

Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) gemäß § 10 Abs. 1 ROG i.V.m. Artikel 8 Abs. 2 i.V.m. Artikel 7 Abs. 2 sowie Artikel 8a Abs. 2 des Landesplanungsvertrages

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Rühl,

mit Schreiben vom 12.09.2016 teilten Sie mit, dass das förmliche Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) eröffnet wurde und Sie bis zum 15.12.2016 um Stellungnahme bitten.

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow setzt sich in ihrer Stellungnahme vornehmlich mit den Festlegungen III.3 „Zentrale Orte, Grundfunktionale Schwerpunkte, Daseinsvorsorge und Einzelhandel“ sowie mit den Zielsetzungen zum Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg auseinander.

1. Zentrale Orte

In Vorbereitung auf die Erarbeitung des LEP HR-Entwurfes fanden diverse Befragungen von und Workshops mit den Kommunen, den Regionalen Planungsgemeinschaften und dem Städte- und Gemeindebund statt. Dabei wurde vielfach grundsätzliche Kritik an der Festlegung der Mittelzentren und Mittelbereiche für das Berliner Umland geäußert und die Erfüllung der Versorgungsfunktion in Frage gestellt wurde.

Zwar erkennt der Plangeber die eingeschränkte Bedeutung der Mittelzentren im Berliner Umland an, hält aber an der bisherigen Festlegung der zentralen Orte samt zugeordneten Versorgungsbereichen fest.

Klassischer Weise sollen in den leistungsstarken Mittelzentren die gehobenen Funktionen der Daseinsfürsorge (Dienstleistungen und Waren) konzentriert werden, um so die umliegenden schwächeren Gemeinden (Mittelbereich), welche die Angebote nicht (wirtschaftlich sinnvoll) bereithalten können, mitzuversorgen.

Gerade im Berliner Umland befinden sich jedoch überwiegend leistungsstarke und gut ausgestattete Kommunen. Die Versorgung der Einwohner mit Dienstleistungen und Waren der gehobenen Daseinsfürsorge erfolgt dort vielfach nicht oder nicht ausschließlich durch den zugeordneten zentralen Ort. Sehr häufig halten die Kommunen, auch ohne Mittelzentrum zu sein, entsprechende Angebote selber vor oder sind in komplexe Versorgungsstrukturen eingebunden.

So hat Blankenfelde-Mahlow bereits mehrfach darauf hingewiesen, dass das der Gemeinde zugeordnete Mittelzentrum Ludwigfelde (mit Ausnahme des Schwimmunterrichtes für Grundschüler) keine zentralen Versorgungsfunktionen für Blankenfelde-Mahlow übernimmt. Die Gemeinde kann ihre Einwohner überwiegend mit eigenen mittelzentralen Angeboten der Daseinsvorsorge versorgen (weiterführende Schulen, große Sporthallen, Bibliotheken, Musikschule, diverse Ärzte und Fachärzte ...) oder aber es werden Versorgungsangebote entlang der Siedlungsachse Berlin-Blankenfelde/Mahlow-Rangsdorf-Zossen genutzt. Darüber hinaus spielt die Metropole Berlin eine entscheidende Rolle; ggf. werden auch in Schönefeld und Wildau zentrale Einrichtungen genutzt (Kino, Einkauf im A10-Center). ÖPNV

und SPNV sind nicht auf Ludwigsfelde, sondern auf die Siedlungsachse Berlin-Blankenfelde/Mahlow-Rangsdorf-Zossen ausgerichtet.

Entsprechend der positiven Bevölkerungs- und Wirtschaftsprognosen dürften auch zukünftig viele Kommunen - wie Blankenfelde-Mahlow - in der Lage sein, Versorgungsangebote der gehobenen Daseinsfürsorge selbst bereitzustellen. Damit unterstützt die landesplanerische Festlegung der zentralen Orte nicht die wirtschaftlich sinnvolle Bündelung begrenzter Ressourcen zur gleichwertigen Versorgung der Bevölkerung, sondern räumt – politisch forciert - einzelnen Orten bessere Entwicklungschancen ein als anderen.

Diese betreffen sowohl Sonderzahlungen nach dem Brandenburgischen Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) als auch Richtungsvorgaben für diverse Fachplanungen der Landes- und Kreisebene. So richten sich u.a. die Verkehrspläne des ÖPNV und SPNV, Schulentwicklungsplanungen und Planungen zur medizinischen Versorgung am Zentralen-Orte-System aus und wird die Wirtschaftsförderung des Landes indirekt an die Festlegung der zentralen Orte geknüpft.

Langfristig können durch die Fokussierung der Landes-, Kreis- und sonstigen Fachplanungen auf die zentralen Orte tatsächlich räumliche Disparitäten entstehen, heute scheinen viele Kommunen des Berliner Umlandes jedoch ähnlich gut als Mittelzentrum geeignet zu sein.

Die Gemeinde widerspricht deshalb auch dem neu gewählten methodischen Ansatz zur Festlegung der Mittelzentren.

Weder wurden die Mittelbereiche bzgl. der tatsächlich bestehenden Verflechtungen überprüft, noch scheinen die gewählten „Zentralitätsindikatoren“ ausreichend geeignet, die höhere Leistungsfähigkeit einer Kommune eindeutig zu identifizieren.

Das z.B. das prozentuale Bevölkerungswachstum bei sehr unterschiedlich großen Gemeinden wie z.B. bei Blankenfelde-Mahlow und Großbeeren gleich gewichtet wurde; die Nähe des Ortszentrums zur Autobahn als gewichtiger Faktor beschrieben, wenn der Unterschied z.B. im Mittelbereich Ludwigsfelde max. 1000m bemisst; dass das zumindest in einer Gemeinde leistungsstärkste schienengebundene Verkehrsmittel – nämlich die S-Bahn – nicht in die Betrachtung aufgenommen wird, Pendlersalden herangezogen wurden, ohne zu reflektieren, wie viele Pendler aus dem Mittelbereich in das versorgende Mittelzentrum pendeln, ... macht die gewählten Zentralitätsindikatoren und damit die Festlegung des zentralen Ortes auch nach dem neu gewählten methodischen Ansatz zumindest diskussionswürdig.

Auch wurde die geplante, mit dem LEP HR wahrscheinlich zeitgleich zum Tragen kommende Kreisgebietsreform nicht mitgedacht.

Nach Meinung der Gemeinde ist eine grundsätzliche Auseinandersetzung über die Festlegung zentraler Orte im Berliner Umland erforderlich. Allein das Nichtausweisen von zentralen Orten im Berliner Umland würde zu kurz greifen, da wie oben beschrieben, sowohl im LEP HR als auch in diversen Fachplanungen und dem Länderhaushalt auf die Ausweisung der zentralen Orte zurückgegriffen wird. Insofern sollte für das Berliner Umland ggf. ein eigenes planerisches Konzept entworfen werden.

Sollte kein neues Plankonzept erarbeitet werden, hält die Gemeinde an ihrer bereits für den LEP B-B geäußerten Forderung fest, auch als Mittelzentrum ausgewiesen zu werden.

2. Freiraum- und Siedlungsentwicklung

Die Gemeindevertretung hat in ihrer Sitzung am 24.11.2016 beschlossen, das „Entwicklungsszenarium entlang der Dresdner Bahn“ als eine Grundlage der gemeindlichen, städtebaulichen Entwicklung zu nutzen. Das Konzept wurde gemeinsam mit Rangsdorf erarbeitet und beschreibt gemeindliche Entwicklungspotentiale im Kontext der örtlichen und überörtlichen Verkehrsinfrastruktur.

Das Szenarium sieht unter anderem vor, östlich der Bahnstrecke „ABS Berlin-Dresden“ in Höhe des Gewerbe- und Industriegebietes Dahlewitz einen „Waldcampus“ zu errichten. Auf diesem sollen neue Arbeits- und Forschungsstätten für das bereits ansässige Großunternehmen Rolls-Royce entstehen.

Momentan ordnet der Entwurf des Landesentwicklungsplans die betroffene Fläche, welche auch innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Diedersdorfer Heide – Großbeerener Graben“ liegt, dem Freiraumverbund zu. Die Umsetzung des Projektes ist jedoch nur möglich, wenn es auch den Zielen der Raumordnung und Landesplanung entspricht. Ich bitte deshalb, auf die Darstellung der Fläche im Freiraumverbund zu verzichten und stattdessen die Flächen dem „Gestaltungsraum Siedlung“ zuzuordnen.

Immerhin ist das Unternehmen Rolls-Royce nicht nur eines der wichtigsten Wirtschaftsunternehmen für die Gemeinde, sondern auch als eines der weltweit führenden Unternehmen der Luft- und Raumfahrtbranche für das Land Brandenburg von besonderer Bedeutung. Insofern sollten aus gemeindlicher Sicht grundlegende planerische Voraussetzungen für die Erweiterung Rolls-Royce und die Ansiedlung weiterer Unternehmen der Raumfahrtbranche geschaffen werden.

Die Ausgliederung der Fläche aus dem Landschaftsschutzgebiet muss zur weiteren Umsetzung des Projektes durch die Gemeinde beantragt werden.

3. Verkehrs- und Infrastruktur

Auch im LEP HR soll festgelegt werden, dass der BER Singlestandort für den Linien- und Pauschalflugreiseverkehr in den Ländern Berlin und Brandenburg ist. Allerdings scheint der Plangeber nicht mehr davon auszugehen, dass die am planfestgestellten BER vorhandenen Kapazitäten langfristig ausreichen, um den Bedarf im Flugverkehr Berlin und Brandenburgs sicherzustellen. Immerhin wurde eine diesbezüglich in der Begründung zum LEP B-B noch enthaltene Passage gestrichen. In Verbindung mit der Formulierung „Bis zur Inbetriebnahme **der Kapazitätserweiterung** am Standort Schönefeld (BER) ist dieser Verkehr nur auf den Flughäfen des Berliner Flughafensystems zulässig.“ steht zu befürchten, dass zumindest die Möglichkeit zur Kapazitätserweiterung um eine dritte Start- und Landebahn offen gehalten werden soll.

Dieser Möglichkeit und damit der Ausweitung der Fluglärmbeeinträchtigung widerspricht die Gemeinde.

Sie schlägt deshalb folgende Änderungen in den Zielsetzungen des LEP HR vor:

Vorschlag zum Ziel 7.3 im Entwurf zum LEP HR	Alternativer Formulierungsvorschlag der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow zum Ziel 7.3 des LEP HR
<p>Z 7.3 Singlestandort BER</p> <p>(1) Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen sind in Berlin und Brandenburg nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) zulässig, ausgenommen Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14 000 Kilogramm. Bis zur Inbetriebnahme der Kapazitätserweiterung am Standort Schönefeld (BER) ist dieser Verkehr nur auf den Flughäfen des Berliner Flughafensystems zulässig.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit die bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Cottbus-Drewitz darüber hinausgehenden Verkehr zulässt.</p> <p>(3) Das Ziel der Raumordnung Z 1 des Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 30. Mai 2006, Berlin: GVBl. Seite 509; Brandenburg: GVBl. II Seite 154) bleibt unberührt.</p>	<p style="text-align: center;">Änderungen/Ergänzungen in rot</p> <p>Z 7.3 Flughafen BER</p> <p>(1) Linienflugverkehr und Pauschalflugreiseverkehr mit Flugzeugen sind in Berlin und Brandenburg nur auf dem Verkehrsflughafen Berlin Brandenburg (BER) zulässig, ausgenommen Flugverkehr durch Flugzeuge mit einer zulässigen Höchstabflugmasse von bis zu 14 000 Kilogramm. Bis zur Inbetriebnahme des planfestgestellten Flughafens BER am Standort Berlin-Schönefeld ist dieser Verkehr nur auf den Flughäfen des Berliner Flughafensystems zulässig.</p> <p>(2) Absatz 1 gilt nicht, soweit die bestehende luftverkehrsrechtliche Genehmigung des Verkehrslandeplatzes Cottbus-Drewitz darüber hinausgehenden Verkehr zulässt.</p> <p>(3) Das Ziel der Raumordnung Z 1 des Landesentwicklungsplanes Flughafenstandortentwicklung (Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung vom 30. Mai 2006, Berlin: GVBl. Seite 509; Brandenburg: GVBl. II Seite 154) bleibt unberührt.</p> <p>(4) Eine Erweiterung des Flughafens BER am Standort Berlin-Schönefeld über das planfestgestellte Zweibahnssystem hinaus findet nicht statt.</p> <p>(5) Eine Erweiterung der Flugbewegungs-Kapazität des Flughafens BER am Standort Berlin-Schönefeld über 360.000 Flugbewegungen/p.a. unterbleibt.</p> <p>(6) In der Zeit von 22 bis 6 Uhr findet am Standort des Flughafens BER in Berlin-Schönefeld kein planmäßiger Flugbetrieb statt.</p>

Hinweis:

Die für die Planungen verwandten Bevölkerungszahlen sind zu korrigieren. In Blankenfelde-Mahlow waren zum 31.12.2014 26.260 Personen gemeldet (in LEP HR benannt: 25.981). Die für 2030 prognostizierte Einwohnerzahl von 26.406 Personen wurde bereits 2015 überschritten. Mit Stand November 2016 lebten 27.235 Einwohner in der Gemeinde. Darüber hinaus ist wegen zahlreicher Wohnbauaktivitäten in den kommenden Monaten von einer deutlichen Zunahme der Einwohner auszugehen.