



Postanschrift: Stadt Luckenwalde, Markt 10, 14943 Luckenwalde

Stadtplanungsamt

Gemeinsame Landesplanungsabteilung
Berlin-Brandenburg
Referat GL 6
Postfach 60 07 52

14411 Potsdam

Ansprechpartner Herr Buß
Adresse Markt 10
Zimmer 122
Telefon 03371/ 672-293
Fax 03371/ 672-405
E-Mail bauplanung@luckenwalde.de

Aktenzeichen 61.2 LEP HR
Datum 2016-11-16 buß

Entwurf des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 19. Juli 2016

Ihr Schreiben mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 15.12.2016
Stellungnahme der Stadt Luckenwalde zum Entwurf des LEP HR

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedanke mich für die Beteiligung am oben genannten Planverfahren und nehme wie folgt Stellung:

1. Grundsätzlicher methodischer Fehler des LEP HR:

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung (GL) verweist bezüglich der Verkehrsplanung auf die dafür zuständige Fachplanung (Aussage aus Mittelbereichsgespräch). Da die Verkehrsinfrastruktur, deren Zustand und deren Kapazität aber der wichtigste Faktor für die Siedlungsentwicklung ist, muss die Landesentwicklungsplanung hierzu Vorgaben machen, wenn die beabsichtigte Steuerung der Siedlungsentwicklung durch die Landesentwicklungsplan tatsächlich greifen soll.

Ein Manko dabei ist, dass dem LEP HR trotz der erfolgten Evaluierung des LEP BB an einem Analyseteil fehlt. Einerseits fehlt eine kritische Betrachtung bezüglich von Fehlentwicklungen in der Siedlungsentwicklung, andererseits fehlt auch eine Ursachenforschung nach den Gründen für Fehlentwicklung.

Der vorliegende Entwurf ignoriert damit den § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG, der neben der Festlegung von Erreichbarkeitskriterien auch die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem verlangt. Danach ist auf eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr hinzuwirken. Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen für die Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

Telefon: 03371 672-0 Bankverbindungen: Mittelbrandenburgische Sparkasse in Potsdam
Telefax: 03371 672-223 (BIC WELADED1PMB) IBAN DE33 16050000 3633027970
Di.: 08:30 – 12:00 u. 13:00 – 15:00 Uhr Commerzbank Luckenwalde
Do.: 08:30 – 12:00 u. 13:00 – 18:00 Uhr (BIC COBADEFFXXX) IBAN DE30 16040000 0670033000
E-Mail: rathaus@luckenwalde.de
Homepage: <http://www.luckenwalde.de> Gläubiger-ID der Stadt Luckenwalde:
Für die E-Mail-Kommunikation beachten Sie bitte die Hinweise auf unserer Homepage.

VR-Bank Fläming eG
(BIC GENODEF1LUK) IBAN DE23 16062008 2107026100
Deutsche Kreditbank Potsdam
(BIC BYLADEM1001) IBAN DE51 12030000 0000406033

DE54LUK00000103272

Die wichtigsten Vorgaben hierfür würden sich der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg entnehmen lassen, wenn diese denn den Ansprüchen gerecht werden würden, mit denen sie gestartet wurde. So wurden in der Auftaktveranstaltung zur Aufstellung der Mobilitätsstrategie am 27.01.2016 in der IHK Potsdam durch Prof. Beckmann die Möglichkeiten aufgezeigt, durch eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung die räumliche Entwicklung zu steuern. Leider finden sich diese nachvollziehbaren und begrüßenswerten Ansätze weder in der Mobilitätsstrategie 2030 noch im Entwurf des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion wieder. Die Mobilitätsstrategie 2030 verzichtet ebenfalls auf einen Analyseteil und auf konkrete Ziele zum Beispiel bezüglich der Erreichbarkeit der zentralen Orte oder des angestrebten Modal Splits.

2. Siedlungsentwicklung, Entwicklung der „Städte in zweiter Reihe“

Im vorliegenden Entwurf wird unter dem Titel **Daseinsvorsorge als Grundlage der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben** (Seite 11) das Dilemma beschrieben: „... weil z. B. neue Wohnungsbaustandorte schneller entwickelt wurden als die dafür erforderliche technische und soziale Infrastruktur.“ Dies charakterisiert genau die Problematik, warum die Landesentwicklungsplanung zur Steuerung der Siedlungsentwicklung stärkere Festlegungen treffen muss. Die Siedlungsentwicklung muss sich an der vorhandenen Infrastruktur entwickeln. Die Ertüchtigung und der Ausbau der Infrastruktur ist dabei stets einem völligen Neubau vorzuziehen.

Die vorgesehene, vor allem in den begleitenden Präsentationen (z.B. in den Regionaldialogen) durch die GL / Herrn Drews propagierte Entwicklung der Städte in zweiter Reihe ist ausdrücklich zu begrüßen. Hier sind die veränderten Entwicklungen in der Hauptstadtregion (Stopp der Abwanderung, positive Wanderungssalden in den Städten, Wohnsuburbanisierung nicht nur im sogenannten „Berliner Umland“, sondern auch in den gut aus der Metropole erreichbaren städtischen Kernen...) und die vorhandenen Entwicklungspotenziale sowie die Bedeutung der Städte für die Entwicklung des ländlichen Raums in ihrer Umgebung im Rahmen der Evaluierung des LEP BB offensichtlich erkannt worden.

Das Ziel, die Entwicklungspotenziale der Städte zu aktivieren, die in 60 Minuten aus der Metropole Berlin erreichbar sind, ist die richtige strategische Entscheidung. Dabei ist auch zu beachten, dass diese Städte mit ihrer Strahlkraft auch positiv auf die Entwicklung des ländlichen Raums in ihrer Umgebung wirken.

Es ist aber festzustellen, dass die im vorliegenden Entwurf vorgesehenen Grundsätze und Ziele in ihrer Wirkung zu schwach sind, um hier tatsächlich steuernd zu wirken.

Weiterhin ist zu prüfen, ob sich die Entwicklung entlang der in der Präsentation der GL dargestellten Achsen nur auf die zentralen Orte beschränken soll. Dies wurde in der Diskussion kritisch gesehen. Hier sind wir der Meinung, dass sich zusätzliche Entwicklungsoptionen nicht nur in den zentralen Orten, sondern – eingeschränkt – auch an den übrigen Orten im Umkreis von Schienenhaltepunkten möglich sein sollen.

Im Textteil (Seite 71) ist noch die Aussage enthalten, dass die Wohnungsnachfrage im weiteren Metropolenraum allgemein rückläufig ist. Dies entspricht nicht den von der GL / Herrn Drews richtig dargelegten Erkenntnissen. Der Text ist zu korrigieren.

2.1 Änderung der vorgesehenen Strukturbereiche

Grundsätzlich halten wir hier eine Nachbesserung des LEP HR für zwingend erforderlich. Die Stadt Luckenwalde schlägt dazu eine erhebliche Überarbeitung der Grundsätze und Ziele der Siedlungsentwicklung vor.

Der vorliegende Entwurf des LEP HR sieht eine Aufteilung der Hauptstadtregion in die drei Strukturbereiche „Berlin“, „Berliner Umland“ und „weiterer Metropolenraum“ vor. Die Festlegung des Berliner Umlandes ist nur bedingt plausibel (Siehe unten) und schlägt sich auch nur in wenigen Grundsätzen/Zielen nieder, wobei für die Gemeinden im Berliner Umland, die außerhalb des Gestaltungsraums Siedlung liegen, im Wesentlichen die gleichen Festlegungen gelten, wie für die nicht-zentralen Orte im weiteren Metropolenraum. Für diese zeigt die Zugehörigkeit zum

Berliner Umland keine besondere Wirkung. Insgesamt erscheint die Festlegung des Berliner Umlandes nicht erforderlich.

Dafür fehlt eine Festlegung des Bereichs der „Städte in zweiter Reihe“ bzw. des Bereichs entlang der Schienenverkehrsstrassen, entlang derer die vorhandenen Entwicklungspotenziale besser genutzt werden sollen.

Die Aufteilung des Landes Brandenburg in drei Teilräume (wachsende Städte / sich stabilisierende Städte / schrumpfende Städte statt in zwei – Berliner Umland / erweiterter Metropolenbereich) im Rahmen der Wohnraumförderungsstrategie ist ein nachvollziehbarer Ansatz.

Wir haben daher zunächst diskutiert, die Festlegung eines zusätzlichen, vierten Strukturbereichs zu empfehlen, sind dann im Rahmen der Diskussion zu dem Ergebnis gekommen, dass es insgesamt konsequenter wäre, bei (mit Berlin) drei Strukturbereichen zu verbleiben, diese aber anders festzulegen:

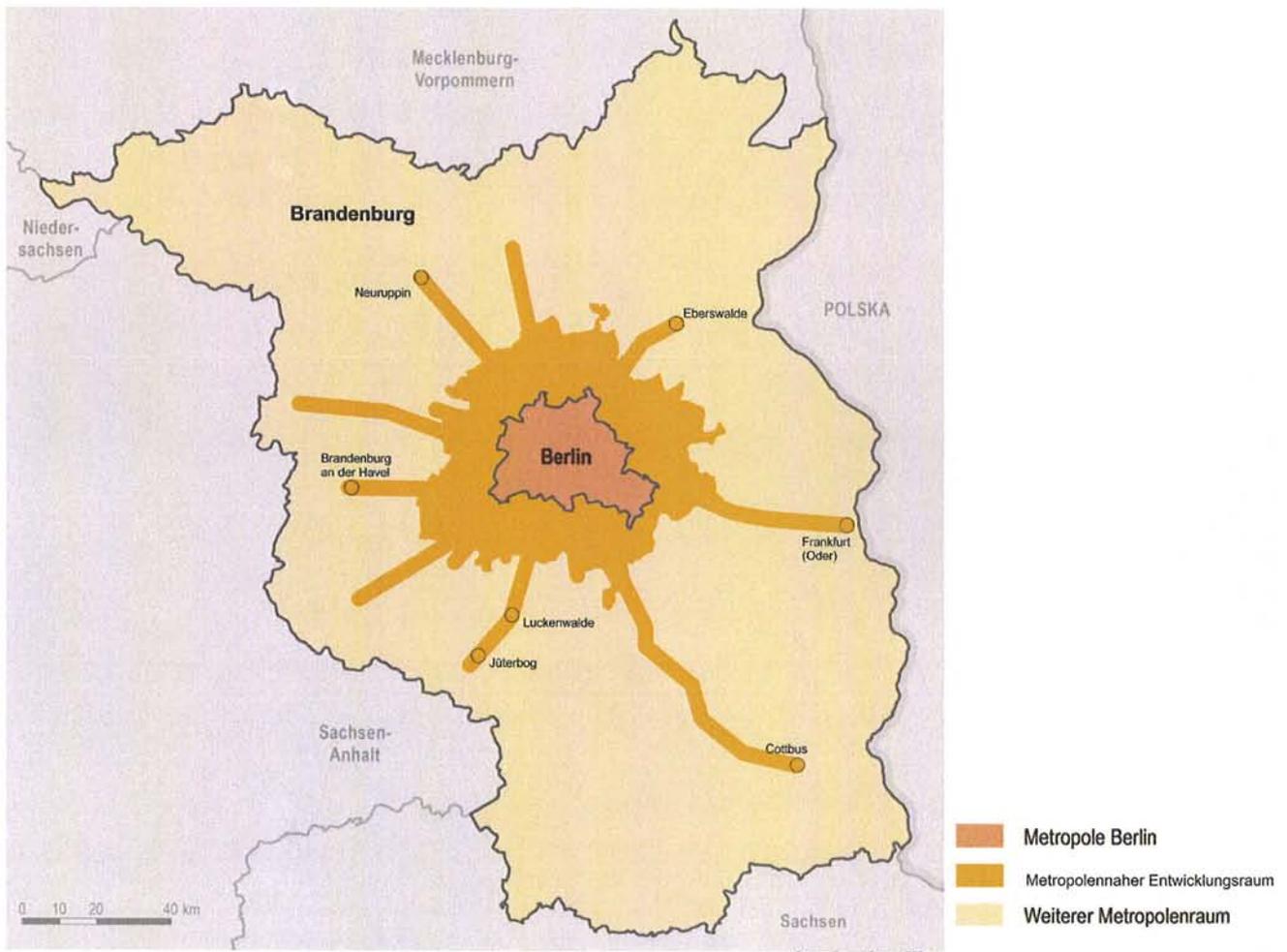


Abbildung: Vorschlag neue Strukturbereiche

Wir halten die Aufteilung in drei Strukturbereiche für richtig, schlagen aber einen Ersatz der Festlegung des „Berliner Umlandes“ durch die Festlegung eines „**metropolennahen Entwicklungsraum**“ vor, der die Schienenverkehrsachsen bis zu einem Abstand von 60 Fahrtzeitminuten zur Metropole Berlin umfasst. Dabei ist ein zukünftiger Ausbauzustand der Achsen als Grundlage zu nehmen. Möglich sind Festlegungen die sich auf die Fahrtzeit zum Berliner Hauptbahnhof beziehen, es könnte alternativ aber auch über eine Fahrtzeitfestlegung zum S-Bahn-Ring oder zu den Regionalbahnhöfen in Berlin erfolgen.

Hierbei können jedoch nicht die Fahrtzeiten an einem bestimmten Stichtag zugrunde gelegt werden, da einige Strecken ausgebaut werden oder ausgebaut werden sollten. Deshalb sollte sich die Festsetzung auf die im Entwurf des LEP HR enthaltenen „großräumigen und überregionalen

Schienenverbindungen“ beziehen, auch wenn diese zum Stichtag noch nicht ausgebaut sind. Dies betrifft insbesondere die Dresdner Bahn und die Schienenverbindung in Richtung Neuruppin. Auch auf der Strecke nach Cottbus sind nach erfolgtem Ausbau schnellere Verbindungen möglich. Zusammenfassend bleibt festzuhalten, dass für die Abgrenzung der Strukturräume im LEP-HR der zukünftige Zielzustand die Grundlage bilden sollte.

Begründung:

Die Festlegung des Berliner Umlandes hat Auswirkungen auf die folgenden Grundsätze/Ziele des LEP HR-Entwurf, für die wir Änderungen vorschlagen:

Ziel / Grundsatz	Fassung laut Entwurf LEP HR	Änderungsvorschlag
Z 3.7	<i>Grundfunktionale Schwerpunkte werden zur räumlichen Bündelung von Grundversorgungseinrichtungen in den Regionalplänen im Land Brandenburg festgelegt. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte sind im Regionalplan verbindlich (als Ziel der Raumordnung) festzulegen. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte sind regelmäßig die Ortslagen der vor der kommunalen Gebietsreform 2003 ursprünglich selbständigen Städte und Gemeinden ohne die hinzugetretenen Ortsteile. Wo erforderlich, sind zusätzliche Ortsteile zu benennen oder ausdrücklich auszunehmen. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte in den Achsengemeinden des Berliner Umlandes sind innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung festzulegen.</i>	<i>Grundfunktionale Schwerpunkte werden zur räumlichen Bündelung von Grundversorgungseinrichtungen in den Regionalplänen im Land Brandenburg festgelegt. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte sind im Regionalplan verbindlich (als Ziel der Raumordnung) festzulegen. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte sind regelmäßig die Ortslagen der vor der kommunalen Gebietsreform 2003 ursprünglich selbständigen Städte und Gemeinden ohne die hinzugetretenen Ortsteile. Wo erforderlich, sind zusätzliche Ortsteile zu benennen oder ausdrücklich auszunehmen. Die Grundfunktionalen Schwerpunkte in den Gemeinden mit Gestaltungsraum Siedlung sind innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung festzulegen.</i>
Z. 5.6 (1)	<i>In Berlin und im Berliner Umland ist der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen. Die Festlegungen Z 5.2, Z 5.3 und Z 5.4 gelten innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung nicht</i>	In den Gemeinden mit Gestaltungsraum Siedlung ist der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen. Die Festlegungen <u>Z 5.2</u> , Z 5.3 und Z 5.4 gelten innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung nicht
Z. 5.6 (2)	<i>Im Weiteren Metropolenraum sind die Oberzentren und Mittelzentren die Schwerpunkte für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen.</i>	Im metropolennahen Entwicklungsraum und im weiteren Metropolenraum sind die Oberzentren und Mittelzentren die Schwerpunkte für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen.
Z. 5.6 (3)	<i>In den Schwerpunkten nach Absatz 1 und Absatz 2 ist eine quantitativ uneingeschränkte Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen über den örtlichen Bedarf hinaus möglich.</i>	Keine Änderung
G 9.2	<i>Die länder- und gemeindeübergreifende interkommunale Kooperation zwischen Berlin und den Städten und Gemeinden im Berliner Umland soll aufgrund der</i>	<i>Die länder- und gemeindeübergreifende interkommunale Kooperation zwischen Berlin und den Städten und Gemeinden im metropolennahen Entwicklungsraum soll</i>

zunehmenden Verflechtungen weiterentwickelt werden. Die länderübergreifende kooperative Entwicklung der Regionalparks soll weiter verstetigt und ausgebaut werden.

aufgrund der zunehmenden Verflechtungen weiterentwickelt werden. Die länderübergreifende kooperative Entwicklung der Regionalparks soll weiter verstetigt und ausgebaut werden.

Anmerkung zum Ziel 5.6. (1): Es ist nicht plausibel warum im Gestaltungsraum Siedlung das Ziel 5.2 (Anschluss an die Siedlungsflächen) nicht gelten soll.

Eine Erweiterung der länder- und gemeindeübergreifenden interkommunalen Kooperation auf die „Städte in zweiter Reihe“ erscheint ohnehin geboten. Daher ist eine Einbeziehung dieser Gemeinden in die Kooperation sinnvoll. Zu dieser Kooperation folgt im Text noch eine weitere Anmerkung.

Ertüchtigung und Ausbau der Schienenverkehrsachsen bilden die Grundlage für eine erfolgreiche Umsetzung. Hierzu ist eine Aussage des LEP HR bezüglich des Vorranges dieser Maßnahmen in der Investitionsplanung erforderlich.

2.2 Siedlungsentwicklung im Anschluss an vorhandene Siedlungsflächen

Das Ziel 5.2 wird grundsätzlich unterstützt. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum dies durch das Ziel 5.6 (1) im Gestaltungsraum Siedlung aufgehoben wird.

Eine Ausnahme vom Anschluss neuer Siedlungsflächen an vorhandene Siedlungsgebiete sollte allerdings möglich sein, wenn dies zum Erhalt, zur Gestaltung und zur Entwicklung von Kulturlandschaften erforderlich ist. Es geht hier konkret um den Fall Siedlungsbereiche am neuen Cottbuser Ostsee, die zur Aufnahme von touristischer Infrastruktur erforderlich sind, aber nicht direkt an den vorhandenen Siedlungsbereich anschließen. Diese Forderung ist im Rahmen der Diskussion des LEP HR in den Gremien der ARGE Städtekrantz formuliert worden und wird durch die Stadt Luckenwalde unterstützt.

2.3 Unterstützung einer auf den Umweltverbund (insbesondere Schienenverkehr, Fahrrad) ausgerichteten Siedlungsentwicklung

Im vorliegenden Entwurf beschränkt sich die zusätzliche Unterstützung der „Städte in zweiter Reihe“ auf den Grundsatz G 5.5 (2):

„In den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus der Metropole Berlin über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind und damit Entlastungsfunktionen für den Kern der Hauptstadtregion übernehmen können, sollen Siedlungsflächen für die Wohnungsversorgung vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte entwickelt werden.“

Dieser Grundsatz fördert die Siedlungsentwicklung in den von der Festsetzung benannte Städten nicht. Dieser Grundsatz wirkt sich lediglich als zusätzlicher bzw. stärker zu wichtender Belang auf die Abwägung innerhalb der örtlichen Bauleitplanung aus. Faktisch wird der Grundsatz „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ gestärkt und um den Aspekt der Nähe zu Schienenhaltepunkten ergänzt. Dabei wird den Gemeinden noch ein erheblicher Interpretationsspielraum zum Begriff „Umfeld des Schienenhaltepunktes“ gelassen. Ist hier die nächste, fußläufig erreichbare Umgebung gemeint, oder befinden sich auch Ortsteile, die in 15 Minuten mit dem Fahrrad erreichbar sind, „im Umfeld der Schienenhaltepunkte“?

Es ist nicht nachvollziehbar, warum sich die besonderen Entwicklungsmöglichkeiten auf die zentralen Orten beschränken sollen, während die nicht-zentralen Orten an Schienenhaltepunkten nicht weiter gefördert werden sollen.

Eine Entwicklung in diesen Orten würde die Attraktivität der Achsen insgesamt stützen und somit auch die Wirtschaftlichkeit des Bahnverkehrs stärken.

Der LEP HR sollte Aussagen vermeiden, die einen großen Interpretationsspielraum aufweisen, da die angestrebte, steuernde Wirkung ansonsten verfehlt wird.

Aus unserer Sicht kann der Landesentwicklungsplan hier Signale für eine auf den Umweltverbund ausgerichtete Siedlungsentwicklung setzen. Dabei halten wir es nicht für richtig, die Entwicklungsoptionen wie in den zentralen Orten vollkommen frei zu geben.

Wir schlagen aber einen Bonus für die Ortsteile vor, die von den Schienenhaltepunkten innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen sind, sofern hier Fahrradverbindungen nach festzulegenden Mindeststandards vorhanden sind. Hierdurch werden Investitionen in die Fahrradinfrastruktur belohnt. Diesen Ortsteilen sollte ein zusätzlicher Entwicklungsbonus eingeräumt werden. Realistischerweise besitzen diejenigen Ortsteile ein zusätzliches Entwicklungspotenzial, die innerhalb einer Stunde aus der Metropole Berlin über Schiene und Fahrrad zu erreichen sind. Daher schlagen wir die Aufnahme des folgenden zusätzlichen Ziels in den LEP HR als Unterpunkt des Ziels 5.7 „Örtlicher Bedarf, Eigenentwicklung, zusätzliche Entwicklungsoption“ vor:

Ziel / Grundsatz	Fassung laut Entwurf LEP HR	Änderungsvorschlag
Z 5.7 (5)	-	<p>Im „metropolennahen Entwicklungsraum“ ist eine zusätzliche Entwicklungsoption von weiteren fünf Prozent des Wohnungsbestandes über den örtlichen Bedarf hinaus in den Gemeindeteilen möglich, die innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad von einem Schienenhaltepunkt zu erreichen sind und die über spezielle Radverkehrsanlagen (z.B. Fahrradstraßen, Radwege, Fahrradstreifen, Schutzstreifen – innerorts auch Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche) mit dem Schienenhaltepunkt verbunden sind. Dies gilt nur für Gemeindeteile, für die die Gesamtreisezeit aus Bahnfahrt und Fahrradfahrt maximal 60 Minuten beträgt.</p>

Dadurch, dass die zusätzliche Entwicklungsoption auf weitere fünf Prozent des Wohnungsbestandes begrenzt wird, ist sichergestellt, dass keine wirkliche Konkurrenz zur Entwicklung der Mittelzentren entsteht.

Es wird eingeräumt, dass die Formulierung „innerhalb von 15 Minuten“ sehr ungenau ist. Bei der Interpretation der Festlegung sollte von einer Geschwindigkeit von 20 km/h, also von fünf Kilometern Distanz zum Schienenhaltepunkt ausgegangen werden. Dies ist eine Geschwindigkeit, die ein geübter, täglich fahrender Pendler auf einer kurzen Strecke in der Regel erreicht. Möglicherweise könnte die Identifizierung dieser Gemeindeteile auch der Regionalplanung überlassen werden.

Die Bezugnahme der Entwicklungsoption auf den vorhandenen Wohnungsbestand sollte nochmals kritisch geprüft werden. Nach unserer Erkenntnis ist es sehr schwierig, den tatsächlichen Wohnungsbestand zu ermitteln. Dies zeigen die deutlichen Diskrepanzen zwischen den Ergebnissen der Zensus-Erhebung und beispielsweise den kommunalen Erhebungen (z.B. im Rahmen der Leerstandserfassung).

Bezüglich der im Textteil des Entwurfs zum LEP HR auf Seite 40 genannten Funktionen der Zentralen Orte ist noch darauf hinzuweisen, dass insbesondere auch die Funktion als inter- und multimodale Schnittstelle zwischen dem übergeordneten Verkehrsnetz und dem ländlichen Raum von besonderer

Bedeutung ist. Dies wird von den Zentralen Orten auch so erkannt und schlägt sich bereits in entsprechenden Investitionen (z.B. in das Bahnhofsumfeld) nieder.

2.4 Anmerkung zur „zweckdienlichen Unterlage“ zum Berliner Umland

Zur Festlegung des Berliner Umlandes wird auf den Widerspruch zwischen dem Erläuterungstext zum LEP HR und der zweckdienlichen Unterlage 1 hingewiesen:

Erläuterungstext zum LEP HR: *„In der Regel sollen bei der Zuordnung von Gemeinden zum Raum Berlin und Berliner Umland deren Siedlungsflächen insgesamt oder deren Hauptortsteile auf den SPNV-Achsen bis zu einer Entfernungsdistanz von 25 Kilometern liegen, gemessen vom S-Bahn-Ring Berlins, bzw. im Potsdamer Umland bis zu einer Entfernung von 15 Kilometern liegen, gemessen vom Hauptbahnhof Potsdams.“*

Zweckdienliche Unterlage ZU1 - Text mit folgender Ergänzung: *„Diese räumliche Ausdehnung entspricht einem Radius von rund 30 km um den geografischen Mittelpunkt Berlins bzw. von 15 km um den Hauptbahnhof Potsdam (so auch im Indikator „Lage-Distanz-Parameter“ berücksichtigt) und erscheint als solche unter Berücksichtigung raumstrukturell effizienter und gesellschaftlich verträglicher Raum-Zeit-Distanzen geeignet, die angestrebte Konzentration auf einen kompakten Stadt-Umland-Raum zu verwirklichen.“*

Abweichend hiervon wird jedoch in der Bewertungsmatrix (Tabelle innerhalb der zweckdienlichen Unterlage ZU1) die Entfernung zum Alexanderplatz, der weder am S-Bahn-Ring liegt, noch der geografische Mittelpunkt Berlins ist, bewertet. Hierzu sei außerdem noch der Hinweis erlaubt, dass es die unterschiedlichsten geometrischen Methoden (und daher auch die unterschiedlichsten Ergebnisse) gibt, einen geographischen Mittelpunkt zu ermitteln.).

Ergänzt sei noch, dass auch Gemeinden dem Berliner Umland zugeordnet wurden, die keinen Hauptortsteil auf einer SPNV-Achse besitzen.

Anregung: Sofern an einer Festlegung des Berliner Umlandes als Strukturbereich festgehalten werden sollte, sollte auch die Bewertungsmatrix die Vorgaben (Entfernungsdistanz zum S-Bahn-Ring) übernehmen, um den vorhandenen Widerspruch auszuräumen.

Tatsächlich würde die tabellarische Auswertung ein vollkommen anderes Ergebnis erbringen, wenn man statt der Luftlinienentfernung die Fahrtzeiten betrachtet. Hier würde selbst Luckenwalde in „Umland-Verdacht“ geraten, weil es in den Kriterien „Bevölkerungsdichte“, „Dichte Einwohner / ha Wohnsiedlungsfläche“, „SV-Arbeitsplätze (am Arbeitsort)“ und „Pendervolumen gegenüber Berlin und Potsdam“ punkten würde und nach dem Kriterium „Fahrtzeit“ statt „Luftlinie zum Alexanderplatz“ näher an der Metropole liegt, als einige der Gemeinden, die jetzt dem Berliner Umland zugeschlagen wurden.

Wie bereits weiter oben dargelegt, ist eine Festlegung des „Berliner Umland“ nicht zielführend. Es sollte stattdessen ein „metropolnaher Entwicklungsraum“ festgelegt werden, der die Entwicklungsachsen bis zu den Städten in zweiter Reihe miteinschließt. Die Festsetzungen, welche den „Gestaltungsraum Siedlung“ betreffen, kommen ohne eine Bezugnahme des „Berliner Umland“ aus.

Auch der Textteil des Entwurfs enthält bezüglich des Berliner Umlands einen schlimmen Faux-Pas: Unter 5 wird auf Seite 27/28 wie folgt dargelegt: *„ In der Regel sollen bei der Zuordnung von Gemeinden zum Raum Berlin und Berliner Umland deren Siedlungsflächen insgesamt oder deren Hauptortsteile auf den SPNV-Achsen bis zu einer Entfernungsdistanz von 25 Kilometern liegen, gemessen vom S-Bahn-Ring Berlins, bzw. im Potsdamer Umland bis zu einer Entfernung von 15 Kilometern liegen, gemessen vom Hauptbahnhof Potsdams. Diese räumliche Ausdehnung entspricht einem Radius von rund 30 Kilometern um den geografischen Mittelpunkt Berlins bzw. von 15 Kilometern um den Hauptbahnhof Potsdam und erscheint als solche unter Berücksichtigung raumstrukturell effizienter und gesellschaftlich verträglicher Raum-Zeit-Distanzen geeignet, die angestrebte Konzentration auf einen kompakten Raum Berlin und Berliner Umland zu verwirklichen.“* Hierzu ist fragen, wo, warum und von wem eine „Konzentration auf den kompakten Raum Berlin und Berliner Umland“ angestrebt wird. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung ist eine Entwicklung entlang der Entwicklungsachsen anzustreben und eine weitere nicht-integrierte Verstärkung des Berliner Umlandes zu vermeiden. Tatsache ist, dass die „Raum-Zeit-Distanzen“ zu den Städten in zweiter Reihe „raumstrukturell effizient“ und „gesellschaftlich verträglich“ sind.

2.5 Abgleich der Ziele der Siedlungsentwicklung mit den Zielen der Städte- und Wohnungsbauförderung

Ein Abgleich der Ziele der Siedlungsentwicklung mit den Zielen der Städte- bzw. Wohnungsbauförderung ist erforderlich. In der in den Regionaldialogen durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung vorgestellten Strategie für die Städte- bzw. Wohnungsbauförderung wurden die Städte Brandenburgs in drei Kategorien eingeteilt: wachsende Städte, sich stabilisierende Städte und weiter schrumpfende Städte. Diese Kategorisierung ist plausibel und kennzeichnet exakt das Entwicklungspotenzial der Städte. Die Entwicklung dieses Potenzials vorzubereiten und zu unterstützen ist Aufgabe der Landesplanung. Dies spiegelt sich auch in dem Vorschlag wieder, die wachsenden Städte und die sich stabilisierenden Städte in einem Strukturbereich zusammen zu fassen.

3. Unterstützung des Systems der Zentralen Orte und der nachhaltigen Siedlungsentwicklung durch die Verkehrsinfrastruktur

Um die Entwicklung der Städte in zweiter Reihe und den sonstigen Gemeinden im „metropolennahen Entwicklungsbereich“ zu unterstützen, sollte der LRP HR sich von dem Dogma, keine Aussagen zur Verkehrsentwicklung zu treffen, lösen, sondern gemäß § 2 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 3 Raumordnungsgesetz die erforderlichen Festlegungen treffen.

Die Mobilitätsstrategie 2030 könnte dafür eine geeignete Grundlage sein, dafür ist sie gemäß der Stellungnahme der ARGE Städtekrantz und den ergänzenden Stellungnahmen der Mitgliedsstädte zu überarbeiten. Die Inhalte sind in den LEP HR zu übernehmen.

Der Mobilitätsstrategie 2030 fehlt es insbesondere an einer umfassenden Problemanalyse und an konkret festgelegten Zielen. Diese wichtigen Kapitel sollten nachgearbeitet werden, denn sie sind als Grundlage für die Neuaufstellung eines Landesentwicklungsplans unentbehrlich. Ansonsten ist zu befürchten, dass der LEP HR seine aus dem Raumordnungsgesetz abgeleitete Aufgabe nicht erfüllen kann.

Im Rahmen der Problemanalyse müssen herausgearbeitet werden:

- Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Potsdam (Vergärung des motorisierten Individualverkehrs ohne Ersatzangebot)
- Erreichbarkeit des BER
- Engpässe / Defizite im Verkehrsnetz
- Mobilitätsmonitoring (Wie entwickeln sich Pendlerströme?)
- Bedarf an landesbedeutsamen ÖPNV-Verbindungen abseits der Schiene

Bezüglich folgender Themen sollten die Ziele konkretisiert werden:

- Fluggastaufkommen
- Modal Split
- Erreichbarkeiten der zentralen Orte, der Metropole, der Landeshauptstadt, des Flughafens, des Zugangs zum Bahn-Fernverkehr

Dem LEP HR fehlen Erreichbarkeitskriterien zur Metropole, zur Landeshauptstadt, zum Flughafen und zu den und zwischen den zentralen Orten. Die Erreichbarkeit der zentralen Orte sollte als Ziel, also als Vorgabe für die Verkehrsplanung, festgelegt werden. Auch zur Einbindung in das transnationale Verkehrsnetz sind Festlegungen für die Oberzentren, Mittelzentren und die Regionalen Wachstumskerne (z.B. maximal 60 Minuten zur Metropole) erforderlich. Die Erreichbarkeit sollte für den Individualverkehr und insbesondere für den öffentlichen Verkehr festgelegt werden. Neben den erforderlichen Lückenschlüssen im überregionalen SPNV-Verkehrsnetz (u.a. Dresdner Bahn, Schienenverkehrsstrasse Berlin-Neuruppin) sind die vorhandenen Verkehrsstrassen so zu ertüchtigen, dass die Erreichbarkeitskriterien eingehalten werden. Die Erreichbarkeit der Oberzentren kann beispielsweise durch den Einsatz von „Schnellläufer-Zügen“ optimiert werden. Diese könnten auch für die Zielerreichung „30-Minuten-Takt“ auf RE-Linien, zumindest in Spitzenzeiten, die Grundlage bilden. Die im LEP FS für den Flughafenstandort genannten Erreichbarkeitskriterien für die damaligen regionalen Entwicklungszentren werden nach wie vor nicht erreicht.

Der LEP HR sollte eine klare Aussage dazu enthalten, dass auf den Schienenverkehrsstrassen im „metropolennahen Entwicklungsbereich“, wie zu den Mittelzentren bzw. Oberzentren, mindestens ein Halbstundentakt für RE-Linien einzurichten ist. Insgesamt ist der LEP HR sehr stark auf die Metropole

Berlin ausgerichtet. Die Einbindung der Landeshauptstadt und des zukünftigen Flughafens BER werden nicht berücksichtigt.

Der fehlende planerische Wille, Erreichbarkeitsregeln festzulegen zeigt sich auf in dem Verzicht auf die Festlegung von oberzentralen Versorgungsbereichen im Entwurf des LEP HR. Dies mag auch dem Umstand geschuldet sein, dass auch ohne die Festlegung von Erreichbarkeitskriterien für die Zentralen Orte eine Erreichbarkeit der Oberzentren innerhalb akzeptabler Zeit für einzelne Landesteile nicht möglich erscheint und eine Änderung dieser Situation nicht gewollt ist. Dies führt dazu, dass für einzelne Teilregionen die Versorgung mit oberzentralen Funktionen nicht gewährleistet ist. Auch damit verstößt der LEP HR gegen die Regeln des Raumordnungsgesetzes.

Es ist als Ziel, mindestens jedoch als Grundsatz zu formulieren, dass die „großräumigen und überregionalen Schienenverbindungen“ an ihren Schnittpunkten miteinander zu verknüpfen sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn an den Schnittpunkten die Möglichkeit besteht, die „großräumigen und überregionalen Schienenverbindungen“ zusätzlich mit den „großräumigen und überregionalen Straßenverkehrsverbindungen“ zu verknüpfen. Soweit also diese Schnittpunkte der Bahntrassen direkt an Bundesautobahnen oder Bundesstraßen liegen und Flächen für Park & Ride-Anlagen vorhanden sind, sollten der Ausbau dieser „Verknüpfungen“ durch den LEP HR vorbereitet werden. Die Anlage von Park & Ride-Anlagen sollte insbesondere an Schienenverkehrswegen, z.B. in Richtung Potsdam und zum Flughafen BER, erfolgen, an denen bislang kaum Park & Ride-Anlagen vorhanden sind.

Auch die „großräumigen und überregionalen Straßenverkehrsverbindungen“ sollten miteinander verknüpft werden, so ist beispielsweise nicht plausibel, warum die Verbindung zwischen Luckenwalde und Beelitz in Beelitz endet und nicht an die A9 herangeführt wird.

In der Nebenkarte der Festlegungskarte 1 des LEP BB „funktionales Verkehrsnetz“ wurde als „großräumige und überregionale Straßenverbindung“ gemäß Ziel 6.2 des LEP BB eine direkte Verbindungslinie zwischen den Kreisstädten Luckenwalde und Lübben gezogen. Diese Darstellung stellt den Verbindungsbedarf zwischen den zentralen Orten dar. Es wird ein Basisnetz dargestellt, in dem die Sicherung bzw. Verbesserung der Verbindungsqualität Priorität haben soll.

Im Entwurf des LEP HR wird anstelle der Verbindung zwischen Luckenwalde und Lübben die Verbindungslinie zwischen Jüterbog und Lübben gezogen. Auch hier wird im Textteil dargelegt, dass die Festlegung den Verbindungsbedarf zwischen den zentralen Orten darstellt.

Es wird in der Begründung nicht dargelegt, warum sich der Verbindungsbedarf zwischen den beiden vorhandenen Verwaltungsstandorten eines möglicherweise neuen Kreises Teltow-Fläming-Dahme-Spreewald so reduziert hat, dass die direkte Verbindung nicht mehr Bestandteil der Darstellung ist, bzw. warum sich der Verbindungsbedarf von Luckenwalde nach Jüterbog verlagert hat.

Nach maps.google.de beträgt die Fahrtzeit von Luckenwalde nach Lübben 53 Minuten, die Fahrtzeit von Jüterbog nach Lübben 57 Minuten. Luckenwalde ist doppelt so groß wie Jüterbog und bezüglich der zentralen Funktionen deutlich stärker als Jüterbog. Auch deshalb ist nicht zu erklären, warum für die Verbindung zwischen Jüterbog und Lübben ein höherer Bedarf besteht, als für die kürzere Verbindung zwischen Luckenwalde und Lübben.

4. Grundversorgungsbereiche

Der Entwurf des LEP HR setzt die amtsfreien Gemeinden als Grundversorgungsbereiche fest (Z 3.6 / Abb. 7 auf Seite 51) und sieht die Grundversorgungsfunktion in festzulegenden Standorten innerhalb dieser Grundversorgungsbereiche vor, während der Regionalplan Havelland-Fläming als Ergebnis eines nachvollziehbaren und stimmigen Abwägungsprozesses nicht in allen Grundversorgungsbereichen (z.B. Nuthe-Urstromtal, Niederer Fläming, Niedergörsdorf) Funktionsschwerpunkte der Grundversorgung sieht. Möglicherweise sollte der LEP HR hier nachbessern und die Erforderlichkeit von grundfunktionalen Schwerpunkten von der Entfernung bzw. der Erreichbarkeit der Mittelzentren und den bereits vorhandenen Funktionen abhängig machen. Die Regionalplanung wird in einzelnen Gemeinden auf die Festlegung von grundfunktionalen Schwerpunkten verzichten müssen, wenn die Mittelzentren unmittelbar erreichbar sind. Tatsächlich sollte ein grundfunktionaler Schwerpunkt nur dann festgelegt werden, wenn wenigstens ein größerer

Teil des Ausstattungskatalogs der Grundversorgung (Siehe Textteil, Seite 52)¹ vorhanden ist.

Gemäß Ziel 3.9. soll außerhalb der zentralen Orte in zentralen Versorgungsbereichen die Errichtung oder die Erweiterung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen zulässig sein. Dies ist akzeptabel, wenn der Begriff der zentralen Versorgungsbereiche im Sinne des BauGB definiert² wird. Die vorliegende Definition auf Seite 58 des Textteiles des LEP HR-Entwurfs beschreibt „zentrale Versorgungsbereiche“ aber als „vorrangig durch Wohnnutzungen geprägte Gebiete“³. Der LEP HR muss in der Begründung zum Ziel 3.9 also klarstellen, dass sich die Festsetzung auf vorhandene zentrale Versorgungsbereiche, in denen schon ein Mindestumfang an Versorgungsfunktionen vorhanden ist, beziehen soll.

Auch ist nicht nachvollziehbar bzw. nicht erläutert, ob für die zusätzliche Verkaufsfläche in den Grundfunktionalen Schwerpunkten gemäß Z 3.9 (2) auch die Bedingung des Z 3.9 (1) – Standort in einem Zentralen Versorgungsbereich – gilt. Die erste Bedingung „dient überwiegend der Nahversorgung“ wird in Absatz 2 aufgehoben durch die Festlegung, dass keine Sortimentsbeschränkung zu beachten ist. Da diese Bedingung explizit aufgehoben wird, ist anzunehmen, dass die zweite Bedingung „Zentraler Versorgungsbereich“ weiter gilt?

Eine vorhandene Mindestausstattung an Grundfunktionen muss die Voraussetzung für die Zulässigkeit eines großflächigen Einzelhandelsbetriebes werden. Nach unserer Auffassung können durch bislang nicht zulässige großflächige Einzelhandelsunternehmen in bislang noch nicht vorhandenen zentralen Versorgungsbereichen Auswirkungen auf vorhandene zentrale Versorgungsbereiche in den städtischen Kernen entstehen, die einer nachhaltigen Entwicklung widersprechen.

5. MEKS

Weiterhin sollte der LEP HR das Projekt MEKS Sperenberg landesplanerisch vorbereiten. Hierzu ist die Liegenschaft Sperenberg als zulässiges Gebiet für ein Erneuerbare-Energien-Kraftwerk als Ziel der Raumordnung in den LEP HR aufzunehmen und entsprechend darzustellen.

Begründung:

Das Leitbild der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg bestimmt es als Aufgabe der beiden Länder, „die ländlichen Räume bei der Erschließung neuer Wirtschaftsfelder wie Tourismus, der Nutzung nachwachsender Rohstoffe und erneuerbarer Energien unterstützen“. Hierzu bedarf es, neben dem in den Regionalplänen (Teilpläne Wind) verankerten Ausbau der Erneuerbaren Energien auch der Entwicklung von Demonstrations- und Forschungsvorhaben in industrieller Größenordnung, um die Integration der volatilen Erneuerbaren Energien in das Stromnetz und die zwingend erforderliche Sektorenkoppelung durch Nutzung des erneuerbaren Stroms für Wärme und Verkehr in ihren Grundlagen zu entwickeln. Die Liegenschaft Sperenberg (ehemalige Heeresversuchsanstalt) bietet auf Grund ihrer Lage sowie der vorhandenen Infrastruktur ideale Voraussetzungen für dieses Vorhaben, dessen Entwicklung von kommunaler Seite im Verbund mit der Wirtschaft betrieben wird. Die Landesplanung sollte wegen der überregionalen Bedeutung dieses Ansatzes für ein Energiesystem der Zukunft die raumordnerische Zulässigkeit für dieses Projekt festschreiben und entsprechend definieren.

Die Städte Luckenwalde und Trebbin sowie die Gemeinden Nuthe-Urstromtal und Am Mellensee haben durch die Schaffung einer Kommunalen Arbeitsgruppe (KAG) zum Zweck der Schaffung der

¹ LEP HR, Textteil, Seite 52: „Die Ausstattung der Grundversorgung soll Schulen, allgemeinmedizinische und ggf. auch fachmedizinische Versorgung oder medizinische Einrichtungen, stationärer Einzelhandel mit Waren des täglichen Bedarfs in stationären Verkaufsräumen, Standort der Kommunalverwaltung, Altenbetreuungseinrichtung (Altenheim oder Pflegeheim), festes Angebot der Jugendbetreuung (Jugendclub mit mindestens vier werktägliche Angeboten), Freiluftsportanlage mit Normalspielfeld, Sport-/Versammlungshalle, Apotheke, Bank- oder Sparkassenfiliale, Postdienstleister und Bibliothek umfassen.“

² Zur Definition „zentraler Versorgungsbereiche“ im Sinne des Bauplanungsrechts – Siehe Anlage 1, Auszug aus www.verwaltungspraxis.jurion.de

³ LEP HR, Textteil Seite 58: „Zudem sind die sich aus dem Integrationsgebot ergebenden Anforderungen zu einem Standort innerhalb Zentraler Versorgungsbereiche (d. h. von im siedlungsstrukturellen Sinne vorrangig durch Wohnnutzungen geprägten Gebieten, aber nicht innerhalb von Gewerbegebieten) zu berücksichtigen.“

Voraussetzung für ein Erneuerbare-Energien-Kraftwerk den planerischen Willen der Gemeinden für dieses Projekt zum Ausdruck gebracht. Das unzweifelhafte öffentliche Interesse an der Realisierung dieses raumbedeutsamen Vorhabens lässt sich an anderer Stelle nicht oder nur ungenügend realisieren. Deshalb sind eine Prüfung entgegenstehender Festlegungen im LEP HR und eine Aufnahme dieses raumbedeutsamen Einzelvorhabens geboten. Der Grundsatz 5.8 (2) ist hier nicht zielführend und kann ersatzlos gestrichen werden.

In diesem Zusammenhang noch ein Hinweis zur Festlegung des Freiraumverbundes. Die regionalen Planungsgemeinschaften haben sich bei der Festlegung der Windeignungsgebiete als erstes Ausschlusskriterium an den Festlegungen des LEP BB zum Freiraumverbund orientiert. Im Freiraumverbund sind raumbedeutsame Vorhaben, also u.a. Windparks, unzulässig. Gemäß der Zweckdienlichen Unterlage 4 wurden jetzt im LEP HR-Entwurf bei der Überprüfung und Überarbeitung der Steuerung der Freiraumentwicklung die Festlegungen der Regionalpläne zu den Windeignungsgebieten Ausschlusskriterien für die Festlegungen des Freiraumverbundes. Hier beißt sich die Katze in den Schwanz. Die Planungshierarchie wird aufgehoben. Die Festlegungen des Regionalplans haben sich verselbstständigt und werden Vorgaben für die Landesentwicklungsplanung. Tatsächlich führt dies in den Landkreisen Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming zu Planungsentscheidungen, die nur bedingt nachvollziehbar sind. So erscheint es unter dem Aspekt der Entwicklung der Kulturlandschaften und unter dem Aspekt des Natur- und Artenschutzes dringend geboten, den Naturpark Nuthe-Nieplitz vollständig in den Freiraumverbund aufzunehmen. Dies wird aber – wohl den Windeignungsgebieten des Regionalplans geschuldet – nicht gemacht. Auch die Grünbrücke über die B101 zwischen Woltersdorf und Wiesenhagen wird nicht Bestandteil des Freiraumverbundes, obwohl sie in unmittelbarer Nachbarschaft des auch zum Naturpark gehörenden FFH-Gebietes „Seeluch-Priedeltal“ liegt und von Bedeutung für das Projekt „ökologischer Korridor Südbrandenburg“ ist. Ein konsequenter Freiraumschutz in diesen Bereichen würde dazu führen, dass die Bewertung der im Regionalplan Havelland-Fläming ausgewiesenen Windeignungsgebiete 26 (Naturpark) und 31 (Grünbrücke) im Vergleich zu einem Alternativstandort im Bereich Sperenberg zuungunsten der festgelegten Windeignungsgebiete ausfallen würde. Im Ergebnis würden dann für den Standort MEKS nicht nur die herausragenden Möglichkeiten für die Erforschung und Nutzung der Speichertechnologien sprechen, sondern bereits die ganz schlichte Festlegung von Windeignungsgebieten im Regionalplan.

6. Sonstiges

Die Festlegungen **zum Einzelhandel** und zur Kaufkraftabschöpfung dürfen nicht dazu führen, dass starke zentrale Orte geschwächt werden, dies würde insgesamt zu weiteren Attraktivitätsverlusten und Versorgungsdefiziten des tatsächlichen Verflechtungsbereichs (der bei starken Zentren teilweise über den Mittelbereich hinausgeht) führen. Es muss klargestellt werden, dass mit dem Z 3.8 (3) nicht der Mittelbereich, sondern der faktische, durch die Einzelhandels- und Zentrenkonzepte ermittelte Versorgungsbereich gemeint ist. Zu Z 3.9 (1) ist anzumerken, dass die Städte in der Regel über eigene Sortimentslisten, die im Rahmen der Einzelhandels- und Zentrenkonzepte erstellt wurden, besitzen, die der örtlichen Situation entsprechen und Vorrang besitzen.

Zum Grundsatz 9.2: Es befremdet, dass der LEP HR-Entwurf ausdrücklich und ausschließlich eine **interkommunale Kooperation (Berlin und Berliner Umland)** fordert, die aufgrund ihrer Zusammensetzung geeignet ist, die Belange und Potenziale des weiteren Metropolenraums zu verkennen und zu ignorieren, und damit wichtige Infrastrukturentscheidungen in eine falsche Richtung vorprägt. Niemand wird sich gegen freiwillige interkommunale Gremien jeglicher Art verwehren, aber es ist nicht plausibel, warum dieses Gremium im Gegensatz zu anderen möglichen Gremien ausdrücklich durch die Landesentwicklungsplanung gestützt wird. Die länderübergreifende Zusammenarbeit allein kann nicht der Grund dafür sein.

Vor einer Übernahme der **Hochwasser-Risikokarten** in den LEP HR wird gewarnt. Die Karten als Ergebnis einer Modellrechnung mit teilweise falschen oder fehlenden Grundlagen erscheinen nicht belastbar. Im Einflussbereich der Nuthe wurde zum Beispiel das Rückhaltebecken zwischen Luckenwalde und Kolzenburg vergessen, so dass die prognostizierten Überschwemmungsflächen flussabwärts zu groß ausfallen.

Möglicherweise sollte sich der Hochwasserschutz auf der Ebene der Landesplanung auf die Festlegung von Polderflächen beschränken.

Ich möchte noch auf die **Bedrohung der Kulturlandschaften** durch die moderne Landwirtschaft hinweisen. Die These, dass die landwirtschaftliche Nutzung für einen nachhaltigen Umgang mit der Ressource Landschaft, dem Erhalt der Kulturlandschaft und dem Natur- und Artenschutz dient, entspricht nicht mehr der Realität, da die traditionelle Landwirtschaft immer mehr zurückgedrängt wird. Tatsächlich breiten sich in und um Luckenwalde mehr und mehr Sonderkulturen (Spargelanbau) aus, die erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes (Folien) und des Wasserhaushaltes (Wasserverbrauch) beinhalten. Diese Sonderkulturen führen zu erhöhter Winderosion, sie führen dazu, dass Getreidebrüter wie Wachteln und Ortolan verschwinden. In der Praxis ist es sogar so, dass durch höhere Pachtzahlungen Flächen der ökologischen Landwirtschaft verloren gingen. Es ist zu prüfen, ob hier – gerade angesichts des Ziels, die Kulturlandschaften zu erhalten – Regelungsbedarf auf der Ebene der Landesplanung besteht. Möglicherweise widerspricht diese Entwicklung den Zielen des **Freiraumschutzes**.

Für Irritation sorgt das Kapitel „**Kulturlandschaften als Handlungsräume der Regionalentwicklung**“. Im Text wird dargelegt, dass die über Jahrhunderte gewachsenen Brandenburger Landstädte mit zumeist alten Stadt- und Marktrechten und damit ausgeübten Versorgungsfunktionen heute die Ankerpunkte der Kulturlandschaft bilden. Die Karte auf Seite 13 „Vorschläge für kulturlandschaftliche Handlungsräume in Berlin und Brandenburg“ enthält die „Brandenburger Städte der AG Städte mit historischen Stadtkernen“, einige Kur- und Badeorte sowie „Historische Stadtkerne Berlins“.

Es ist nicht nachvollziehbar, welche Aussage mit dieser Kartendarstellung verbunden ist. Aus der – freiwilligen - Mitgliedschaft in der AG „Städte mit historischen Stadtkernen“ und einer Ergänzung um einige Kur- und Badeorte eine abschließende Liste der „Ankerpunkte der Kulturlandschaft“ abzuleiten, ist nicht seriös.

Auch die Darstellung der „historischen Stadtkerne Berlins“ wirft Fragen auf. So ist der historische Stadtkern Wilmersdorf vollkommen überformt und heute als solcher nicht mehr zu erkennen, Charlottenburg ist abseits des historischen Dorfkerns (Alt-Lietzow) und unabhängig von diesem entstanden, auch die Dorfkerne Schöneberg und Neukölln sind überformt und kaum erkennbar. Es wird nicht erklärt, welche kulturlandschaftliche oder sonstige Bedeutung mit der Darstellung dieser Stadtkerne in der Karte verbunden sein soll.

Insgesamt erscheint auch der romantisierende Definition des Begriffs „Kulturlandschaft“ realitätsfern. Weite Teile Brandenburg, insbesondere auch im Landkreis Teltow-Fläming wurden über Jahrhunderte weniger von Land- und Forstwirtschaft als von der „Militärkultur“ geprägt. Ich räume ein, dass diese Prägung nicht unbedingt einen Vorteil für die Aktivierung und Vermarktung von Entwicklungspotenzialen erzeugt. Sie ist aber so bedeutend, dass man sie nicht vernachlässigen darf. Die Verdrängung heute kritisch bewerteter historischer Landnutzung ist nicht der richtige Umgang mit dieser geschichtlicher „Last“, sondern sollte auch thematisiert werden. An geeigneten Standorten kann dies auch durch die Landesentwicklungsplanung vorbereitet werden. So ist Schaffung einer wirtschaftlichen Basis für den denkmalpflegerische Erhalt und die Erlebbarkeit der ehemaligen Heeresversuchsanstalt Kammersdorf-Gut im Rahmen des Projekts MEKS ein weiterer Grund für die landesplanerische Vorbereitung des Projekts MEKS durch den LEP HR.

Die **Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen Brandenburg**, deren Mitglied die Stadt Luckenwalde ist, sollte in den Verteiler für weitere Beteiligungsschritte aufgenommen werden.

Für Rückfragen und Erläuterungen stehe ich Ihnen stets gern zur Verfügung. Dies gilt auch für meine Mitarbeiter Herrn Mann und Herrn Buß

Freundliche Grüße

Herzog-von der Heide
Elisabeth Herzog-von der Heide
Bürgermeisterin