondere dann neu über Finanzierungsmöglichkeiten nachzudenken, sobald

⁷³ <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/>, Vorhabenliste, S. 7 mitte, (Zugriff 29.4.2021).

der Flugbetrieb am BER wieder anläuft, die Fluglärmbelastung steigt, und perspektivisch wieder Einnahmen durch den Flugbetrieb erzielt werden.

Aktiver Lärmschutz und Lärmvermeidung

Die Fluglärmbelastungen durch den BER entstehen während des laufenden Betriebs, sie belasten die Menschen in den Kommunen unabhängig von den äußeren Rahmenbedingungen. Die Kommunen in der Flughafenregion erwarten daher, dass

- ≡ die drei Gesellschafter des Flughafens (Länder Berlin und Brandenburg, Bund) auf Basis der Standortentscheidung für den BER die Verantwortung für die sich daraus ergebenden Konsequenzen (Lärmbelastung) übernehmen, und beispielsweise bei Einzelvorhaben⁷⁴ in den Kommunen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten für zusätzliche und innovative Schallschutzmaßnahmen bereitstellen, sowie
- ≡ die FBB die der Gesellschaft zur Verfügung stehenden Instrumente, Lärm zu vermeiden und pro-aktiv zu verhindern, auch in den Nachtstunden, aktiv nutzt und beispielsweise über die Neuregelung der Fluglärmbeiträge Anreizsysteme für den Einsatz geräuscharmer bzw. geräuschärmerer Flugzeuge festsetzt.

⁷⁴ Dies betrifft vor allem sensible Einrichtungen wie Kita, Schule, Kultur- und Freizeiteinrichtungen, aber auch Krankenhäuser und Altenheime, und gilt vor allem für kommunale Investitionen auf Grundstücken, die am 15. Mai 2000 nicht bebaubar waren. In Eichwalde und Blankenfelde-Mahlow werden dazu bereits innovative Ideen entwickelt und geplant, z.B. der Neubau einer Kita oder Schule mit Klimahülle, die zugleich als Lärmschutz dient.

8 | Empfehlungen zur Umsetzung und Organisation

Zusätzliche Kompetenzen und personelle Ressourcen

Die Umsetzung der in Kapitel 6.4 skizzierten und empfohlenen Aufgaben in der Umsetzung und Steuerung, der fachlichen Begleitung sowie der Kommunikation der definierten Leitprojekte sowie die aktive Interessenvertretung der Flughafenregion erfordert eine sehr viel stärkere Rolle und insbesondere intensivere inhaltliche Mitwirkung durch die KAG Dialogforum. Diese Aufgaben gehen deutlich über die derzeitige Funktion der KAG vorrangig als Plattform für die Erarbeitung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes und die Bündelung der (kommunalen) Interessen der mitwirkenden Partner hinaus.

Die Bestätigung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes mit seinen Leitprojekten und Empfehlungen impliziert damit auch ein Anerkenntnis dieser zusätzlichen Aufgaben und die Notwendigkeit der Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen.

Für die skizzierten Aufgaben bei den Leitprojekten sind neben den bereits bestehenden Erfahrungen und Fertigkeiten in der Steuerung des GSK-Prozesses und der KAG-Gremien folgende inhaltliche Kompetenzen und Erfahrungen erforderlich, z.B.

- ≡ zur Vorbereitung und Mitwirkung bei der Antragstellung und Bewirtschaftung von Fördermitteln (zum Beispiel Projekte A.2.1, B.4, C.6, Querschnittsprojekte etc.)
- ≡ in der Aufbereitung, Bündelung und zum Transfer von inhaltlichen Sachverhalten zum Beispiel zum Wohnungsbau, zur gewerblichen Entwicklung, zur technologischen Entwicklung etc. an Dritte bzw. KAG-Mitglieder (zum Beispiel Projekte A.1, B.1, C.1 etc.)
- ≡ in dem Aufbau und dem Betrieb technischer Informationssysteme und deren Vermittlung an die interessierten Partner (zum Beispiel Projekt C.5 und Querschnittsprojekt II)
- ≡ in einer durchgehenden kontinuierlichen und systematischen Öffentlichkeitsarbeit (vor allem im Querschnittsprojekt IV).

Verbindlichkeit des GSK sichern und Kommunikation ermöglichen

Die Bearbeitung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes soll im Juni 2021 mit der Beschlussfassung im Großen Dialogforum abgeschlossen werden.

Ziel ist darüber hinaus ein Beschluss in den kommunalen Gremien der Berliner Bezirke, der Landkreise sowie der Städte und Gemeinden, um die Verbindlichkeit des Konzeptes zu erhöhen und die Umsetzung ausgewählter Maßnahmen zu unterstützen. Ferner werden die Parlamente der Länder Berlin und Brandenburg sowie der Aufsichtsrat der FBB aufgefordert, die „Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin Brandenburg 2030“ befürwortend zur Kenntnis zu nehmen.

Dies soll im Anschluss an die Beschlussfassung im Großen Dialogforum in der zweiten Jahreshälfte 2021 erfolgen mit dem Ziel, bis Ende 2021 eine Beschlussfassung in den Gremien zu erreichen. Mit der Durchführung von zwei kommunalpolitischen Foren, einmal im Oktober 2020 und im April 2021 (s.u., Kap. 11.3), werden dafür wesentliche Grundlagen geschaffen.

Für die Beschlussfassung in den kommunalen Gremien wird ein individueller, auf die jeweiligen Kommunen zugeschnittener Auszug aus dem GSK empfohlen, der neben den allgemeingültigen Aussagen insbesondere die für die jeweiligen Kommunen zutreffenden Angaben zu konkreten Projekten, zu Mitwirkungsmöglichkeiten etc. bündelt. Dies kann dann Gegenstand der jeweiligen Beschlussvorlage werden.

Angesichts des Umfanges des GSK ist eine ergänzende Zusammenfassung und anschauliche Aufbereitung der Ergebnisse in Form einer Broschüre sinnvoll. Diese sollte sich an die Zielgruppen interessierte Öffentlichkeit, Unternehmen und Zivilgesellschaft richten.

Organisation und Struktur

Der öffentlich-rechtliche Vertrag über die Bildung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg sowie die ergänzende Geschäftsordnung (Entwurfsfassung vom September 2020) bieten grundsätzlich die notwendigen Grundlagen für die Wahrnehmung bzw. Übernahme der vorgeschlagenen inhaltlichen Aufgaben.

Die konkreten Ziele und Aufgaben der Arbeitsgemeinschaft (§ 2, Abs. 1 und 2 des öffentlich-rechtlichen Vertrages) ermöglichen beispielsweise die Entwicklung und Umsetzung von Schlüsselprojekten sowie Modelle für den Interessenausgleich zu entwickeln und umzusetzen. Ferner ist das jeweils geltende gemeinsame Strukturkonzept heranzuziehen.

Gleichwohl ist dies mit den derzeit zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen und auch der derzeitigen Arbeitsorganisation nur eingeschränkt möglich. Die stringente und qualitativ hochwertige Bearbeitung der unter Kap. 6.4 skizzierten Leitprojekte benötigt einen zusätzlichen Personalbedarf in der Geschäftsstelle von überschlägig etwa zwei Vollzeitstellen. Dazu addieren sich Eigenanteile für die Mitfinanzierung von Förderprojekten bzw. für die Beauftragung ergänzender externer Unterstützungs- und Beratungsleistungen.⁷⁵

Nach der zur Beschlussfassung derzeit vorliegenden Geschäftsordnung der KAG sind die Länder Berlin und Brandenburg sowie der Bund zukünftig nicht mehr ordentliche Mitglieder der KAG, sondern beratend und unterstützend tätig. Stimmberechtigte Mitglieder sind die Kommunen, die BADC GmbH und die FBB GmbH.

Das Große Dialogforum (Mitgliederversammlung) sollte vor diesem Hintergrund die Aufgabe haben, wie bisher auch grundsätzliche Beschlüsse (Geschäftsordnung, Sitz der Geschäftsstelle, Entlastung etc.) zu fassen sowie insbesondere den Wirtschafts- und Arbeitsplan zu beschließen. Zugleich könnte geprüft werden, ob der Arbeitsausschuss in der laufenden Abarbeitung bzw. im „Alltagsgeschäft“ mehr Möglichkeiten bekommt, Entscheidungen zu treffen und Beschlüsse zu fassen.

Empfehlungen für die Zuordnung der Aufgaben und Leitprojekte zu Arbeitsgruppen im Dialogforum

Neben der Begleitung und / oder Umsetzung der Leitprojekte hat die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum weitere Aufgaben. Diese liegen in der kontinuierlichen Bewertung des Umsetzungsstandes zum GSK und dessen mögliche Fortschreibung und Anpassung, die Bündelung der Interessen der Mitglieder nach außen und die intensive Kommunikation mit allen Partnern der regionalen Entwicklung.

Zu den übergreifenden Aufgaben zählen

- ≡ Monitoring des Umsetzungsstandes im Gemeinsamen Strukturkonzept, deren Fortschreibung und Anpassung

⁷⁵ Grundsätzlich wäre auch eine geringere zusätzliche Personalausstattung möglich, wenn der Anteil externer Dienstleister erhöht würde. Kostenseitig dürfte sich dies aber eher neutral abbilden. Und für die Außenwirkung der KAG ist Know-how im eigenen Hause von großer Bedeutung.

- ≡ Einschätzung zu Standortinvestitionen von Unternehmen, beispielsweise in Form einer Stellungnahme zur Vereinbarkeit der Ansiedlungen mit den Entwicklungszielen Wirtschaft und Gewerbe⁷⁶, und
- ≡ laufende Betrachtung der Entwicklung am Standort Tesla und seinen Auswirkungen auf die Flughafenregion, evtl. Erweiterung der Gebietskulisse

Ferner sollte die KAG Dialogforum die im aktuellen Koalitionsvertrag der brandenburgischen Landesregierung sowie im Strategischen Gesamtrahmen für die Hauptstadtregion formulierten Ansatzpunkte (Verlängerung der S 2 von Blankenfelde nach Rangsdorf, Lärmschutz, Siedlungsachsen im Berliner Umland, gemeinsame Wohnungsmarktbeobachtung, Kooperation der Wirtschaftsfördergesellschaften beider Länder) aufgreifen.

Ferner gilt es, neue und zusätzliche Vorhaben und Projekte, die sich aus veränderten fachlichen Anforderungen oder neuen Entwicklungen ergeben, aufzunehmen und in die Arbeitsstrukturen zu integrieren.

Diese Aufgaben und Leitprojekte erfordern eine neue Zuordnung bzw. ein verändertes Aufgabenspektrum der Arbeitsgruppen. Dazu werden folgende Vorschläge unterbreitet:

Arbeitsgruppe 1 Regionale Entwicklung⁷⁷, Projekte und Aufgaben

Hier gilt es die Aufgaben zwischen der fachlichen Begleitung und Informationsvermittlung auf der einen Seite sowie der inhaltlichen Verantwortung für die Umsetzung auf der anderen Seite zu differenzieren. Ggf. ist es erforderlich, kleinere Arbeitsgruppen bzw. Unterarbeitsgruppen zu bilden, um die Vorhaben zu bearbeiten.

Laufende Aufgaben (Verantwortung und Umsetzung)

- ≡ Querschnittsprojekt I Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion Berlin-Brandenburg
- ≡ B.4 Stärkung und Ausbau des Wissenschaftsstandortes Flughafenregion BER
- ≡ C.6 Konzept „Radwege in der Flughafenregion“
- ≡ Umsetzungsstand Gemeinsames Strukturkonzept, Fortschreibung und Anpassung
- ≡ Monitoring des Umsetzungsstandes im Gemeinsamen Strukturkonzept, deren Fortschreibung und Anpassung
Laufende Betrachtung der Entwicklung am Standort Tesla und seinen Auswirkungen auf die Flughafenregion
- ≡ Einschätzung zu Standortinvestitionen von Unternehmen, beispielsweise in Form einer Stellungnahme zur Vereinbarkeit der Ansiedlungen mit den Entwicklungszielen Wirtschaft und Gewerbe

Laufende Aufgaben (Begleitung und Informationsvermittlung)

- ≡ A.1 Wohnungsbauprojekte auf Stadtgüterflächen: Musikerviertel, Blankenfelde-Mahlow
- ≡ A.2.1 Gemeinsame Infrastrukturentwicklung in der ZES+-Region
- ≡ B.1 Technologiepark Funkerberg: Ansiedlung von Forschungseinrichtungen und Unternehmen im RWK Schönefelder Kreuz
- ≡ B.2 Fachliche Begleitung des Gemeinsamen Regionalmanagements Brandenburger Flughafenregion
- ≡ C.1 Verbesserung der tangentialen Busverbindungen

⁷⁶ Z.B. WG 3 - Qualitätskriterien für Ansiedlung bestimmen und WG 4 - Regionale Abstimmungen zu großräumigen Ansiedlungen vereinbaren.

⁷⁷ Zusammenlegung AG 1 Interessenausgleich und AG 3 Kommunale und interkommunale Entwicklung.

- ≡ D.3 Management von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen
- ≡ D.4 Teilräumliche Regionalparks in der Flughafenregion

Arbeitsgruppe 2 Informationssysteme und Monitoring, Projekte und Aufgaben⁷⁸

- ≡ Querschnittsprojekt II Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen
- ≡ C.5 Informationssystem Verkehrsbelastungen in der Flughafenregion
- ≡ Querschnittsprojekt III Laufende Wohnungsmarkt-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturbeobachtung
- ≡ Querschnittsprojekt V Lärm-/Ausgleichsfonds
- ≡ Fortführung der Diskussion zu Lärm-/Ausgleichsfonds, Beschlussempfehlung

Arbeitsgruppe 3 Kommunikation, Projekte und Aufgaben

- ≡ Querschnittsprojekt IV Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
- ≡ Bündelung der Interessen der Mitglieder nach außen
- ≡ intensive Kommunikation mit allen Partnern (z.B. Kommunal- und Landespolitik)

Kosten und Finanzierung

Die Finanzierung der laufenden Arbeit der KAG Dialogforum wird derzeit über den jährlichen Zuschuss der FBB gesichert. Dies gilt nach derzeitigem Stand zunächst für die Jahre 2021 und 2022. Darüber hinaus leisten die Gemeinsame Landesplanung sowie die Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald einen finanziellen Beitrag zur Erarbeitung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes. Die anderen stimmberechtigten Mitglieder der KAG leisten bisher keinen eigenen finanziellen Beitrag.

Vor dem Hintergrund möglicherweise abnehmender Zuschüsse der FBB sowie vor allem aufgrund zusätzlicher Aufgaben wird derzeit über eine neue Beitragsordnung diskutiert, die Beiträge der stimmberechtigten Mitglieder und anderer Partner enthält.

Aus gutachterlicher Sicht ist die Mitfinanzierung gemeinsamer Aufgaben durch alle Mitglieder der KAG erforderlich, zum einen, um eine tragfähige Finanzierungsgrundlage zu erhalten und zum anderen, um die nötige Verbindlichkeit zu sichern. Nur durch die verbindliche Mitfinanzierung durch die Mitglieder der KAG kann das Dialogforum eine größere Breitenwirkung erzielen und Projekte und Vorhaben im kommunalen Interesse und mit regionaler Bedeutung umsetzen. Zugleich bestehen mit der gesicherten Grundfinanzierung durch alle Mitglieder deutlich bessere Möglichkeiten, gegenüber Dritten beispielsweise den Ländern Berlin und Brandenburg zusätzliche oder ergänzende Mittel einzuwerben.

Der - neben den Kosten für die Geschäftsstelle des Dialogforums sowie den bereits vereinbarten Leistungen und Aufgaben (z.B. Öffentlichkeitsarbeit) - zusätzliche kostenseitige Aufwand für die zuvor skizzierten Aufgaben der Begleitung und Steuerung ausgewählter Leitprojekte kann wie folgt beziffert werden:

- ≡ zwei Vollzeitstellen inkl. Sachkosten, Technik etc.: 150.000 € p.a.
- ≡ externe Leistungen und Aufträge, z.B. der Arbeitsgruppe 2 Informationssysteme und Monitoring: rd. 100.000 € p.a.

⁷⁸ Fortführung der AG 2 Lärmschutz, bisherige Aufgaben sollten weiter geführt werden.

Zusammenarbeit mit Partnern

Die derzeitige Organisationsstruktur als Kommunale Arbeitsgemeinschaft lässt beispielsweise die Beantragung von Fördermitteln aus öffentlich finanzierten Programmen nicht zu. Dafür ist immer eine Kommune mit eigener Kostenstelle für das entsprechende Projekt erforderlich, die diese Aufgabe stellvertretend für andere übernehmen kann.

Vor diesem Hintergrund muss für die oben benannten bedeutsamen Vorhaben, beispielsweise für das Leitprojekt *C.6 Konzept „Radwege in der Flughafenregion“* eine Kommune oder ein Partner gefunden werden, der diese Aufgaben der Beantragung, Bewirtschaftung und Abrechnung von externen Mittel gewährleistet.⁷⁹

Mit dem Kommunalen Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V. besteht seit Mitte 2020 ein Partner, der aufgrund der geschaffenen eigenen Rechtsperson als Verein Projekte und Mittel ggf. leichter beantragen und bewirtschaften kann. Zudem gibt es mit der Gebietskulissee sowie den Akteuren in der KAG sowie dem KNF e. V. eine Reihe von Überschneidungen. Empfohlen wird, dass die KAG Dialogforum als assoziierter Partner dem KNF e.V. beitrifft. Laut Satzung des KNF e.V. könnten Vorhaben und Projekte mit assoziierten Partnern auf Basis gesonderter Projekt- und Finanzierungsvereinbarungen gemeinsam umgesetzt werden.

⁷⁹ Am Beispiel des Projektes GRW Regionalmanagement Brandenburger Flughafenregion übernimmt diese Rolle die Stadt Ludwigsfelde für den gesamten Raum.

9 | Ausblick und Startprogramm 2021/22

Bestätigung und Beschlussfassung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes im Großen Dialogforum

Mit dem vorliegenden Gemeinsamen Strukturkonzept (Entwurf) werden ausgehend von der Bestandsanalyse Ziele, Strategien und Leitprojekte für die Berlin-Brandenburger Flughafenregion formuliert. Damit werden Grundlagen für die inhaltliche Arbeit im Dialogforum geschaffen sowie zugleich Vorschläge für die Ausrichtung und zukünftige Organisation unterbreitet.

Die Bestätigung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes mit seinen Leitprojekten und Empfehlungen impliziert damit auch ein Anerkenntnis dieser zusätzlichen Aufgaben und die Notwendigkeit der Bereitstellung zusätzlicher Ressourcen.

Die Bestätigung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes im Arbeitsausschuss (Ende April 2021) sowie im Großen Dialogforum im Juni 2021 ist Voraussetzung für die Umsetzung. Die Beschlussempfehlung sollte folgende Punkte beinhalten:

- ≡ Bestätigung der inhaltlichen Aussagen des Gemeinsamen Strukturkonzeptes mit den Leitprojekten, die unmittelbar umgesetzt bzw. mit denen begonnen werden soll (Startprogramm)
- ≡ Empfehlung zur Neuausrichtung der Arbeitsgruppen und Zuordnung der Aufgaben
- ≡ Entscheidung zur Beitragsordnung sowie zum Öffentlich-Rechtlichen Vertrag und zur Geschäftsordnung der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum
- ≡ Beschluss zum Beitritt des Dialogforums zum Kommunalen Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V.

Aufgaben im zweiten Halbjahr 2021

Ergänzend zur Beschlussfassung im Großen Dialogforum ist die Bestätigung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes durch die kommunalen Gremien erforderlich, um Verbindlichkeit und Bindewirkung sicherzustellen. Mit den kommunalpolitischen Foren (durchgeführt im Oktober 2020, geplant im April 2021) werden argumentative Grundlagen geschaffen. Ziel sollte es sein, im zweiten Halbjahr 2021 die Bestätigung der Kommunen in Form eines informellen Selbstbindungsbeschlusses sicherzustellen. Dazu sind die Ergebnisse jeweils für die Kommunen individuell zuzuschneiden und darzustellen.

Um die Kommunikation und Vermittlung der Ergebnisse des Gemeinsamen Strukturkonzeptes in der Flughafenregion zu unterstützen, sollte eine Kurzfassung/Broschüre erstellt werden, die die Ergebnisse anschaulich und komprimiert für den interessierten Nutzer aufbereitet.

Ferner sind Grundlagen für einige Projekte zu schaffen, z.B. Förderanträge vorzubereiten, die Grundlagen für die Mess- und Monitoringsysteme aufzubauen, Kooperationsvereinbarungen und weitere Grundlagen für den Regionalen Entwicklungsfonds zu entwickeln oder das Innovationsprojekt gemeinsam mit der Technischen Hochschule Wildau zur Stärkung des Wissensstandortes voranzutreiben bzw. umzusetzen. Dafür muss frühzeitig mit Ausschreibungsverfahren für die Besetzung der erforderlichen Personalstellen begonnen werden.

Startprogramm

Folgende Vorhaben sollten aus Gutachtersicht Teil des Startprogramms für die Jahre 2021 und 2022 sein:

- ≡ Querschnittsprojekt I Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion Berlin-Brandenburg
- ≡ B.4 Stärkung und Ausbau des Wissenschaftsstandortes Flughafenregion BER
- ≡ C.6 Konzept „Radwege in der Flughafenregion“
- ≡ B.2 Fachliche Begleitung des Gemeinsamen Regionalmanagements Brandenburger Flughafenregion
- ≡ C.1 Verbesserung der tangentialen Busverbindungen
- ≡ D.4 Teilräumliche Regionalparks in der Flughafenregion
- ≡ C.5 Informationssystem Verkehrsbelastungen in der Flughafenregion
- ≡ Querschnittsprojekt II Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen
- ≡ Querschnittsprojekt III Laufende Wohnungsmarkt-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturbeobachtung
- ≡ Querschnittsprojekt IV Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Eine Zwischenbilanz zum Umsetzungsstand sollte im dritten Quartal 2022 vorgenommen werden, um die Schwerpunkte inklusive Arbeitsplan für die Folgejahre (2023 und 2024) bestimmen zu können.

Teil C – Prozess.

Beteiligung und Kommunikation

10 | Kommunikations- und Beteiligungskonzept

Vorbemerkung

Von Beginn an wurde für die Fortschreibung des GSK ein intensiver und breit angelegter Dialog mit Verwaltung und Politik praktiziert. Basis hierfür war das Kommunikations- und Beteiligungskonzept, um die nötigen Abstimmungsformate zu koordinieren und zu strukturieren. Die Arbeitsschritte wurden dabei so eingetaktet, dass Erkenntnisgewinn, Wissens- und Informationstransfer, gemeinsame Ziel- und Maßnahmenentwicklung und Rückkopplung gewährleistet werden konnten.

10.1 Akteure und Zielgruppen

Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

Das Dialogforum als Plattform für die Kommunikation und Zusammenarbeit der Städte und Gemeinden, der Landkreise und Berliner Bezirke, der Länder Berlin und Brandenburg, des Bundes und des Flughafenbetreibers im Flughafenumfeld, zielt auf die Nutzung der Chancen für das regionale Wachstum und die gleichzeitige Reduzierung von Belastungen ab. Damit sollen die Voraussetzungen für einen tragfähigen Interessenausgleich der Anrainerkommunen und mitwirkenden Partner geschaffen werden.

Die Arbeitsgruppe 3 des Dialogforums war die zentrale Arbeitsebene im Dialogforum für die GSK-Fortschreibung. Hier wurden der gesamte Arbeits- und Verfahrensprozess gesteuert sowie Zwischenstände und -ergebnisse Aufgaben und nächste Schritte gemeinsam diskutiert und abgestimmt.

Kommunale Verwaltung

Die kommunalen Verwaltungen wurden während der Erarbeitungsphase intensiv eingebunden, da sie über eine gute Kenntnis der jeweiligen örtlichen Rahmenbedingungen, Erfahrungen beim Einsatz von Instrumenten, Verfahren und der Akteure verfügen. Zudem sind sie die zentralen Ebenen, wenn es um die Umsetzung der gesetzten Ziele, Leitprojekte und Maßnahmen unter Beachtung ihrer lokalen Gegebenheiten und vorbehaltlich der kommunalen Beschlussfassungen geht. Die Beteiligung wurde vor allem über das Format der Workshops organisiert.

Kommunale Politik

Ein gemeinsames Verständnis für die regionalen Belange innerhalb der Kommunalpolitik und die Anerkennung von Rollen und Verantwortlichkeiten im Wirkraum des BER gehören zu den Erfolgsfaktoren für die Entscheidungsfindung einer langfristigen, nachhaltigen Regionalentwicklung. Mit dem Ziel, in den Kommunen das GSK als informelle Plangrundlage zu bestätigen und damit als Grundlage für das weitere regionale, interkommunale und kommunale Handeln zu etablieren, wurden die kommunalpolitischen Akteure insbesondere durch das Format des Kommunalpolitischen Forums eingebunden. Dies Format soll fortgeführt werden.

Weitere Partner und Beteiligte

Weitere Institutionen wie bspw. Wirtschaftsfördergesellschaften der Länder und der Landkreise, Verbände aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung, der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Wohnungsbaugesellschaften usw. sind wichtige Partner für die Initiierung und

Umsetzung der gemeinsam vereinbarten Vorhaben. Sie wurden je nach thematischen und teils räumlichen Ausrichtungen während des Erarbeitungsprozesses bei den Workshops einbezogen. Auch die Einbindung externer Partner und Experten wie die TU Wildau dienten dem Wissens- und Informationsgewinn und der Ableitung von übertragbaren Lösungsansätzen. Ziel war es, die Erfahrungen, Kenntnisse und Interessen für die Entwicklung und Definition umsetzungsfähiger Maßnahmen zu nutzen und im Rahmen der Workshops in den Prozess einzubringen.

10.2 Beteiligungsprozess im Überblick

Der mehrstufige Beteiligungsprozess setzte sich aus unterschiedlichen Beteiligungs- und Abstimmungsformaten zusammen, die während der Fortschreibung des GSK an entscheidenden Entwicklungsstufen durchgeführt wurden. Die nachfolgende Übersicht gibt einen Überblick über die Formate und die zeitliche Einordnung.



Beteiligungsprozess des GSK

11 | Formate und Ergebnisse

11.1 Arbeitsgruppen 1 und 3 des Dialogforums

Die **Arbeitsgruppe 3 „Kommunale und interkommunale Entwicklung“** umfasst die Themen Integrierte Entwicklung des Flughafenumfeldes BER, Wirtschaftsentwicklung und -förderung / Marketing, Information zu Planungen aus Kommunen und Gesellschaften, Neustrukturierung KAG DF und stellt zudem den Informationstransfer zwischen den weiteren Arbeitsgruppen des Dialogforums sicher. Mit diesem Aufgabenspektrum stellt sie die zentrale Arbeitsebene im Dialogforum für die GSK-Fortschreibung dar. Aufgabe war es, den erreichten Arbeitsstand stets zu reflektieren sowie nächste Schritte inhaltlich und organisatorisch vorzubereiten und kommunale Sichtweisen, Impulse und Meinungen zu Zwischenergebnissen einfließen zu lassen.

Arbeitsgruppe 3 des Dialogforums

<i>Akteure/ Zielgruppe</i>	Mitglieder der AG 3
<i>Teilnehmerzahl</i>	15-25 Personen
<i>Zeitraum</i>	Treffen am 12.02.2020: SWOT-Analyse, Beteiligungs-/Kommunikationskonzept, Workshops, Terminplanung etc. Treffen am 18.03.2020: Handlungsbedarfe und Zielkonflikte Sondertreffen am 27.05.2020: Sachstand, Vorbereitung Großes Dialogforum 15.6.2020, Treffen am 19.08.2020: Auswertung Workshops, Zwischenstand zu Zielbildern, Zielen und Maßnahmenideen Treffen am 30.09.2020: Strategie im Entwurf, (Botschaften, strategische Ziele, thematische Ziele) Treffen am 27.01.2021: Leitprojekte und Umsetzung Treffen am 7.04.2021: Bericht im Entwurf, Redaktion
<i>Ort</i>	Geschäftsstelle des Dialogforums oder Webex-Videokonferenzen
<i>Zeitraum</i>	Juni 2020
<i>Zeitungsfang</i>	ca. 2 Stunden
<i>Ziele</i>	≡ Diskussion und Abstimmung zu Zwischenergebnissen der GSK-Fortschreibung ≡ Information zum Verfahrensstand, Ergebnissen und zu Handlungserfordernissen ≡ Abstimmung zu aktuellen Handlungserfordernissen und Anpassung des Gesamtprozesses bei Bedarf ≡ Vereinbarung und Festlegung von Ergebnissen und Sachständen für die weitere Arbeit ≡ Vereinbarung nächster Schritte

Arbeitsgruppe 1 des Dialogforums

Arbeitstreffen mit der **Arbeitsgruppe 1 „Interessenausgleich“** fanden statt, um Praxisbeispiele, Möglichkeiten und Modelle für einen Interessenausgleich zu diskutieren. Diese fanden am 02.09.2020, am 07.10.2020, am 17.02.2021 und am 07.04.2021 statt.

11.2 Workshops

Die Workshops auf fachlicher Ebene waren die zentralen Elemente auf dem Weg zu einem gemeinsam abgestimmten Ergebnis. Unter anderem wurde hier kommunales Handeln im regionalen bzw. interkommunalen Kontext diskutiert und gemeinsam erarbeitete Inhalte mit den kommunalen und regionalen bzw. interkommunalen Anforderungen rückgekoppelt. Die Workshops gliederten sich in thematische und teilsräumliche Betrachtungsebenen und Workshops mit besonderem Fokus.

Thematische Workshops

Vier thematische Workshops hatten stets den Gesamttraum im Fokus, um thematisch differenzierte Handlungsbedarfe zu bestimmen, Ziel- und Nutzungskonflikte zu diskutieren sowie Ziele und Anforderungen an die interkommunale sowie teilsräumliche Arbeitsteilung, Kooperation und Maßnahmen abzuleiten. Wichtig hierbei war stets der Blick auf die Wechselbeziehungen und Verflechtungen zwischen den Themen, um Nutzungs- und Zielkonflikte mit zu betrachten und diskutieren zu können.

Thematische Workshops

<i>Akteure/ Zielgruppe</i>	Fachliche Leitungsebenen aus den kommunalen/bezirklichen Verwaltungen, externe Partner und Beteiligte, Verbände, Experten etc.
<i>Teilnehmerzahl</i>	ca. 20 Personen
<i>Zeitraum</i>	vier Tage in den ersten zwei Juni-Wochen in 2020
<i>Zeitungfang</i>	2,5-3 Stunden
<i>Ort</i>	in unterschiedlichen Kommunen
<i>Ziele</i>	≡ Inhaltliche Vertiefung der kommunalen Herausforderungen und Benennung der Zielkonflikte und Wechselwirkungen ≡ Definition von Rollen und Verantwortlichkeiten ≡ Definition gemeinsamer Ziele ≡ Interkommunale/regionale Handlungsmöglichkeiten, Lösungen und Maßnahmen

Workshop Wohnen und soziale Infrastruktur (3. Juni 2020, Königs Wusterhausen)

Der erste thematische Workshop beschäftigte sich mit der zukünftigen Entwicklung von Wohnraum und dessen Folgeeinrichtungen im Bereich sozialer Infrastruktur unter den Voraussetzungen knapper Flächen und hoher Nutzungskonkurrenzen. Angesichts einer dynamischen Einwohnerentwicklung, die nach Prognosen auch zukünftig anhalten wird, besteht in vielen Kommunen eine Flächenknappheit, v.a. hinsichtlich kurzfristig aktivierbarer Potenziale.

Wichtige Ergebnisse der Diskussion waren die Festlegung auf eine wirkungsvollere Innenentwicklungsstrategie bei gleichzeitigem Erhalt ortstypischer Besonderheiten und von Wohnqualitäten. Auch die Ausarbeitung spezifischer kommunaler Verantwortlichkeiten und eines Mechanismus zum kommunalen Interessenausgleich wurden mehrheitlich benannt und befürwortet.

Workshop Wirtschaft und Gewerbe (10. Juni 2020, Ludwigsfelde)

Gegenstand des zweiten thematischen Workshops war die Diskussion über die Entwicklung gewerblich genutzter Flächen angesichts eines prognostizierten Bedarfes, der das Angebot deutlich übersteigt.

Künftig sollen neue Konzepte für die qualitätsvolle gewerbliche Entwicklung der Flughafenregion insbesondere Lösungsansätze forciert werden. Dafür müssen Qualitätsmerkmale wie Wertschöpfung, Innovationsfähigkeit etc. für die Ansiedlung von (Logistik)-Unternehmen definiert werden. Logistik muss neu gedacht; Logistikströme müssen qualifiziert und durch intelligente Verkehrslösungen wie autonome Systeme verbessert werden. Wichtig ist es zudem, bei großen Entwicklungsvorhaben mit überregionaler Auswirkung zu gemeinsamen Ziel- und Lösungsvorstellungen zu kommen.

Workshop Mobilität, Verkehr und Lärm (12. Juni 2020, Blankenfelde-Mahlow)

Der Fokus des dritten thematischen Workshops umfasste die Bereiche Mobilität, Verkehr und Lärm. Dabei wurden die im Rahmen der Grundlagenermittlung identifizierten Ausbaubedarfe und Zielkonflikte diskutiert. Für die umzusetzenden verkehrlichen Maßnahmen wurde vereinbart, im weiteren Verlauf der GSK-Fortschreibung eine Priorisierung vorzunehmen. Inhaltlich sollten auch Planungen außerhalb des GSK-Raumes sowie der Radverkehr besondere Beachtung finden.

Workshop Grün- und Freiräume (19. Juni 2020 im Haus Dialogforum)

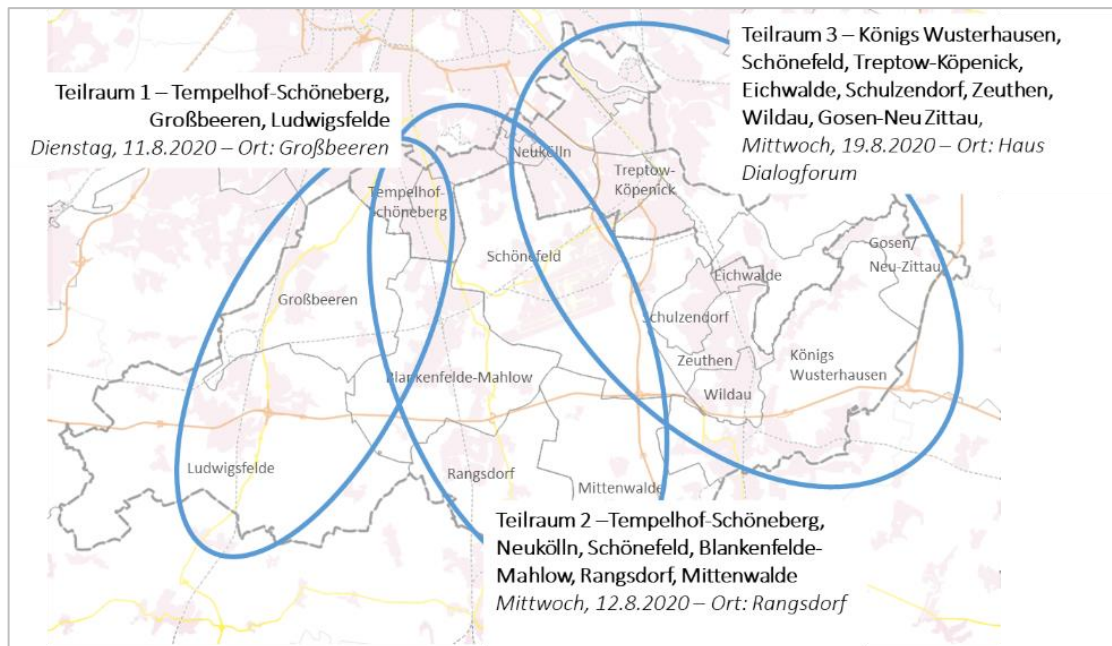
Der vierte und letzte thematische Workshop setzte sich mit Herausforderungen und Lösungsansätzen im Bereich der Grün- und Freiraumgestaltung auseinander. Bereits vorhandene Ansätze aus dem MORO-Vorhaben „Regionale Landschaftsgestaltung“ und der Konzeptskizze „Regionalpark Das Schöne Feld“ sind wichtige Anknüpfungspunkte und liefern wertvolle Erkenntnisse. Der Schutz, die Qualifizierung und die Vernetzung wertvoller Grünräume müssen als wichtige Aufgaben anerkannt und eine entsprechend hohe Priorität erhalten. Sie sind bei den künftigen Entwicklungen in der Flughafenregion mitzudenken.

Die Anregungen und Ergebnisse der thematischen Workshops wurden zusammengetragen und im Anschluss integriert für die drei Teilräume betrachtet.

Teilräumliche Workshops

In drei teilräumlichen Workshops wurden die kommunalen Herausforderungen und Bedarfe im Kontext interkommunaler / nachbarschaftlicher Beziehungen betrachtet. Hierbei galt es, die Rollen und Funktion der Kommunen innerhalb der Teilräume sowie der Flughafenregion zu ermitteln sowie Ansätze für interkommunale Lösungen und Maßnahmen zu definieren.

In folgenden Teilräumen wurden die Workshops durchgeführt:



Übersicht teilräumliche Workshops

Teilräumliche Workshops

Akteure/ Zielgruppe	Mitglieder des Dialogforums bzw. fachliche Leitungsebenen aus den kommunalen/bezirklichen Verwaltungen, externe Partner und Beteiligte, Verbände, Experten etc.
Teilnehmerzahl	ca. 10-15 Personen
Zeitraum	August 2020
Zeitungsfang	2,5-3 Stunden
Ort	In unterschiedlichen Kommunen, je nach Teilraum
Ziele	≡ Inhaltliche Vertiefung der kommunalen Herausforderungen und Benennung der teilräumlichen Zielkonflikte ≡ Definition von teilräumlichen Rollen und Verantwortlichkeiten ≡ Definition teilräumlicher Ziele ≡ Teilräumliche Handlungsmöglichkeiten, Lösungen und Maßnahmen

Workshop für Teilraum 1 (11. August 2020, Großbeeren)

Der Teilraum 1 befindet sich im westlichen Teil der Flughafenregion. Er weist neben der Nord-Süd-Orientierung in Richtung Berlin und Luckenwalde im südlichen Teil des Kreises Teltow-Fläming engere Verflechtungen vor allem nach Potsdam, Teltow und Stahnsdorf, auf. Insofern ist dieser Teil der Flughafenregion in seiner Entwicklung weniger stark vom Flughafen selbst abhängig als die östlich gelegenen Teilräume. Wesentliche Aufgaben und Herausforderungen liegen in der Verbesserung der Relation der Anhalter Bahn sowie im Ausbau des Knotenpunktes zwischen Potsdam und dem Flughafen BER. Die Stärkung der Wohnfunktion und insbesondere die Schaffung bezahlbaren Wohnraums ist Aufgabe aller Gemeinden im Betrachtungsraum; so sind insbesondere in Großbeeren und Ludwigsfelde Wohnraumflächenpotenziale vorhanden, die aktivierbar sind. Die Lärmproblematik wird in diesem Bereich vornehmlich durch den Straßen- und SPNV-Lärm verursacht. Hier braucht es passende Maßnahmen zur Entlastung.

Workshop für den 2. Teilraum (18. August 2020, Rangsdorf)

Der Teilraum 2 befindet sich im zentralen Bereich der Flughafenregion und wird durch die Verkehrsachsen S2, RE5 (Richtung Berlin Südkreuz) und B96 bestimmt. Der Flughafen spielt für diesen Teilraum eine wichtige Rolle, was sich u.a. an den Pendelverflechtungen der Orte mit Schönefeld ablesen lässt. Der Teilraum umfasst im westlichen Bereich den Landkreis Teltow-Fläming und im östlichen Bereich den Landkreis Dahme-Spreewald, womit Anforderungen insbesondere an die landkreisübergreifende Zusammenarbeit verbunden sind. So wird herausgestellt, dass bspw. der Busverkehr landkreisübergreifend organisiert werden muss, um nachfragegerechte Angebote zu schaffen. Zudem stellt die Verlängerung der U-Bahnlinie U7 eine Maßnahme mit hoher Priorität dar, wodurch eine deutliche Entlastung der Pendlerverkehre mit dem öffentlichen Nahverkehr erreicht werden kann. Ebenso sind die Ost-West-Verbindungen bezüglich des Freiraumverbundes herauszustellen und entsprechende Maßnahmen zur Stärkung der Freiraumbeziehungen notwendig. Im Rahmen dieses Workshops wurde festgestellt, dass die Stadt Mittenwalde aufgrund der stärkeren Verflechtungen nach Königs Wusterhausen eher dem Teilraum 3 zugeordnet werden muss (siehe Kap.4.2, Teilräume).

Workshop für den 3. Teilraum (19. August 2020, Haus Dialogforum)

Der Teilraum 3 liegt im östlichen Teil der Flughafenregion und wird durch die südöstlich aus Berlin herausführende Achse über Königs Wusterhausen bis nach Cottbus geprägt. Starke funktionale und Pendlerverflechtungen bestehen mit Berlin und Schönefeld sowie auch mit Mittenwalde. Schwerpunkte der interkommunalen Zusammenarbeit liegen in der Fortführung und Intensivierung gemeinsamer Aufgabenbewältigung in der ZES-Region (Zeuthen, Eichwalde, Schulzendorf), in der gemeinsamen Radwegeplanung sowie in der Stärkung der Ost-West-Beziehungen mit dem ÖPNV. Große Potenziale liegen zudem im Bereich Wissenschaft, Forschung und wissensbasierten Unternehmen, die durch Verbesserung der Rahmenbedingungen bei Verkehr, Mobilität und Wohnen sowie durch verstärkte Kooperationen zwischen Kommunen, Unternehmen und Forschungseinrichtungen noch besser genutzt werden können.

Die Ergebnisse bildeten eine wesentliche Basis für die Formulierung der GSK-Strategie und fanden Eingang in die einzelnen Entwicklungsziele und Leitprojekte.

Workshops mit besonderem Fokus

Zu Beginn des Jahres 2021 und mit einem ersten Entwurfsstand zu den Leitprojekten wurden zwei Workshops mit besonderem Fokus durchgeführt, um die Ziele und Maßnahmen mit den strategisch wichtigen Partnern von Bund, Ländern und Flughafen abzustimmen und Möglichkeiten des interkommunalen Interessensausgleichs mit den KAG-Mitgliedern zu erörtern.

Workshops mit besonderem Fokus

<i>Akteure/ Zielgruppe</i>	Mitglieder des Dialogforums, Partner aus Bund, Länder, Regionalplanung, Flughafen
<i>Teilnehmerzahl</i>	ca. 20 Personen
<i>Zeitraum</i>	Januar/Februar 2021
<i>Zeitungfang</i>	2,5-3 Stunden
<i>Ort</i>	offen
<i>Ziele</i>	≡ Inhaltliche Vertiefung der Fragestellungen ≡ Entwicklung von Lösungsansätzen und Bestimmung von Handlungserfordernissen ≡ Abstimmung zu Leitprojekten und Maßnahmen

Workshop mit den Ländern (27. Januar 2021 per Videokonferenz)

Der erste Workshop mit besonderem Fokus widmete sich den bis dato ausgearbeiteten Ideen für die Umsetzung von Leitprojekten im Rahmen des GSK. Die Leitprojekte wurden entsprechend der vier Themenbereiche (Wohnen und Siedlungsentwicklung, Wirtschaft und Gewerbe, Mobilität und Verkehr, Grün- und Freiräume) kategorisiert und priorisiert. So wird vereinbart, vorrangig solche Projekte ins GSK aufzunehmen, die auch in der eigenen Hand liegen. Zugleich ist jedoch notwendig, im GSK zu verdeutlichen, dass die konsequente Umsetzung von Vorhaben Dritter (z.B. der Länder und des Bundes) für die Entwicklung in der Flughafenregion unabdingbar ist. Leitprojekte sollen eine regionale Bedeutung haben; dies ist klar zu benennen und gut zu begründen. Insgesamt wurde den vorgeschlagenen Maßnahmen weitgehend zugestimmt, wobei vereinzelt Ergänzungs- und Präzisierungsbedarfe geäußert wurden.

Workshop zum Aufbau eines Regionalen Entwicklungsfonds (17. Februar 2021 per Videokonferenz)

Dieser Workshop war im Rahmen der Arbeitsgruppe 1 des Dialogforums geplant und konnte aufgrund der kurzfristigen Absage eines Referenten nicht in der ursprünglich angedachten Form umgesetzt werden. Dies wurde daher in einem digitalen Fachgespräch im März 2021 nachgeholt.

11.3 Kommunalpolitische Foren

Auf kommunaler Ebene werden die nötigen Beschlüsse gefasst, die die Umsetzung der vereinbarten Maßnahmen ermöglichen. Somit bestand die Herausforderung darin, frühzeitig einen breiten regionalen Konsens – kommunen-, partei- und fraktionsübergreifend – zu finden.

Um diesen Konsens zu erreichen, wurde das Format des kommunalpolitischen Forums installiert. Ziel war es, Prozess und Inhalte des GSK zu vermitteln, Verständnis und Akzeptanz für die regionale Dimension zu gewinnen, Entwicklungsziele zu diskutieren und über die strategische Ausrichtung des GSK mit der Kommunalpolitik zu sprechen.

Kommunalpolitisches Forum

<i>Akteure/ Zielgruppe</i>	Jeweilige Vorsitzende und ggf. Vertreter der für Planung, Bau und Siedlungsentwicklung zuständigen Fachausschüsse in den Mitgliedskommunen
<i>Teilnehmerzahl</i>	ca. 15-20 Personen
<i>Zeitraum</i>	Oktober 2020 April 2021
<i>Zeitungfang</i>	2 Stunden
<i>Ziele</i>	≡ Kennenlernen, Vertrauensaufbau Transparenz schaffen ≡ Förderung des Verständnisses für regionale und interkommunale Lösungen ≡ Empfehlungen für die weitere Arbeit im Flughafenumfeld, für das DF und die beteiligten Kommunen

1. Kommunalpolitisches Forum (7. Oktober 2020 im Haus Dialogforum)

Die Durchführung des ersten kommunalpolitischen Forums galt dem gegenseitigen Kennenlernen sowie der Schaffung eines gegenseitigen Verständnisses sowie eines gemeinsamen Bewusstseins für die regionalen Belange. Hierbei wurde deutlich, dass regionales Denken bereits verankert ist und die Herausforderungen für die Flughafenregion präsent sind. Als besonders wichtig wurde hierbei das Thema Verkehr hervorgehoben, vor allem die Verbesserung der Ost-West-Beziehungen. Vorschläge wie landkreisübergreifende ÖPNV-Konzepte und -Planungen, attraktive Radwegeverbindungen sowie Radschnellwegeverbindungen wurden als wichtige Maßnahmen benannt.

2. Kommunalpolitisches Forum (digital, 19. April 2021)

Zum Ende des Arbeitsprozesses wurde die zweite Sitzung des Kommunalpolitischen Forums durchgeführt, in dem die Maßnahmen, die Projekte und die Umsetzungsstrategie erörtert sowie über die kommunalen Beschlussfassungen informiert wurde.

11.4 Mitgliederversammlung (Großes Dialogforum)

Die Mitgliederversammlung ist das beschlussfassende Organ des Dialogforums. Damit wird die Abstimmung und Kommunikation mit und in den Kommunen vorbereitet und strukturiert. Hier wurden Sachstände und auch die Zwischenergebnisse der GSK-Fortschreibung vorgestellt.

Folgende Inhalte und Themen wurden/werden vorgestellt:

- ≡ Vorstellung der Vorgehensweise sowie der Erarbeitungs- und Beteiligungsformate (Dezember 2019)
- ≡ Präsentation der Bestandsanalyse sowie Vorstellung erster Zielbilder (Juni 2020)
- ≡ Vorstellung und Beschluss des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (Juni 2021)

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum	15
Abbildung 2: Neubaupotenziale	24
Abbildung 3: Weiterführende Schulen	27
Abbildung 4: Forschungs- und Bildungseinrichtungen	32
Abbildung 5: Forschungseinrichtungen und Technologiezentren in der erweiterten Flughafenregion	33
Abbildung 6: Innovative, technologieorientierte Unternehmen in der erweiterten Flughafenregion	33
Abbildung 7: Pendlerverflechtungen in der Flughafenregion	36
Abbildung 8: Einpendler nach Berlin	37
Abbildung 9: Einpendler nach Schönefeld	38
Abbildung 10: Gewerbeflächen – Bestand und Potenzial	41
Abbildung 11: Technische Infrastruktur	47
Abbildung 12: Breitbandausstattung	48
Abbildung 13: Flug-, Straßenverkehrs- und Schienenverkehrslärm	52
Abbildung 14: Grün- und Freiraum	56
Abbildung 15: Einpendler aus den umliegenden Landkreisen sowie Potsdam	59
Abbildung 16: Schwerpunkte für das Wohnen in der Flughafenregion	66
Abbildung 17: Schwerpunkte Wirtschaft und Gewerbe in der Flughafenregion	69
Abbildung 18: Verkehrliche Maßnahmen (Stand 2020)	71
Abbildung 19: Schwerpunkte der Grün- und Freiraumentwicklung in der Flughafenregion	73
Abbildung 20: Abgrenzung der Teilräume bzw. Achsengemeinschaften	75
Abbildung 21: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 1	77
Abbildung 22: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 2	79
Abbildung 23: Zusammenführung der thematischen Schwerpunkte für den Teilraum 3	82
Abbildung 24: Kommunale Zielsetzungen der Siedlungsentwicklung in der Flughafenregion	87
Abbildung 25: Zukünftige Rolle und Funktion der Kommunen in der Flughafenregion	89
Abbildung 26: Die Flughafenregion als Transitraum	95
Abbildung 27: Leitbild Modellregion Flughafenumfeld Berlin-Brandenburg	97
Abbildung 28: Leitbild Flughafenregion – Teil Wohnen und Siedlungsentwicklung	101
Abbildung 29: Leitbild Flughafenregion – Teil Wirtschaft, Flächen und Gewerbe	105
Abbildung 30: Leitbild Flughafenregion – Teil Verkehr und Mobilität	108
Abbildung 31: Leitbild Flughafenregion – Teil Grün- und Freiräume	111
Abbildung 32: Übersicht Leitprojekte	120

Tab. 1: Bevölkerung 2012 bis 2019 und Vorausschätzung bis 2030	17
Tab. 2: Entwicklung des Wohnungsbestandes 2012 bis 2018 (ohne Wohnungen in Wohnheimen und Nichtwohngebäuden),	20
Tab. 3: Wohnungsneubaupotenziale nach Fristigkeiten und Wohnungstypen	22
Tab. 4. Wohnungsneubaupotenziale nach Eignung	23
Tab. 5: Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung 2015 – 2019, sowie Arbeitsplatzquote und Pendlersaldo	35
Tab. 6: Strukturdaten als Basis für die Berechnung des Strom- und Gasverbrauchs	45
Tab. 7: Verbrauchsdaten Strom und Gas 2010 und 2017	46
Tab. 8: Übersicht Leitprojekte	119
Tab. 9: Beispielberechnung Grundstock Regionaler Entwicklungsfonds	174

Quellen- und Literaturverzeichnis

Accon Environmental Consultants (2015): Rahmenplan zur Lärmaktionsplanung im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg (Teilaspekt Fluglärm)

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Einwohnerinnen und Einwohner im Land Berlin am 31. Dezember 2019 nach LOR-Räumen, Statistischer Bericht A I 16 - hj 2/19, 02/2020

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg: Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg am November 2019, Statistischer Bericht A I 7 - m 11/19, 02/2020.

BAFA - Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (2020): Förderrichtlinie zur Stärkung der Transformationsdynamik und Aufbruch in den Revieren und an den Kohlekraftwerkstandorten „STARK“, s.a. <https://www.bundesanzeiger.de/pub/de/amtlicher-teil?2&year=2020&edition=BAnz+AT+26.08.2020> (Zugriff 26.2.2021)

Bewerbergemeinschaft VOGLER EDC und BRANDS & BOOKS (April 2020): Entwicklungsstrategie und Dachmarkenkonzeption für die Technologie- und Wissenschaftsregion Zeuthen – Wildau – Königs Wusterhausen, Berlin

Bildungsserver Berlin-Brandenburg (2020): Schulporträts im Land Brandenburg, 2020

Dachverband der Regionalparks Berlin-Brandenburg (2020): Leitbild für die Landschaftsentwicklung im Regionalpark Das Schöne Feld (Arbeitstitel), Berlin

Drucksache 6/7379 im Landtag des Landes Brandenburg (September 2017): Flughafenumfeldentwicklung am BER beschleunigen, Antrag der SPD-Fraktion, der CDU-Fraktion, der Fraktion DIE LINKE und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

FBB Flughafen Berlin-Brandenburg (April 2020): Präsentation Immobilienentwicklung FBB GmbH

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (2021): Landesplanerisches Konzept – Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark), Potsdam. S.a. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Landesplanerisches%20Konzept%20zur%20Entwicklung%20des%20Gigafactory-Umfeldes.pdf> (Zugriff 6.4.2021).

Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER, (August 2019), Gutachten im Auftrag der BADC von SPV Spreepark Verkehr GmbH, Berlin, und Jahn, Mack & Partner, architektur und stadtplanung, Berlin

Kommunale Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg über BADC Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH (Auftraggeber/Herausgeber): Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) für die Flughafenregion Berlin-Brandenburg 2030, 1. Entwurf, Ergebnis der Bestandsanalyse und Darstellung der Handlungsfelder, Stand 9.7.2019.

Landesamt für Bauen und Verkehr (2018): Berichte der Raumbbeobachtung, Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030, Hoppegarten.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg (2021): Planungsförderrichtlinie (PFR), s.a im Amtsblatt des Landes Brandenburg, https://bravors.brandenburg.de/br2/sixcms/media.php/76/Amtsblatt%203_21.pdf (Zugriff 19.2.2021)

nexus Institut für Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH (2021): KOMMUNIKATIONS- UND BETEILIGUNGSKONZEPT DIALOGFORUM AIRPORT BERLIN BRANDENBURG, Strategiepapier

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (Auftraggeber/Herausgeber) (2019): Konzeptskizze Regionalpark „Das Schöne Feld“

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie Berlin (2020): Schulverzeichnis

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (SenSW) (2020): Aktualisierung und Fortschreibung der Wohnungsbaupotenzialanalyse im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam einschließlich aller Mitglieder des Kommunalen Nachbarschaftsforums (KNF), Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (SenSW) (2019): Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030, hrsg. in Zusammenarbeit mit dem Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Berlin

Storr, Johannes (201): Emissionskontingentierung nach DIN 45691 und ihre Anwendung im Genehmigungsverfahren in: Lärmbekämpfung Bd. 5 Nr. 5, September 2010

Strategischer Gesamtrahmen Hauptstadtregion, Vorhabenliste, Stand: 7. April 2021, s.a. <https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/> (Zugriff 29.4.2021)

Technische Hochschule (TH) Wildau (2020): Flughafenumfeldanalyse: Die Rolle von Wissenschaft und Innovation in der Flughafenumfeldregion. Herausforderungen und Perspektiven

Technische Hochschule (TH) Wildau: „Die Rolle von Wissenschaft und Innovation in der Flughafenumfeldregion – Herausforderungen und Perspektiven“ (Flughafenumfeldanalyse), s.a. <https://innohub13.de/flughafenumfeldanalyse/> (Zugriff 11.2.2021)

Wirtschaftsförderung Brandenburg (2020): Bericht zur Beschäftigungs- und Fachkräftesituation an den Flughäfen in Berlin und Brandenburg, Potsdam

Wirtschaftsförderung Brandenburg (2020): Erstellung eines Gewerbeflächenkonzeptes im Umfeld des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ (BER), Endbericht, erstellt durch GEFAK und agiplan.