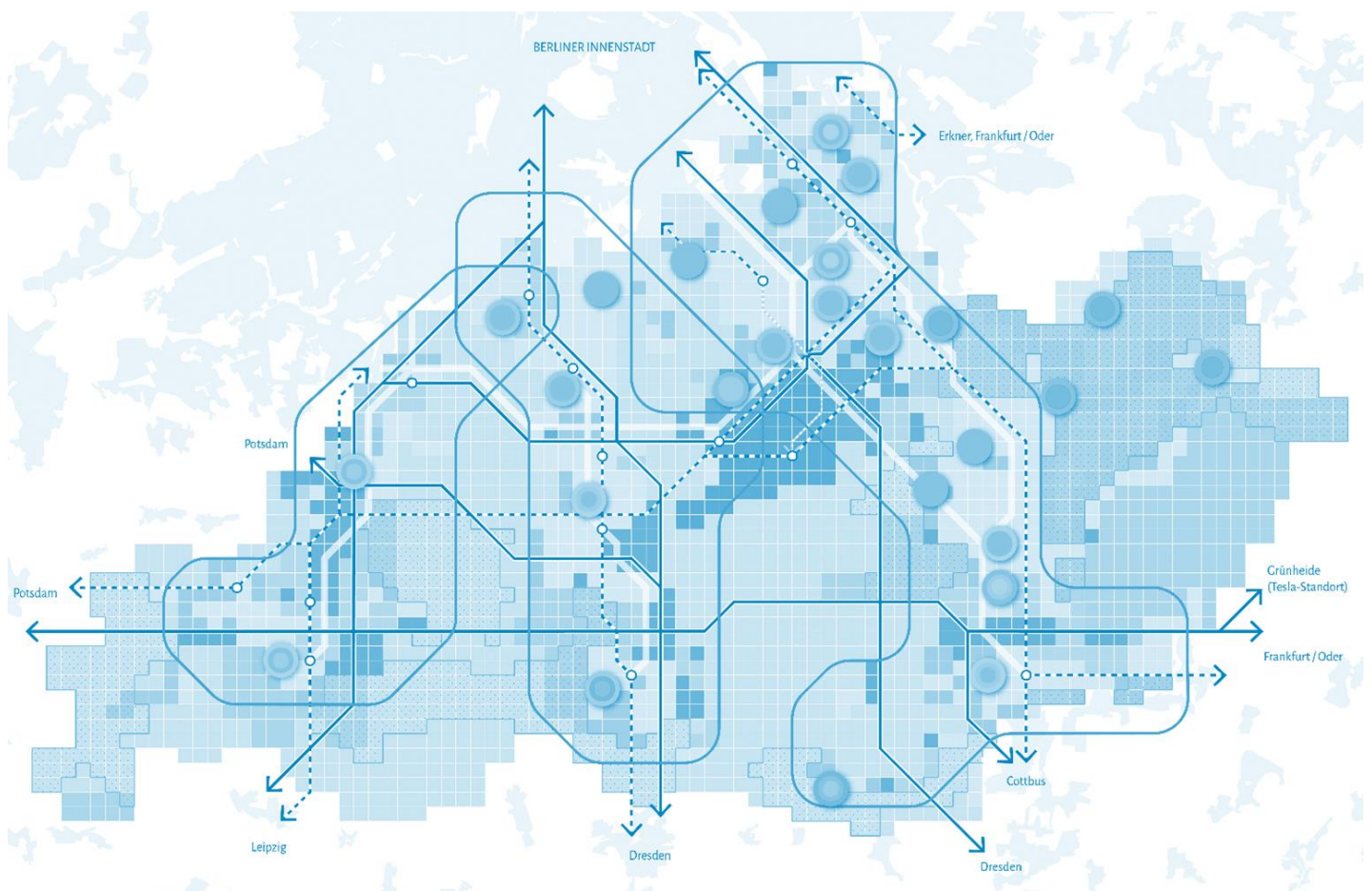


Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

Fortschreibung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes (GSK) Flughafenregion Berlin Brandenburg 2030



Aufgabenstellung

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. Das Ziel ist es, 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. Der Flughafen Berlin Brandenburg - BER wurde Ende Oktober 2020 in Betrieb genommen.

Das 2006 erstmals erarbeitete und 2015/16 evaluierte Gemeinsame Strukturkonzept (GSK) Flughafenregion Berlin Brandenburg bildet mit den enthaltenen Zielvorstellungen und Maßnahmen für die Region zu den Themen Wohnen, Arbeiten, Verkehr und Freiraum die konzeptionelle und strategische Grundlage für die Zusammenarbeit im Dialogforum. Im Mittelpunkt stehen zum einen die Bindewirkung des GSK und zum anderen ein auf dieser Grundlage abgestimmter und tragfähiger Interessenausgleich. Das GSK dient insbesondere der Abstimmung konkreter Maßnahmen mit regionaler Wirksamkeit und der Formulierung gemeinsamer Entwicklungsziele.

Die Dialogforum Airport Berlin Brandenburg, vertreten durch die Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH (BADCO), beauftragte complan Kommunalberatung GmbH, Potsdam, im November 2019 mit der Fortschreibung des Gemeinsames Strukturkonzeptes für die Flughafenregion Berlin Brandenburg.

Bestandsanalyse – Status Quo

Grundlagen

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.

Mit Blick auf die geplante Tesla-Ansiedlung in Grünheide (Mark) ist zu erwarten, dass sich der Fokus im Berliner Umland stärker als bisher auf den nordöstlich an die Flughafenregion angrenzenden Raum richtet.

Viele Städte und Gemeinden bewerten angesichts der dynamischen Entwicklung in ihren Kommunen, steigenden Baulandpreisen, hoher Belastungen im Bereich der Infrastruktur etc. Wachstumsmöglichkeiten zunehmend kritischer.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum für das GSK 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 einige südliche Ortsteile der Berliner Bezirke Neukölln, Tempelhof-Schöneberg und Treptow-Köpenick.

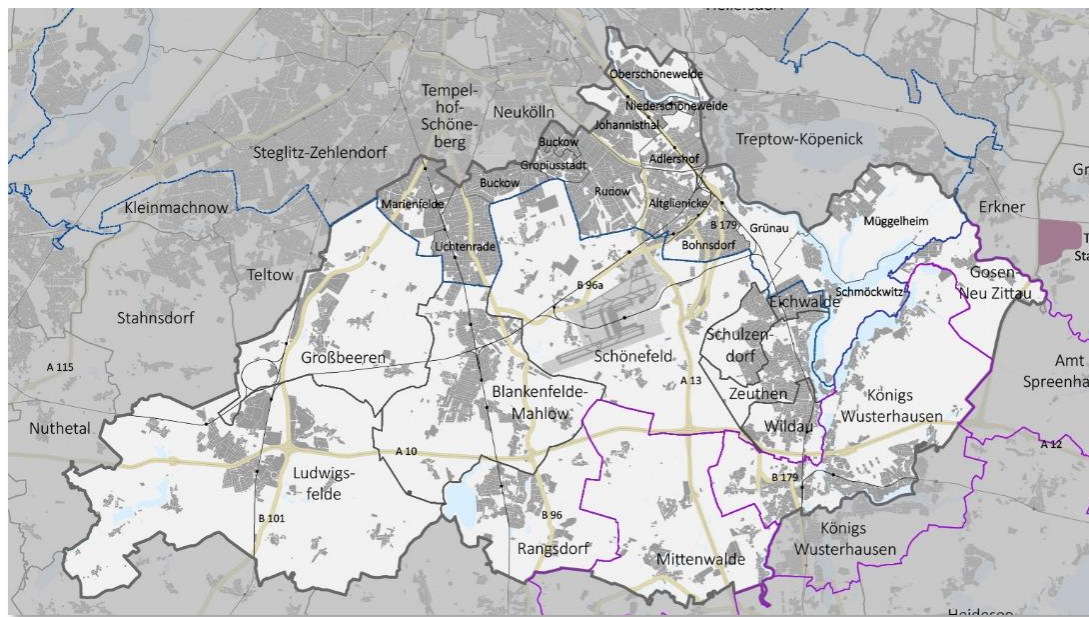


Abbildung 1: Untersuchungsraum (grau umrandet); rote Fläche: geplanter TESLA-Standort

Bevölkerung

Ende 2019 lebten ca. 521.000 Menschen in der Flughafenregion, davon etwa 343.000 in den Berliner Bezirken und 177.000 im Brandenburger Teil. Deutlich wird die kontinuierliche und anhaltende Entwicklung im gesamten Untersuchungsraum. Die Bevölkerungszahl wuchs in den vergangenen acht Jahren im Schnitt um etwa 1,2 % (5.000 bis 6.000) pro Jahr, wobei der jährliche Zuwachs zuletzt schwächer war als etwa zwischen 2013 und 2016. Auch bis 2030 wird ein weiteres Bevölkerungswachstum von 5 % vorausgeschätzt, wobei sich dieses zum Großteil auf den Zeitraum bis 2025 verlagert.

Da einige Städte und Gemeinden bereits die vom Landesamt für Bauen und Verkehr für 2025 oder 2030 vorausgeschätzten Bevölkerungszahlen erreicht haben, wird davon ausgegangen, dass die Bevölkerungsentwicklung eher in Richtung der kommunaler Prognosen verläuft. Dies hat Auswirkungen auf die Mobilisierung von Bauland, Wohnfolgeinfrastrukturen etc.

Wohnen

Die Flughafenregion verzeichnete seit 2012 eine hohe Bautätigkeit. In den vergangenen zwei Jahren hat im brandenburgischen Teil der Flughafenregion die Bautätigkeit bzw. der prozentuale Zuwachs im Wohnungsbestand das Einwohnerwachstum übertriften. Hier sind Nachholeffekte als Ergebnis der dynamischen Bevölkerungsentwicklung erkennbar.

Die Flughafenregion weist ein Neubaupotenzial von über 45.000 Wohneinheiten auf, zuzüglich der Bestandsverdichtungspotenziale. Rein rechnerisch würde dies ausreichen, um die von den Kommunen prognostizierten Bevölkerungszuwächse abzubilden. Eine Aussage zu der tatsächlichen Realisierungsfähigkeit aufgrund bau- und planungsrechtlicher Belange, der Lage und Standortqualität, der Wirtschaftlichkeit der Vorhaben etc. kann damit nicht getroffen werden. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung besteht eine besonders hohe Nachfrage nach kurzfristig aktivierbarem Wohnbauland. Teils erhebliche Hindernisse bei der Mobilisierung erschweren dies allerdings. Hohe Neubaupotenziale existieren in Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow, Schönefeld oder Königs Wusterhausen sowie in Treptow-Köpenick und Neukölln.

Soziale Infrastruktur und Bildung

Durch die dynamische Bevölkerungsentwicklung stehen alle Kommunen der Flughafenregion vor großen Herausforderungen bei der Bereitstellung sozialer Infrastrukturangebote sowie einer angemessenen Bildungsinfrastruktur. Die zusätzlichen Infrastrukturbedarfe gehen auch bedingt durch Nachholeffekte teilweise weit über die durch das Bevölkerungswachstum induzierten zusätzlichen Bedarfe hinaus. Angesichts zunehmender wirtschaftlicher Verflechtungen müssen neue Angebote hier auf regionale Bedarfe ausgerichtet werden.

Wissenschaft und Forschung

Mit den vorhandenen Kompetenzen in der Region, insbesondere in Wildau und in Adlershof, verfügt das Flughafenumfeld über einen ausgesprochenen Standortvorteil. Ein innovationsfreundliches Umfeld, gute soziale Infrastrukturangebote, qualitätvolle Wohnangebote und gute verkehrliche Erreichbarkeit bieten die Rahmenbedingungen für die Ansiedlung und Etablierung weiterer Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen. Das GSK soll und kann zur Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen beitragen.

Wirtschaft und Gewerbe

Die Flughafenregion zeichnet sich durch eine hohe Arbeitsplatzintensität und steigende Beschäftigungs- und Arbeitsplatzzahlen aus. Das Wachstum der Arbeitsplätze war in den vergangenen 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. Insbesondere im Hinblick auf die Nutzung vorhandener Lagequalitäten sowie die Knappheit von Potenzialflächen ist eine stärkere Kooperation in der Flughafenregion sinnvoll.

Verkehr und Mobilität

Die Handlungsbedarfe und Prioritäten zum Verkehr und den erforderlichen verkehrlichen Maßnahmen sind für die Flughafenregion als Ganzes auf Basis der 2019 abgeschlossenen Grundlagenermittlung Verkehr im Grundsatz abgestimmt. Hier gilt es, die Handlungsbedarfe regelmäßig zu überprüfen sowie die Prioritäten für die Flughafenregion bei Bedarf anzupassen.

Lärm

Angesichts der bereits jetzt herausfordernden Gesamtlärmsituation in der Flughafenregion, die sich durch erhöhte Pendler- und Wirtschaftsverkehre infolge neuer Gewerbeansiedlungen künftig noch verstärken wird, besteht die Notwendigkeit, bisher von Lärmeinwirkungen jeglicher Art nicht bzw. schwach beeinflusste Bereiche als solche zu erhalten, um die gesundheits- und erholungsfördernde Wirkung zu sichern. Die Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen in besonders betroffenen Lagen ist ebenso wie eine Geräuschkontingentierung bei gewerblichen Neuentwicklungen notwendig und sinnvoll.

Grün- und Freiraum

Der Schutz und die Weiterentwicklung (unter Berücksichtigung der naturschutzfachlichen Schutzkategorien) der Landschaftsräume in der Region sind gemeinsame Aufgabenfelder, um Lebensqualität, Wohlbefinden, Gesundheit, Klima- und Umweltschutz zu gewährleisten. 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.

Räumliche Verflechtungen

Die Verflechtungen der Flughafenregion (Brandenburger Teil) mit den angrenzenden Räumen stellt sich (Stand 6/2019) unterschiedlich dar: Für die Kreise, außer Teltow-Fläming, übersteigt der Auspendlersaldo nach Berlin den Saldo in die Flughafenregion. In Potsdam, Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming sind die stärksten Verflechtungen mit Ludwigsfelde zu beobachten; 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.

Stärken	Schwächen
Lage in dynamisch wachsendem Raum hervorragende Verkehrsanbindung räumliche Nähe zur Hauptstadt Berlin und Nutzung vorhandener Standortpotenziale landesseitige Unterstützung der Standortentwicklung BER als Entwicklungsmotor, sowie positive, flughafenunabhängige Entwicklung breites ÖPNV- und SPNV-Angebot Flächenpotenziale für Wohnen, Gewerbe, Infrastruktur qualitätvolle Wohnstandorte mit Freizeitwert breit entwickeltes Bildungsangebot naturräumliche Qualitäten und Schutzgebiete bereits etablierte Arbeitsteilung der Kommunen vorhandene Kooperationsansätze und Bereitschaft zu weiterer Zusammenarbeit	angespannter Wohnungsmarkt, steigende Bodenpreise kaum kurzfristig verfügbares Bauland Flächenkonkurrenzen und hohe Flächeninanspruchnahme Konkurrenzen um Ansiedlungen Nachholbedarfe in der sozialen und Bildungsinfrastruktur Engpässe in der Straßeninfrastruktur teils unzureichendes ÖPNV-Angebot fehlende Radverkehrsinfrastruktur hohe Lärmbelastung eingeschränkte Erreichbarkeit von Erholungsräumen, starke Landschaftsfragmentierung Überschneidungen von Schutzgebiet und Siedlungsfläche fehlende Flächensicherungskonzeptionen fehlende Identität als Flughafenregion
Chancen	Risiken
Ausbau von Standortqualitäten Nutzung Eröffnungsimpulse BER Verknüpfung Wissenschaft und Wirtschaft Verknüpfungen mit TESLA und nach Potsdam Umsetzung verkehrlicher Infrastrukturmaßnahmen (i2030) modellhafte Ansätze Logistik, Verkehre, Digitalisierung gemeinsame Lösungen, komm. Arbeitsteilung Vermeidung von Flächenkonkurrenzen abgestimmte Baulandmobilisierung Aktivierung, Qualifizierung, Profilierung von Standorten gemeinsame, nachhaltige Flächenentwicklung Nutzung des Dialogforums zur Abstimmung	konjunkturelle Schwächen (Corona-Pandemie) abnehmende Standortattraktivität grundlegende Veränderungen im Flugverkehr Nichtumsetzung vereinbarter Maßnahmen anhaltend hohe Immissionsbelastungen verstärkte Ansiedlungskonkurrenzen sich verstärkende Wohnungsmarktengpässe keine ausreichenden Kapazitäten in der sozialen und Bildungsinfrastruktur Zersiedelung des Raumes Auswirkungen des Klimawandels fehlende Bereitschaft zum Austausch

Tab. 1: Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Flughafenumfeld

Handlungsbedarfe und Herausforderungen

Themen und Handlungsfelder (gesamträumliche Betrachtung)

Wohnen und soziale Infrastruktur

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

Über die ausgewiesenen Wohnbaupotenziale hinaus bestehen über die Entwicklung des Bestandes (nach § 34 BauGB) sowie über die Nachverdichtung Möglichkeiten, zusätzlichen Wohnraum bereit zu stellen, wobei die aktive Steuerung dieser Potenziale durch die Kommunen anspruchsvoll ist. Grundsätzliche Zielkonflikte bestehen zwischen den jeweiligen kommunalen Entwicklungszielen und -strategien. Kommunen mit Wachstumszielen stehen Kommunen mit Fokussierung auf Bestandssicherung gegenüber.

Wirtschaft und Gewerbe

Die Ergebnisse der aktuell 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. Die Region weist unterschiedliche Schwerpunktbereiche für Wirtschaftsstandorte auf. Unterschieden wird zwischen Schwerpunkträumen für flughafenaffines Gewerbe, für verarbeitendes Gewerbe, für Wissenschaft und Forschung und für Büro/Tagung/Konferenzen. Mögliche Ziel- und Interessenkonflikte liegen in den sehr unterschiedlich verteilten Flächenangeboten in der Flughafenregion und den damit verbundenen Nutzungskonkurrenzen zwischen Wohnungsbau, Gewerbeentwicklung und Freiraumflächen.

Verkehr und Mobilität

Im Rahmen der GSK-Fortschreibung müssen Wohnen und Arbeiten zusammen gedacht werden - gemeinsame Ansiedlungskriterien sollen Verkehr weitgehend vermeiden. Intelligente Systeme sollen den dennoch entstehenden Verkehr steuern und umweltverträglich gestalten. Die verkehrliche Verbesserungen bilden an einigen Stellen im Flughafenumfeld die Grundlage für Entwicklungen. So können künftig etwa die Potenziale entlang der Dresdner Bahn oder des Außenrings genutzt werden. Ein zentrales Thema ist der Radverkehr, bei dem eine Unterscheidung zwischen Freizeit- und Alltagsverkehr notwendig ist. Weiterhin werden prioritäre für die Zukunft geplante Baumaßnahmen im Bereich des ÖPNV oder der Verkehrsentlastung berücksichtigt.

Die Verantwortlichkeit für Maßnahmen richtet sich nach dem jeweiligen Träger der Verkehrsinfrastruktur. Die Flughafenregion ist ein Transitraum, dies gilt für den Straßen- wie für den öffentlichen Verkehr.

Daher ist es notwendig, Planungen außerhalb des GSK-Raumes mit zu betrachten, die einen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen im Untersuchungsraum haben.

Grün- und Freiraum

Der Erhalt, die Zugänglichkeit und stärkere Vernetzung sowie die Qualifizierung der zerschnittenen, stark fragmentierten und teilweise nur eingeschränkt erreichbaren Freiräume zählen zu den prägenden Herausforderungen. . Mit dem Siedlungswachstum steigt der Druck auf die vorhandenen Landschafts- und Freiraumqualitäten. Der Fokus der Entwicklung sollte auf bisher brachliegende Potenziale zur landschaftlichen Wiederbelebung, also auf Flächen ohne die aus naturschutzrechtlicher Sicht höchsten Schutzkategorien, gelegt werden

Teilräumliche Betrachtung

Drei Teilräume – Achsengemeinschaften

Die Teilräume zeichnen sich durch enge siedlungsstrukturelle Verflechtungen, intensive Wanderungsbewegungen (Zuzüge / Fortzüge) und Arbeitsplatzverflechtungen (Ein- und Auspendlerzahlen) sowie mögliche gemeinsame Zukunftsaufgaben aus. Zu den Teilräumen zählen:

- ≡ TR1 – Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Großbeeren, Ludwigsfelde, Landkreis Teltow-Fläming
- ≡ TR2 – Bezirk Neukölln, Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Blankenfelde-Mahlow, Rangsdorf, Schönefeld, Landkreis Dahme-Spreewald, Landkreis Teltow-Fläming
- ≡ TR3 – Bezirk Neukölln, Bezirk Treptow-Köpenick, Eichwalde, Gosen-Neu Zittau, Mittenwalde, Königs Wusterhausen, Schönefeld, Schulzendorf, Wildau, Zeuthen, Landkreis Dahme-Spreewald

Der westliche Teilraum 1 zeichnet sich durch eine starke gewerbliche Prägung, insbesondere in Ludwigsfelde und Großbeeren, und vom Flughafen BER teils unabhängige Entwicklung aus. Hingegen bestimmt der Flughafen die Entwicklung im Teilraum 2 weitaus stärker. Sowohl die gewerbliche Entwicklung mit Potenzialflächen auch in direkter Flughafennähe als auch die Siedlungsentwicklung, die durch die Geräuschemissionen des Flughafens beschränkt ist, weisen direkte Bezüge auf. Der östliche Teilraum 3 war von einem besonders starken Bevölkerungsanstieg gekennzeichnet und verfügt auch in Zukunft noch über umfangreiche Wohnbaupotenziale. Prägend ist weiterhin die breite Forschungslandschaft (z.B. TH Wildau, Adlershof). Durch seinen Freiraumverbund hat der Teilraum darüber hinaus eine große Bedeutung für den Natur- und Landschaftsschutz.

Anforderungen an die regionale Profilierung, an die Arbeitsteilung und Kooperation

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. Grundlage dafür sind die Ergebnisse der sektoralen Betrachtung bzw. SWOT-Analyse, die gesamt- und teilräumlichen Herausforderungen und Aufgaben sowie die kommunalen Entwicklungsziele und Planungen. 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.

Aufgaben und Möglichkeiten des GSK

Das GSK bündelt die Interessen der Kommunen und leitet daraus strategischen Überlegungen, Ziele und Empfehlungen für die regionale Entwicklung ab. Diese haben mehrere Funktionen:

- ≡ Sie dienen als Orientierung und Rahmen für die kommunale Entwicklung und sollen kommunale Planungen unterstützen und befördern.
- ≡ Damit wird eine fundierte Argumentation für die Unterstützung der Region (und der Kommunen) bei zentralen Infrastrukturaufgaben durch die Länder Berlin und Brandenburg, den Bund und weitere Partner geschaffen
- ≡ Das GSK wirkt sich auf die konkretisierenden fachlichen Bedarfsplanungen der Gemeinden, der Landkreise, des Landes Brandenburg oder des Bundes aus.

Unterstützungsbedarfe und Erwartungen an Dritte

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. Dazu und ergänzend braucht es die parallele politische, strukturelle und finanzielle Unterstützung der Partner auf Landes- und Bundesebene, zu Beispiel bei der

- ≡ Entwicklung des Flughafenumfeldes als Schaufenster für die Hauptstadtregion
- ≡ Prioritätensetzung bei Straßenbauvorhaben
- ≡ Bereitstellung von Flächen der Berliner Stadtgüter GmbH und der Berliner Forsten
- ≡ Aufrechterhaltung des Regionalverkehrs im zukünftigen Deutschlandtakt der DB AG

Strategie, Leitbild und Entwicklungsziele

Zentrale Botschaften für die Entwicklung der Flughafenregion

- ≡ Wir sind mehr als Flughafenregion!
- ≡ Wir sind Schnittstelle und Schaltkreis in wichtigen transeuropäischen Netzen!
- ≡ Wir sind Modellregion!
- ≡ Wir sind das Zuhause von mehr als 520.000 Einwohnern!
- ≡ Wir sind bereit, gemeinsam zu agieren!
- ≡ Wir benötigen Unterstützung!

Leitbild Modellregion Flughafenumfeld Berlin Brandenburg

Das Leitbild für die Modellregion Flughafenumfeld Berlin Brandenburg beschreibt die übergeordneten Leit- und Zielvorstellungen dieser besonderen und einzigartigen Region entlang der Siedlungsachsen und in den dazwischenliegenden Freiräumen. Es bildet den Orientierungs- und Zielrahmen für das GSK und bietet Orientierung für die Kommunen vor Ort.

Thematische Entwicklungsziele

Den Themen und Handlungsfeldern werden in der gesamtträumlichen Betrachtung folgende Entwicklungsziele zugeordnet:

- ≡ Wohnen und Infrastruktur: Die richtigen Flächen für eine nachhaltige Siedlungs- und Wohnraumentwicklung aktivieren
- ≡ Wirtschaft und Gewerbe: Qualitätsbasierte Ansiedlungen für mehr Wertschöpfung, Innovation und effizienter Flächennutzung forcieren
- ≡ Verkehr und Mobilität: Verkehrs- und Logistikströme mit intelligenten und umweltverträglichen Mobilitätsformen in die richtigen Bahnen lenken
- ≡ Grün- und Freiräume: Zwischen und in den Achsen qualitativ strukturierte und resiliente Freiräume entwickeln

Zielkanon für die Flughafenregion

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

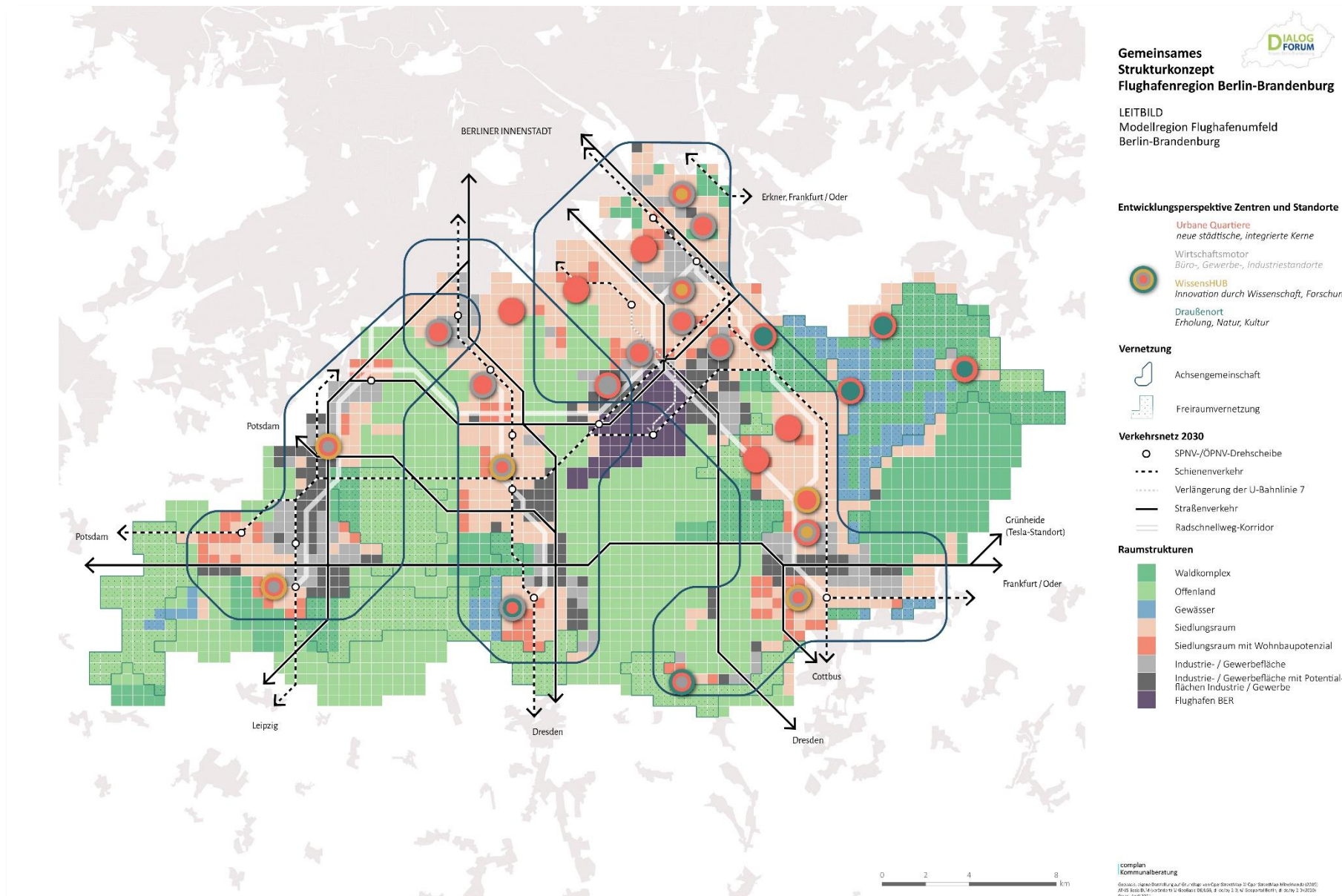


Abbildung 2: Leitbild Modellregion Flughafenumfeld Berlin Brandenburg

Maßnahmen und Projekte

Rahmenbedingungen, Förder- und Unterstützungsmöglichkeiten

Verschiedene Rahmenbedingungen und Förderprogramme (z.B. der Koalitionsvertrag des Landes Brandenburg 2019-2024, der Strategische Gesamtrahmen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg oder die Planungsförderrichtlinie) konzentrieren sich vornehmlich auf neue und für das GSK relevante Themen und bilden einen Ausschnitt aus einem breiten Portfolio an Unterstützungsmöglichkeiten für die Umsetzung der 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.

Leitprojekte

Insgesamt werden rd. 50 Projekte formuliert, die einen Beitrag zur Erreichung der strategischen Ziele für die Flughafenregion sowie der thematischen Entwicklungsziele leisten. Leitprojekte im Sinne des GSK sind Vorhaben, die zum Beispiel für die Region insgesamt von Bedeutung sind, einen Beitrag zur regionalen Entwicklung bzw. zur Überwindung der Herausforderungen leisten, übertragbar sind oder einen interkommunalen / administrativen Grenzen überschreitender Ansatz, beispielsweise in den einzelnen Achsengemeinschaften und Teilräumen verfolgen.

Die Leitprojekte werden den Themen und Handlungsfeldern Wohnen und Infrastruktur, Wirtschaft und Gewerbe, Verkehr und Mobilität sowie Grün- und Freiräumen zugeordnet. Darüber hinaus werden sechs Querschnittsprojekte als Leitprojekte definiert, die alle Themenfelder betreffen und dem Interessensausgleich, der Verbesserung von vorliegenden Datengrundlagen sowie der Förderung der Öffentlichkeitsarbeit und der Beteiligung dienen. Dazu zählen

- ≡ I - Regionaler Entwicklungsfonds Flughafenregion Berlin Brandenburg,
- ≡ II - Informations- und Messsystem Fluglärm, Umweltbelastungen,
- ≡ III - Laufende Wohnungsmarkt-, Arbeitsmarkt- und Infrastrukturbeobachtung
- ≡ IV - Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung
- ≡ V - Lärmschutzfonds
- ≡ VI - Entwicklungsachse Berlin – Lausitz

Einige Leitprojekte werden mit einer besonders hohen Priorität („Leitprojekt der KAG“) versehen, die entweder durch die KAG-Mitglieder selbst vorangebracht oder durch die KAG-Mitglieder fachlich begleitet werden. Dazu zählen auch die vier erstgenannten Querschnittsprojekte.

Maßnahmen und strategische Vorhaben mit regionaler Bedeutung

Neben den Leitprojekten sind Maßnahmen für die regionale Entwicklung von Bedeutung, die im Einzelfall durch die KAG Dialogforum fachlich begleitet werden können. Dazu zählen vor allem verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen,

- ≡ wie die niveaufreie Bahnquerungen an der Cottbusser/ Görlitzer Bahn,
- ≡ die Aktivierung des Berliner Außenrings,
- ≡ die Umwidmung der Autobahn A113 zur Stadtautobahn sowie
- ≡ die Qualifizierung der Anhalter Bahn (S-Bahn-Ausbau, Taktverdichtung, Streckenausbau).

Übersicht Leitprojekte

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

Tab. 2: Übersicht Leitprojekte (rot: Leitprojekte hoher Qualität mit fachlicher Begleitung und Koordination bzw. in Verantwortung und Umsetzung durch die KAG Dialogforum)

Modelle zum Interessenausgleich

Basierend auf der Auswertung bundesweit bestehender Modelle wird empfohlen, 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

Der Regionalen Entwicklungsfonds soll Projekte fördern oder (mit)finanzieren, die einen Mehrwert aufweisen und keine kommunalen Pflichtaufgaben umfassen. Beispielhafte Bewertungskriterien könnten etwa Bezüge zu mindestens drei strategischen Zielen des GSK oder nachweisbare positive Effekte auf mindestens zwei Kommunen in der Flughafenregion sein.

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. Die Finanzierung durch die Kommunen könnte sich etwa zu 2/3 aus einer Einwohnerumlage sowie zu 1/3 aus einem Festbetrag zusammensetzen. Aus Gutachtersicht ist eine Variante mit Beteiligung Berlins bzw. der Berliner Bezirke eindeutig zu bevorzugen.

Die KAG Dialogforum ist aufgrund seiner rechtlichen Struktur nicht in der Lage, die Mittel aus dem Fonds einzusammeln und zu bewirtschaften. Daher sollte eine Flughafengemeinde diese Aufgabe übernehmen. Ferner müssen im Kontext mit der Neuausrichtung und Organisation der zukünftigen Zusammenarbeit in der Flughafenregion andere Modelle geprüft werden, die für die Bewirtschaftung eines Regionalen Entwicklungsfonds in Frage kommen.

Lärm-/Ausgleichsfonds

Finanzierungsmöglichkeiten für einen Lärm- oder Ausgleichsfonds werden derzeit nicht gesehen. Perspektivisch soll ein Ausgleich auf Basis des Gesamtlärms anhand verbesserter Messmethoden und festgelegter „Lastenausgleichspunkte“ ermittelt werden. Darüber hinaus sind die Betreiber und die Flughafengesellschaft dafür verantwortlich, Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes und der Lärmvermeidung umzusetzen.

Empfehlungen zur Umsetzung und Organisation

Zusätzliche Kompetenzen und personelle Ressourcen

Die Umsetzung der 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. 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 weitere inhaltliche Kompetenzen und Erfahrungen erforderlich. Die Bearbeitung der skizzierten Leitprojekte benötigt einen zusätzlichen Personalbedarf in der Geschäftsstelle von überschlägig etwa zwei Vollzeitstellen.

Organisation und Struktur

Der öffentlich-rechtliche Vertrag über die Bildung der KAG Dialogforum sowie die ergänzende Geschäftsordnung (Stand 9/2020) bieten grundsätzlich die notwendigen Grundlagen für die Wahrnehmung bzw. Übernahme der vorgeschlagenen inhaltlichen Aufgaben. Gleichwohl ist dies mit den derzeit zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen und auch der derzeitigen Arbeitsorganisation nur eingeschränkt möglich. Auch lässt die derzeitige Organisationsstruktur als Kommunale Arbeitsgemeinschaft die Beantragung von Fördermitteln aus öffentlich finanzierten Programmen nicht zu.

Im Zuge der inhaltlichen Neuausrichtung und der Organisation der zukünftigen Zusammenarbeit in der Flughafenregion sind daher andere Modelle zu prüfen, die für die Bewirtschaftung eines Regionalen Entwicklungsfonds (s.o.) und die zukünftige Zusammenarbeit in der Flughafenregion in Frage kommen. Dazu zählen Kommunen, die stellvertretend Mittel für die KAG bewirtschaften, eine Anstalt öffentlichen Rechts (AÖR), ein eingetragener, nicht-gemeinnütziger Verein oder eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung (GmbH).

Die Aufgaben und Leitprojekte erfordern auch eine neue Zuordnung bzw. ein verändertes Aufgabenspektrum der Arbeitsgruppen. Beispielsweise können die Arbeitsgruppe (AG) 1 Interessenausgleich und AG 3 Kommunale und interkommunale Entwicklung zusammengelegt, die AG 2 Informationssysteme und Monitoring neu gebildet und die (neue) AG 3 mit den Aufgaben der Kommunikation tätig werden.

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. Die anderen stimmberechtigten Mitglieder der KAG leisten bisher keinen eigenen finanziellen Beitrag.

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 wird mit zwei Vollzeitstellen inkl. Sachkosten, Technik etc. sowie externe Leistungen und Aufträge, z.B. der Arbeitsgruppe 2 Informationssysteme und Monitoring, in einem Umfang von rd. 250.000 € p.a. kalkuliert.

Kommunikations- und Beteiligungskonzept

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.

Die Kommunikations- und Beteiligungsangebote richteten sich an die Vertreter des Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (Städte, Gemeinden, Landkreise, Bezirke, Länder Berlin und Brandenburg, Bund, Flughafenbetreiber), die kommunale Verwaltung, die kommunale Politik sowie an weitere Partner und Beteiligte (Wirtschaftsfördergesellschaften, Verbände, etc.).

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.



Abbildung 3: Beteiligungsprozess des GSK

In insgesamt sieben Treffen der Arbeitsgruppe 3 „kommunale und interkommunale Entwicklung“ des Dialogforums wurden die erreichten Arbeitsstände diskutiert und bewertet. Vier Treffen der Arbeitsgruppe 1 des Dialogforums dienten der Konzeption von Ansätzen für einen Interessenausgleich zwischen den Kommunen.

Im Juni 2020 wurden vier thematische Workshops (Wohnen und soziale Infrastruktur; Wirtschaft und Gewerbe; Mobilität, Verkehr und Lärm; Grün- und Freiräume) durchgeführt, in denen Nutzungskonflikte innerhalb und zwischen den verschiedenen Gruppen näher betrachtet wurden. Drei teilräumliche Workshops konkretisierten die Handlungsbedarfe auf die räumliche Ebene. Zuletzt fanden zwei Workshops mit besonderem Fokus (Workshop mit den Ländern; Fachgespräch zum Aufbau eines Regionalen Entwicklungsfonds) statt, in denen sich die verschiedenen Akteure inhaltlich zu den entwickelten Maßnahmen abstimmten.

Zwei kommunalpolitische Foren und die Mitgliederversammlungen des Dialogforums dienten letztlich der Vorbereitung kommunaler Beschlüsse bzw. der Beschlussfassung des GSK selbst.