Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Integrierter Regionalplan Oderland-Spree

VORENTWURF TEIL II

Vorlage für die 07. Regionalversammlung/7. Amtszeit am 28. November 2022

Eine Veröffentlichung
der Regionalen Planungsgemeinschaft
Oderland-Spree

Inhalt

A. Tabellenverzeichnis ... 2

B. Abbildungsverzeichnis ... 2

C. Abkürzungsverzeichnis ... 3

1 Vorbemerkungen ... 6

1.1 Plananlass ... 6

3 Festlegungen ... 7

3.3 Wirtschaftliche Entwicklung ... 7

3.3.1 Großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) ... 7

3.3.2 Regional bedeutsame Gewerbegebiete ... 8

3.3.3 Sicherung oberflächennaher Rohstoffe ... 9

3.3.4 Tourismusschwerpunktraum ... 11

3.6 Verkehr und Infrastruktur ... 12

3.6.3 Trassenvorsorge Infrastruktur ... 12

3.6.4 Logistikstandorte ... 13

4 Begründungen ... 15

4.3 Wirtschaftliche Entwicklung ... 15

4.3.1 Großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) ... 15

4.3.2 Regional bedeutsame Gewerbegebiete ... 17

4.3.3 Sicherung oberflächennaher Rohstoffe ... 20

4.3.4 Tourismusschwerpunktraum ... 23

4.6 Verkehr und Infrastruktur ... 28

4.6.3 Trassenvorsorge Infrastruktur ... 28

4.6.4 Logistikstandorte ... 35

D. Literaturverzeichnis ... 45

E. Rechtsquellenverzeichnis ... 49

ENTWURF

A. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: GIV in Oderland-Spree 7
Tabelle 2: RBG in Oderland-Spree 9
Tabelle 3: Vorranggebiete Rohstoffgewinnung in Oderland-Spree 10
Tabelle 4: Vorbehaltsgebiete Rohstoffgewinnung in Oderland-Spree 10
Tabelle 6: Eisenbahntrassen mit SPNV-Reaktivierungspotenzial in Oderland-Spree 12
Tabelle 7: Sicherung von Gleisanschlüssen in Oderland-Spree 13
Tabelle 9: Multimodaler Verkehrsknoten mit Funktionszuweisung Logistikstandort 14
Tabelle 10: Verkehrsgewerbestandort mit Funktionszuweisung Logistikstandort 14
Tabelle 11: Regional bedeutsame Gewerbegebiete in Oderland-Spree 19
Tabelle 12: Kategorien zur Ermittlung von Rohstoffgebieten 21
Tabelle 13: Kategorien Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum Oderland-Spree 25
Tabelle 14: Ökonomische Indikatoren Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum 26
Tabelle 15: Straßenneubaumaßnahme in Oderland-Spree 31
Tabelle 16: Bahnstrecken mit Reaktivierungspotenzial in Oderland-Spree 32
Tabelle 17: Sicherung der Transportfernleitung in Oderland-Spree 34
Tabelle 18: Kriterien für multimodale Verkehrsknoten in Oderland-Spree 38
Tabelle 19: Kriterien für Verkehrsgewerbestandorte in Oderland-Spree 39
Tabelle 20: Ergebnistabelle Funktionszuweisung Logistikstandort in Oderland-Spree 39

B. Abbildungsverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

ENTWURF

C. Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
BB	Brandenburg
BAB	Bundesautobahn
BER	Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt
b.	bei
BBergG	Bundesbergbaugesetz
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz
BGBl.	Bundesgesetzblatt
Bln.	Berlin
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
BWE	Bergwerkseigentum
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
d. h.	das heißt
e.V.	Eingetragener Verein
EW	Einwohner
ENLAG	Energieleitungsausbaugesetz
ExWoSt	Experimenteller Wohnungs- und Städtebau
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFO	Frankfurt (Oder)
FRV	Freiraumverbund
GE	Gewerbegebiet
GI	Industriegebiet
GIV	Großflächiger gewerblich-industrieller Vorsorgestandort
GSP	Grundfunktionaler Schwerpunkt
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVZ	Güterverkehrszentrum
ha	Hektar
HBP	Hauptbetriebsplan
IRP	Integrierter Regionalplan
i. d. R.	In der Regel
i. V. m.	in Verbindung mit
kV	Kilovolt
KV	Kombinierter Verkehr
Kap.	Kapitel
km	Kilometer
km²	Quadratkilometer
KOR	Karte oberflächennaher Rohstoffe
KoV BB	Koalitionsvertrag Brandenburg

ENTWURF

L	Landesstraße
LB	Linienbestimmung
LB-V	Linienbestimmungsverfahren
LaPro	Landschaftsprogramm Brandenburg
LKW	Lastkraftwagen
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LfU	Landesamt für Umwelt Brandenburg
LO	Logistik
LRP	Landschaftsrahmenplan
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LOS	Landkreis Oder-Spree
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LStrBPlG	Landesstraßenbedarfsplangesetz
m	Meter
m^3	Kubikmeter
min	Minuten
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
MKRO	Ministerkonferenz für Raumordnung
MOL	Märkisch-Oderland
MV	multimodaler Verkehrsknoten
MZ	Mittelzentrum
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
NVT	Nahverkehrsplan
(O.)	Oder (Fluss)
o. J.	Ohne Jahresangabe
OSK	Oder-Spree-Kanal
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OLS	Oderland-Spree
OT	Ortsteil
OU	Ortsumgehung
OZ	Oberzentrum
PFS	Planfeststellungsverfahren
RB	Regionalbahn
RBG	Regional bedeutsames Gewerbegebiet
RBP	Rahmenbetriebsplan
RegBkPlG	Gesetz zur Regionalplanung und zur Braunkohlen- und Sanierungsplanung des Landes Brandenburg
RegPl-RL	Richtlinie der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg für Regionalpläne
RL	Richtlinie
ROG	Raumordnungsgesetz
ROV	Raumordnungsverfahren
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft
RWK	Regionaler Wachstumskern
S	S-Bahn
S.	Satz

ENTWURF

SDG	Sustainable Development Goals
SHHV	Seehafenhinterlandverkehr
SPA	Special-Protected-Area
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SOW	Spree-Oder-Wasserstraße
SUP	Strategische Umweltprüfung
SGV	Schienengüterverkehr
TEN-T	transeuropäischer Verkehrskorridor
u. a.	unter anderem
vgl.	Vergleiche
VB	Vorbehaltsgebiet
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VB-TSR	Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum
VGS	Verkehrsgewerbestandort
VT	Verkehrsträger
VR	Vorranggebiet
WFBB	Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
Z	Ziel
z. B.	zum Beispiel
ZO	zentraler Ort

ENTWURF

1 Vorbemerkungen

1.1 Plananlass

Die brandenburgische Rechtsverordnung zum Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 ist am 01. Juli 2019 in Kraft getreten.

Der LEP HR trifft Festlegungen zu zentralen Orten (ZO) und zum landesweiten Freiraumverbund, macht Vorgaben für die Entwicklung von Wohngebieten und zum großflächigen Einzelhandel und sichert großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen.

Der LEP HR wirkt rahmensetzend für die Konkretisierung der landesplanerischen Ziele in den Regionalplänen im Land Brandenburg. Mit den Planungsaufträgen im LEP HR wird die Steuerung wichtiger Themen zur Regionalentwicklung in die Hände der Regionalen Planungsgemeinschaften gelegt.

Die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (RPG OLS) hat bereits am 14. März 2016 auf ihrer 04. Sitzung/6. Amtszeit die Aufstellung des Integrierten Regionalplans beschlossen.

Zur Umsetzung der mit dem LEP HR verbundenen Planungsaufträge hat die Regionalversammlung der RPG OLS auf ihrer 10. Sitzung/6. Amtszeit am 08. April 2019 einen Beschluss zur Gliederung ihres Integrierten Regionalplanes (IRP) gefasst. Mit dem Beschluss wurde die Basis für eine erfolgreiche Gestaltung der Regionalplanung und Regionalentwicklung in der Planungsregion gelegt.

Der Integrierte Regionalplan wird in Umsetzung der Neufassung des Regionalplanungsgesetzes und der Planungsaufträge des LEP HR Festlegungen für die Entwicklung der Siedlungs-, Freiraum- und Infrastruktur treffen.

Die Regionalversammlung billigte am 29.11.2021 den ersten Teil des Plankonzepts mit Festlegungen zum regionalen Freiraumverbund, zum vorbeugenden Hochwasserschutz und zu regionalen Verkehrsverbindungen sowie Verknüpfungspunkten im Integrierten Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree (Beschluss-Nr. 21/05/30).

Das hier vorliegende Plankonzept Teil II enthält Festlegungen zu großflächig gewerblich-industriellen Vorsorgestandorten, zu regional bedeutsamen Gewerbegebiete, zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe, zu Tourismusschwerpunkträumen, zur Trassenvorsorge Infrastruktur und zu Logistikstandorten im IRP. Es basiert auf den Inhalten des LEP HR und der Richtlinie der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg für Regionalpläne sowie auf den Beschlüssen der Regionalversammlung zur Gliederung des IRP.

3 Festlegungen

3.3 Wirtschaftliche Entwicklung

3.3.1 Großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV)

Z 3.3.1.1 Vorranggebiet großflächig gewerblich-industrieller Vorsorgestandort (GIV)

(1) Als großflächig gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) werden in der Region Oderland-Spree folgende Gebiete festgelegt und in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) zeichnerisch dargestellt:

Stadt/Gemeinde	Bezeichnung	Anmerkung
Frankfurt (Oder)	Industriegebiet an der A12	-
Fürstenwalde/Spree, Langewahl	Fürstenwalde-Ost	Interkommunaler GIV
Eisenhüttenstadt, Wiesenau, Siehdichum	LOS Ost	Interkommunaler GIV

Tabelle 1: GIV in Oderland-Spree

(2) Die GIV dienen der langfristigen Flächenvorsorge für Ansiedlungen mit hohem Flächenbedarf und herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

(3) Nicht gewerblich-industrielle Nutzungen der GIV sind ausgeschlossen, sofern diese mit der vorrangigen Nutzung unvereinbar sind.

ENTWURF

3.3.2 Regional bedeutsame Gewerbegebiete

G 3.3.2.1 Vorbehaltsgebiet regional bedeutsames Gewerbegebiet

(1) Als regional bedeutsame Gewerbegebiete (RBG) werden in der Region Oderland-Spree folgende Gebiete festgelegt und in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) zeichnerisch dargestellt:

ZO/GSP	Stadt/Gemeinde	Bezeichnung
GSP	Altlandsberg	An der A10
ZO	Bad Freienwalde	Gewerbegebiet Altranft
ZO	Bad Freienwalde	Eduardshof
ZO	Beeskow	Industriegebiet Hufenfeld/Charlottenhof III
ZO	Eisenhüttenstadt	Gewerbepark Seeplanstraße
ZO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet an der A12
ZO	Frankfurt (Oder)	GVZ Frankfurt (Oder) - Nordost
ZO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet Westnuhnen
ZO	Frankfurt (Oder)	Gewerbegebiet Markendorf I (TeGeCe)
ZO	Frankfurt (Oder)	Gewerbegebiet Markendorf II
ZO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet Nordwest
GSP	Fredersdorf-Vogelsdorf	Gewerbegebiet Fredersdorfer Straße/ Seestraße
ZO	Fürstenwalde/ Spree	Gewerbegebiet Hegelstraße
ZO	Fürstenwalde/ Spree	Industrie- und Gewerbegebiet Lindenstraße
ZO	Fürstenwalde/ Spree	Lise-Meitner-Straße
ZO	Hoppegarten	Gewerbegebiet Altlandsberger Chaussee/ Unternehmer-Campus Hönow
GSP	Lebus	Gewerbegebiet Bahnhof Schönfließ
GSP	Manschnow	Gewerbegebiet und Güterbahnhof Manschnow
GSP	Müllrose	Gewerbepark Müllrose
GSP	Müncheberg	An der B1/B5

ENTWURF

ZO	Neuenhagen bei Berlin	Gewerbestättengebiet I Am Umspannwerk
GSP	Neuzelle	Lindenpark
GSP	Rehfelde	Zinndorfer Straße
GSP	Rüdersdorf bei Berlin	Am Güterbahnhof Rüdersdorf
GSP	Rüdersdorf bei Berlin	Rüdersdorf-West
GSP	Rüdersdorf bei Berlin	Strausberger Straße Ost
GSP	Schöneiche bei Berlin	Gewerbegebiet Schöneiche-Nord
ZO	Seelow - Vierlinden	Diedersdorf
GSP	Storkow (Mark)	Gewerbegebiet Neu Boston
ZO	Strausberg	Gewerbegebiet Strausberg Nord/Flugplatz
ZO	Strausberg	Prötzeler Chaussee
GSP	Wriezen	Mariannenhof

Tabelle 2: RBG in Oderland-Spree

(2) Die RBG dienen der Flächenvorsorge für überörtlich bedeutsame gewerbliche Ansiedlungen. In der Abwägung mit konkurrierenden Flächennutzungen ist ihnen ein besonderes Gewicht beizumessen.

(3) Die RBG sollen bedarfsgerecht und unter Minimierung von Nutzungskonflikten an geeigneten Standorten entwickelt werden.

3.3.3 Sicherung oberflächennaher Rohstoffe

Z 3.3.3.1 Vorranggebiet Rohstoffgewinnung

(1) In den Vorranggebieten Rohstoffgewinnung hat die Gewinnung von oberflächennahen Rohstoffen Vorrang vor anderen Nutzungsansprüchen. Innerhalb dieser Gebiete sind raumbedeutsame Nutzungen, die dem Abbau oberflächennaher Rohstoffe entgegenstehen, ausgeschlossen.

(2) Die Vorranggebiete Rohstoffgewinnung sind in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) zeichnerisch dargestellt und umfassen die nachfolgend tabellarisch aufgelisteten Lagerstätten:

Nr.	Bezeichnung	Rohstoffart
VR 01	Alt Golm	Kiessand
VR 02	Altlandsberg	Kiessand
VR 03	Bad Saarow	Torf
VR 04	Gladowshöhe	Kiessand

VR 05	Gusow	Kiessand
VR 06	Hartmannsdorf II	Kiessand
VR 07	Hartmannsdorf SW1	Kiessand
VR 08	Hohensaaten	Kiessand
VR 09	Kolpin	Quarz- und Spezialsande
VR 10	Lossow	Kiessand
VR 11	Müncheberg	Kiessand
VR 12	Rüdersdorf	Kalkstein
VR 13	Vogelsang	Kiessand

Tabelle 3: Vorranggebiete Rohstoffgewinnung in Oderland-Spree

G 3.3.3.2 Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung

(1) In einem Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung ist dem Belang der Rohstoffgewinnung bei der Abwägung mit konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen, die eine mögliche Rohstoffgewinnung dauerhaft erschweren oder behindern, ein besonderes Gewicht beizumessen.

(2) Die Vorbehaltsgebiete Rohstoffgewinnung sind in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) zeichnerisch dargestellt und umfassen die nachfolgend tabellarisch aufgelisteten Lagerstätten:

Nr.	**Bezeichnung**	**Rohstoffart**
VB 01	Booßen/Sieversdorf	Quarz- und Spezialsande
VB 02	Freudenberg	Quarz- und Spezialsande
VB 03	Friedländer Berg	Sand
VB 04	Gladowshöhe Süd	Kiessand
VB 05	Gladowshöhe Südwest	Kiessand
VB 06	Gusow Süd	Kiessand
VB 07	Hartmannsdorf SW 2	Kiessand
VB 08	Kolpin II	Quarz- und Spezialsande
VB 09	Lunow	Kiessand
VB 10	Rießen Süd	Ton
VB 11	Schönfelde-Nord	Kiessand

Tabelle 4: Vorbehaltsgebiete Rohstoffgewinnung in Oderland-Spree

ENTWURF

G 3.3.3.3 Verkehrserschließung der Gebiete Rohstoffgewinnung

Die Rohstoffgewinnung soll so erfolgen, dass die mit Straßentransporten verbundenen Belastungen durch Minimierung von Ortsdurchfahrten und Einsatz umweltschonender Transportmittel so gering wie möglich gehalten werden.

3.3.4 Tourismusschwerpunktraum

G 3.3.4.1 Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum

In dem Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum soll der Sicherung der Funktion für Tourismus und Erholung ein besonderes Gewicht beigemessen werden.

G 3.3.4.2 Hauptwasserwanderrouten

Besonderes Gewicht soll auf den Erhalt und die Weiterentwicklung der wassertouristischen Infrastruktur sowie des überregionalen Radwegenetzes entlang der Hauptwasserwanderrouten Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet, Müggelspree und Oder-Spree-Kanal, Dahmeseen, Teupitzer und Storkower Gewässer, Scharmützelsee und Untere Spree, Schwielochsee und Oder gelegt werden.

G 3.3.4.3 Tagebaufolgelandschaften Helenesee und Katjasee

In den Tagebaufolgelandschaften Helene- und Katjasee und Umgebung soll die Erholungsnutzung auf der Grundlage einer mit der Sanierungsplanung abgestimmten Rahmenplanung nachhaltig weiterentwickelt und touristische Vorhaben vorrangig berücksichtigt werden.

G 3.3.4.4 Kurorte, Heilbäder und Erholungsorte

Bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen in den staatlich anerkannten Heilbädern und Kurorten Bad Freienwalde (Oder), Bad Saarow, Buckow (Märkische Schweiz) sowie in den staatlich anerkannten Erholungsorten Müllrose, Neuzelle, Waldsieversdorf und Wendisch Rietz und deren Umgebung soll die landschaftliche Eigenart und der artgemäße Ortscharakter eine besondere Berücksichtigung finden. Kur- und Erholungseinrichtungen sollen vorrangig an geeigneten Standorten innerhalb der Siedlungsbereiche oder in Anbindung daran gesichert und weiterentwickelt werden.

ENTWURF

3.6 Verkehr und Infrastruktur

3.6.3 Trassenvorsorge Infrastruktur

G 3.6.3.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

(1) Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes soll durch einen bedarfsgerechten Ausbau der großräumigen bzw. überregionalen Verkehrsverbindungen in der Region verbessert werden.

(2) Zur Sicherung der Entwicklung der großräumigen und überregionalen Straßenverbindungen in der Region sollen geeignete Trassen für Aus- und Neubaumaßnahmen im vordringlichen Bedarf der Bundes- und Landesverkehrswegeplanung gegenüber konkurrierenden Raumansprüchen freigehalten werden.

G 3.6.3.2 Schienenpersonennahverkehrsinfrastruktur

(3) Der Schienenpersonennahverkehr soll mit seinen großräumigen und überregionalen Verkehrsverbindungen in der Region gestärkt werden.

(4) Die Eisenbahntrassen, die bahnrechtlich gewidmet sind, sollen für eine perspektivische Nutzung für den Schienenpersonennahverkehr gesichert werden.

(5) Die in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) dargestellten Eisenbahntrassen sollen gesichert werden.

SPNV-Reaktivierungspotenzial	**Bahnart**
Fredersdorf (b. Bln.) - Rüdersdorf (b. Bln.)	S-Bahn oder Regionalbahn
Werneuchen - Tiefensee - Wriezen	Regionalbahn

Tabelle 5: Eisenbahntrassen mit SPNV-Reaktivierungspotenzial in Oderland-Spree

G 3.6.3.3 Schienengüterverkehrsinfrastruktur

(1) Die Gleisanschlüsse an die Schienengüterverkehrsinfrastruktur und ihre nachfolgende Infrastruktur (Anschließer) sollen gesichert und multimodal in das großräumige und überregionale Verkehrsnetz eingebunden werden.

(2) Regional bedeutsame Gleisanschlüsse sollen im räumlichen Zusammenhang mit folgenden Wirtschaftsstandorten erhalten werden:

- Logistikstandort
- Großflächig gewerblich-industrieller Vorsorgestandorte (GIV)
- Regional bedeutsames Gewerbegebiet
- Gewerblich-industrielles Bestandsgebiet (GEGI ≥ 25 ha)

ENTWURF

Folgende Gleisanschlüsse sollen gesichert werden:

Stadt/Gemeinde	Gleisanschluss	Anbindung an GIV, RBG, LOG, GEGI (≥ 25 ha)
Frankfurt (Oder)	Logistikstandort KV-Terminal Frankfurt Oder	GE Georg-Richter-Straße GE Seefichten
Rüdersdorf (b. Bln.)	Logistikstandort Am Güterbahnhof	RBG Rüdersdorf -Am Güterbahnhof
		GE Tasdorf und Tasdorf Süd
		GE Rüdersdorf-West
Hoppegarten	Gewerbegebiet	GE Gewerbe- und Logistikpark
Beeskow	Am Bahnhof	GE GI Hornitex Werke Beeskow GmbH
Fürstenwalde/ Spree	Logistikstandort An der Staatsreserve	RBG Hegelstraße
		GE GI Gewerbe- und Industriegebiet Pintsch
Fürstenwalde/ Spree	Gewerbegebiet	RBG Industrie- und Gewerbegebiet Lindenstraße und Lise-Meitner-Straße
Grünheide (Mark)	Gewerbegebiet	GI Freienbrink Nord, Logistikstandort GVZ Berlin Ost
Ziltendorf	Logistikstandort Rangierbahnhof	GIV LOS Ost, Logistikstandort Binnenhafen Eisenhüttenstadt
Wiesenau	Logistikstandort Rangierbahnhof	GIV LOS Ost, Logistikstandort Ziltendorf und Binnenhafen Eisenhüttenstadt

Tabelle 6: Sicherung von Gleisanschlüssen in Oderland-Spree

G 3.6.3.4 Transportfernleitungen

(1) Für raumbedeutsame linienförmige Infrastrukturen sollen zur Sicherung der energiewirtschaftlichen Versorgungssicherheit geeignete Flächen für Transportfernleitungen in der Region vorgehalten werden.

(2) Flächen parallel zu vorhandenen Transportfernleitungen sollen für die Aufnahme weiterer Leitungen gegenüber konkurrierenden Raumansprüchen freigehalten werden.

3.6.4 Logistikstandorte

G 3.6.4.1 Multimodale Verkehrsknoten

(1) In Verkehrsknoten soll der multimodale als auch der kombinierte Verkehr funktionsgerecht entwickelt werden. Erweiterungsflächen sollen gegenüber anderen Nutzungen freigehalten und die Anbindung an eine überregionale Verkehrsinfrastruktur gewährleistet werden.

(2) Die in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) mit dem Symbol „Logistikstandort“ gekennzeichneten Verkehrsknoten sollen als logistische Schnittstelle erhalten und bedarfsgerecht entwickelt werden.

Die räumliche Funktionszuweisung erfolgt bei der logistischen Schnittstelle:

Logistikstandort	**Logistikfunktion**
Frankfurt (Oder), OT Nuhnenvorstadt	KV-Terminal - GVZ Frankfurt (Oder)
Grünheide (Mark), OT Freienbrink	KV-Terminal - GVZ Berlin Ost Freienbrink
Stadt Fürstenwalde/Spree	KV-Terminal „An der Staatsreserve“ - Arbeitstitel (in Planung)
Stadt Eisenhüttenstadt	Binnenhafen

Tabelle 7: Multimodaler Verkehrsknoten mit Funktionszuweisung Logistikstandort

G 3.6.4.2 Regionaler Hafenstandort

(1) Die Binnenhäfen in Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Rüdersdorf bei Berlin sollen als regionale Hafenstandorte für den multimodalen Verkehr vorsorglich gesichert werden.

(2) Ein funktionsgerechter Anschluss der Hafenstandorte an das Schienen- und Straßennetz soll gesichert sowie entwickelt werden. Notwendige Flächen bzw. Uferbereiche sollen für eine dem multimodalen Standort gerechte, funktionsorientierte industriell-gewerbliche Nutzung vorgehalten werden.

G 3.6.4.3 Regional bedeutsamer Verkehrsgewerbestandort

(1) Die Verkehrsgewerbestandorte sollen vorrangig unter Berücksichtigung der Schienenerschließung funktionsgerecht entwickelt werden und über eine Anbindung an das großräumige Verkehrsnetz verfügen. Der Gleisanschluss an regional bedeutsamen Verkehrsgewerbestandorten soll erhalten und gesichert werden.

(2) Die regional bedeutsamen Verkehrsgewerbestandorte sind in der Festlegungskarte des Regionalplanes (Maßstab 1:100.000) als Logistikstandort zeichnerisch dargestellt. Die Funktionszuweisung erfolgt bei der logistischen Schnittstelle:

Logistikstandort	**Logistikfunktion**
Ziltendorf	Rangierbahnhof
Rüdersdorf bei Berlin	Güterbahnhof

Tabelle 8: Verkehrsgewerbestandort mit Funktionszuweisung Logistikstandort

4 Begründungen

4.3 Wirtschaftliche Entwicklung

4.3.1 Großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV)

4.3.1.1 Planungserfordernis und Planungsabsicht

Entsprechend Z 2.3 LEP HR hat die Regionalplanung die Aufgabe, geeignete Flächen als großflächige gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) als Ziel der Raumordnung festzulegen. Während über die Bauleitplanung die kurz- und mittelfristig entwickelbaren kleineren und mittleren Gewerbeflächen gesichert werden, können durch die Regionalpläne im Land Brandenburg überörtlich bedeutsame gewerbliche Siedlungsbereiche als Vorranggebiete raumordnerisch gesichert und in ihrer Entwicklung unterstützt werden.

Für gewerblich-industrielle Ansiedlungsvorhaben mit herausragender Bedeutung sind Flächen mit entsprechender Größe und Qualität vorzuhalten. Die GIV dienen der langfristigen Flächenvorsorge und sollen die Möglichkeit eröffnen, ansiedlungswilligen Unternehmen zeitnah ein differenziertes Flächenangebot zu unterbreiten, um im überregionalen Standortwettbewerb bestehen zu können. In den GIV sind alle nicht gewerblich-industriellen Nutzungen ausgeschlossen, sofern diese dem eigentlichen Zweck der Festlegung widersprechen. Im Sinne der Flächenvorsorge für großflächige Ansiedlungsvorhaben ist auch eine kleinteilige Vermarktung und Nutzung der Flächen untersagt, sofern dies nicht in einer Ausbaustufen-basierten Ansiedlung begründet ist. Sie sind langfristig von kleinteiliger Nutzung ausgeschlossen und konzentrieren sich daher auf wenige besonders gut geeignete Standorte in der Region Oderland-Spree.

4.3.1.2 Methodik

Im Rahmen der Ermittlung der GIV wurde eine zweistufige Herangehensweise gewählt. Zunächst kam es dabei zur Anwendung nachfolgender Kriterien, um die großräumige Lagegunst zur Festlegung von GIV in der Region Oderland-Spree zu ermitteln:

- 10 km-Umkreis um Oberzentrum oder Mittelzentrum **und**
- 10 km Umkreis um transeuropäische Verkehrskorridore (Straße und Schiene) **und/oder**
- 10 km-Umkreis zu einem Regionalen Wachstumskern (RWK) und/oder Erreichbarkeit Metropole Berlin (Raumbezug Berliner Umland)

Daraus resultierten potenzielle Standorte insbesondere entlang von Autobahnen oder Schienenwegen und in räumlicher Nähe zu den RWK in Fürstenwalde/ Spree und Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt sowie im Berliner Umland.

Anschließend an die Ermittlung der großräumigen Lagegunst wurden im zweiten Schritt im Rahmen der Eignungs- und Konfliktbewertung diejenigen Kriterien einbezogen, die einer Ausweisung von Flächen als GIV entgegenstehen.

Dabei handelt es sich um:

- FFH- und SPA-Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete
- Großschutzgebiete (Nationalparks, Biosphärenreservate, Naturparks)
- Freiraumverbund
- geschützte und hochwertige Waldbereiche
- bestehende und geplante Wohnsiedlungsflächen
- Hochwasserrisikobereiche (HQ_{extrem}) und Oberflächengewässer
- Windeignungsgebiete

- Vorrang-/Vorbehaltsgebiete Rohstoffsicherung

Zusätzlich erfolgte bei der Ermittlung von Flächen für GIV eine kleinräumigere Prüfung hinsichtlich der Eignung als möglichem Standort. Im Rahmen dessen wurden die Flächen, die in den vorherigen Schritten ermittelt werden konnten, bezüglich verschiedener Faktoren bewertet. Dabei wurden insbesondere folgende Aspekte bei der Beurteilung einbezogen:

- ökonomischer Flächenzuschnitt
- geeignete Bodenbeschaffenheit
- Verfügbarkeit
- Verkehrsanbindung
- Erschließbarkeit mit technischer Infrastruktur
- Vorprägung und räumlicher Bezug zu bestehenden großflächigen Gewerbe- und/oder Industriegebieten

In enger Abstimmung mit den Akteurinnen und Akteuren der RWK in Fürstenwalde/Spree und Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt, dem Berliner Umland bzw. der Metropolregion Ost wurden drei Standorte aus verschiedenen Alternativstandorten für die Region Oderland-Spree als geeignet identifiziert und somit als GIV festgelegt.

4.3.1.3 Begründung

Begründung zu Z 3.3.1.1

Vorranggebiet Großflächiger gewerblich-industrieller Vorsorgestandort

Die GIV zeichnen sich durch eine herausragende Standortgunst und besonders günstige Erreichbarkeit im funktionalen Verkehrsnetz aus. Zentrales Kriterium ist die Anbindung über mindestens einen weiteren Verkehrsträger neben der Straßenanbindung. Zudem werden nur Flächen mit einer Mindestgröße von 100 ha ausgewiesen, um dem Vorbehalt für überregional bedeutsame Ansiedlungsvorhaben Rechnung zu tragen.

Die GIV müssen über eine konfliktarme Lage in Bezug auf benachbarte Raumnutzungen verfügen sowie frei von natur- und trinkwasserschutzrechtlichen Restriktionen sein. Zudem müssen die Flächen über geeignete Zuschnitte, die notwendigen topographischen Beschaffenheiten und Erschließungsmöglichkeiten verfügen. So sollen Ansiedlungshemmnisse verhindert werden. Eine kleinteilige Nutzung der Flächen ist nicht vorgesehen. Die GIV sind großen, raumbedeutsamen Einzelansiedlungen vorbehalten.

Außerdem sind die attraktiven Standortfaktoren von großer Bedeutung, um die notwendigen Voraussetzungen für arbeitsplatzintensive Ansiedlungen zu schaffen, die ein hochwertiges Angebot von Wohn- und Freizeitmöglichkeiten, Bildungsangebote und qualifizierte Arbeitskräfte benötigen.

Alle GIV in der Region Oderland-Spree sind daher in den RWK Fürstenwalde/Spree und Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstadt zu finden, die als wichtige Mittel- und Oberzentren zentrale Funktionen der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung bereitstellen und darüber hinaus über eine historisch gewachsene gewerbliche und industrielle Vorprägung verfügen. Die GIV wurden aufgrund ihrer Raumbedeutsamkeit in enger Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen festgelegt.

Nachfolgend sind die GIV für die Region Oderland-Spree aufgelistet:

- **Industriegebiet an der A12**
  - Stadt Frankfurt (Oder)
- **Fürstenwalde-Ost**
  - Interkommunaler GIV-Standort der Stadt Fürstenwalde/Spree und der Gemeinde Langewahl (Amt Scharmützelsee)

- **LOS Ost**
  - Interkommunaler GIV-Standort der Stadt Eisenhüttenstadt, des Amtes Schlaubetal und des Amtes Brieskow-Finkenheerd

4.3.2 Regional bedeutsame Gewerbegebiete

4.3.2.1 Planungserfordernis und Planungsabsicht

Ergänzend zur Ausweisung der GIV hat die Regionalplanung die Möglichkeit, regional bedeutsame Gewerbegebiete (RBG) als Grundsatz der Raumordnung in ihren Regionalplänen festzulegen. Die RegPl-RL (ABl./19, [Nr. 49], S.1351) enthält in diesem Zusammenhang wesentliche Kriterien für die Standortwahl von regional bedeutsamen Gewerbegebieten.

In Verbindung mit der Gewerbeflächenentwicklung ist zudem der Grundsatz Nr. 4 in § 2 Abs. 2 ROG anzuführen. Daraus lässt sich ableiten, dass die RBG der Sicherung und Entwicklung von überörtlich bedeutsamen gewerblichen Siedlungsbereichen dienen. Zusätzlich sollen die Wettbewerbsfähigkeit und eine räumliche ausgewogene Wirtschaftsstruktur in der Region fördern.

Bei der Ausweisung von Gewerbeflächen bestehen keine quantitativen Beschränkungen. Allerdings geben die Grundsätze und Ziele G 5.1, Z 5.2, Z 5.4 und Z 6.2 im LEP HR Aufschluss darüber, welche qualitativen Anforderungen an die Ausweisung von Gewerbeflächen bestehen.

Zudem hat die Regionalplanung die Möglichkeit, die Anforderungen an Gewerbe- und Industrieentwicklungen als Grundsatz der Raumordnung in ihren Regionalplänen festzulegen. Dies erfolgt mit der Absicht, die nachhaltige Entwicklung der gesamten Region aber auch die Wettbewerbsfähigkeit und eine resiliente Wirtschaftsstruktur zu fördern. In Abwägungsprozessen sollen alle Dimensionen der Nachhaltigkeit betrachtet werden und den Kommunen die Möglichkeit gegeben werden, nachhaltige Planungen zu stärken und damit zukunftsfähige Standorte zu entwickeln. Sie sollen dabei auf die lokalen Erfordernisse und Rahmenbedingungen eingehen und sich an vorhandenen Leitlinien und Prioritäten der nachhaltigen Entwicklung orientieren.

4.3.2.2 Methodik

Als wesentliche Voraussetzungen für die Ausweisung von RBG gelten die Kriterien der RegPl-RL (ABl./19, [Nr. 49], S.1351). Diese umfassen folgende Aspekte:

- **Flächenauswahl nach bestimmten Kategorien**
  - bereits erschlossene Flächen mit in der Regel erheblichen vakanten Flächenpotenzialen, Erweiterungsflächen zu bereits genutzten überörtlich bedeutsamen Gewerbegebieten oder Flächenpotenziale ohne Vorprägung, aber mit überörtlicher Bedeutung für die Entwicklung
- **i. d. R. räumliche Zuordnung zu einem zentralen Ort beziehungsweise einem GSP**
  - es wurden ausschließlich Gewerbegebiete in zentralen Orten oder Grundfunktionalen Schwerpunkten zur Einstufung als regional bedeutsam einbezogen
- **gute Verkehrsanbindung an die örtlichen und überörtlichen Verkehrstrassen**
  - maximale Entfernung zu Autobahn, Bundesstraße oder Schiene: 5 km
- **geringe Raumnutzungskonflikte**
  - in diesem Zusammenhang insbesondere Einbeziehung der folgenden Flächenkulissen: Freiraumverbund, Wald nach Waldfunktionenkartierung, Großschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Hochwasserschutzgebiete (HQ_{100}), Trinkwasserschutzgebiete, FFH- und SPA-Gebiete
- **Berücksichtigung kommunaler Planungen und Planungsabsichten**
  - Rückkopplung mit Gemeinden und Städten im Rahmen von Kommunalgesprächen

- **Orientierungsgröße ab 25 ha**
  - Unterschiedliche Flächen, die in unmittelbarer Lagebeziehung zueinanderstehen, wurden dabei als eine gemeinsame Fläche betrachtet (z. B.: Gewerbegebiet Fredersdorfer Straße und Gewerbegebiet Vogelsdorf-Seestraße in Fredersdorf-Vogelsdorf bilden ein gemeinsames RBG)

Anknüpfend an die Konkretisierung der Vorgaben aus der RegPl-RL (ABl./19, [Nr. 49], S.1351) wurde folgende Herangehensweise gewählt, um die RBG für die Region Oderland-Spree zu identifizieren:

Zunächst wurden alle verfügbaren und geplanten Gewerbe- und Industriegebiete in der Region Oderland-Spree im Zuge einer Datenerhebung ermittelt. Hierfür wurden Daten vom Landesamt für Bauen und Verkehr, dem Brandenburg Business Guide (WFBB, o. J.) sowie aus dem Tesla-Umfeldgutachten (MIL, 2021) einbezogen. Zusätzlich wurden die ausgewiesenen Gewerbe- und Industriegebiete aus den Flächennutzungsplänen der Kommunen mithilfe des Planungsinformationssystems Berlin-Brandenburg ermittelt. Zur Überprüfung und Aktualisierung dieser Daten wurden im dritten Schritt Kommunalgespräche mit Vertretern aller amtsfreien Gemeinden bzw. Städten und Ämtern geführt. Im Anschluss daran erfolgte eine Einteilung der Industrie- und Gewerbeflächen in drei Kategorien:

(1) GE/GI-Flächen mit rechtswirksamem Bebauungsplan
(2) GE/GI-Flächen mit Bebauungsplan im Verfahren oder rechtswirksamem FNP
(3) Erweiterungspotenziale ohne förmlichen Planungsstand

Diese Einteilung dient der Einschätzung, ob ein Standort kurzfristig (Kategorie 1), mittelfristig (Kategorie 2) oder langfristig (Kategorie 3) entwickelbar ist. Abschließend wurden die potenziellen RBG in Rückkopplung mit den Kommunen endabgestimmt.

Als Resultat aus der dargestellten Herangehensweise wurden die folgenden 32 RBG in insgesamt 21 Kommunen der Region Oderland-Spree festgelegt:

Landkreis	**Stadt/Gemeinde**	**Bezeichnung**	**Bruttofläche**
MOL	Altlandsberg	An der A10	203 ha
MOL	Bad Freienwalde	Gewerbegebiet Altranft	51 ha
MOL	Bad Freienwalde	Eduardshof	25 ha
LOS	Beeskow	Industriegebiet Hufenfeld/ Gewerbegebiet Charlottenhof III	103 ha
LOS	Eisenhüttenstadt	Gewerbepark Seeplanstraße	69 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet an der A12	44 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	GVZ Frankfurt (Oder) - Nordost	30 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet Westnuhnen	114 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	Gewerbegebiet Markendorf I (TeGeCe)	59 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	Gewerbegebiet Markendorf II	82 ha
FFO	Frankfurt (Oder)	Industriegebiet Nordwest	114 ha

MOL	Fredersdorf-Vogelsdorf	Gewerbegebiet Fredersdorfer Straße/ Seestraße	29 ha
LOS	Fürstenwalde/Spree	Gewerbegebiet Hegelstraße	45 ha
LOS	Fürstenwalde/Spree	Industrie- und Gewerbegebiet Lindenstraße	103 ha
LOS	Fürstenwalde/Spree	Lise-Meitner-Straße	42 ha
MOL	Hoppegarten	Gewerbegebiet Altlandsberger Chaussee/Unternehmer-Campus Hönow	53 ha
MOL	Lebus	Gewerbegebiet Bahnhof Schönfließ	44 ha
MOL	Manschnow	Gewerbegebiet und Güterbahnhof Manschnow	40 ha
LOS	Müllrose	Gewerbepark Müllrose	36 ha
MOL	Müncheberg	An der B1/B5	41 ha
MOL	Neuenhagen bei Berlin	Gewerbestättengebiet I Am Umspannwerk	158 ha
LOS	Neuzelle	Lindenpark	30 ha
MOL	Rehfelde	Zinndorfer Straße	59 ha
MOL	Rüdersdorf bei Berlin	Am Güterbahnhof Rüdersdorf	25 ha
MOL	Rüdersdorf bei Berlin	Rüdersdorf-West	36 ha
MOL	Rüdersdorf bei Berlin	Strausberger Straße Ost	31 ha
LOS	Schöneiche bei Berlin	Gewerbegebiet Schöneiche-Nord	81 ha
MOL	Seelow - Vierlinden	Diedersdorf	133 ha
LOS	Storkow (Mark)	Gewerbegebiet Neu Boston	98 ha
MOL	Strausberg	Gewerbegebiet Strausberg Nord/ Flugplatz	84 ha
MOL	Strausberg	Prötzeler Chaussee	61 ha
MOL	Wriezen	Mariannenhof	36 ha

Tabelle 9: Regional bedeutsame Gewerbegebiete in Oderland-Spree

ENTWURF

4.3.2.3 Begründung

Begründung zu G 3.3.2.1 Vorbehaltsgebiet Regional bedeutsames Gewerbegebiet

Die RBG dienen der raumordnerischen Flächenvorsorge für gewerbliche Ansiedlungen. In Abwägungsprozessen mit konkurrierenden Raumnutzungen erhalten sie ein besonderes Gewicht und sollen den Kommunen die Möglichkeit verschaffen, gewerblichen Betrieben Flächen für Neuansiedlungen und Erweiterungen zur Verfügung zu stellen.

Sie sollen dabei bedarfsgerecht an geeigneten Standorten entstehen, die über eine gute verkehrliche Anbindung an die örtlichen und überörtlichen Verkehrsachsen verfügen und keine Raumnutzungskonflikte aufweisen. Auch sie müssen frei von natur- und trinkwasserschutzrechtlichen Restriktionen sein.

Ein RBG kann sowohl eine bereits erschlossene Bestandsfläche mit erheblichen vakanten Potentialen sein, aber auch Erweiterungsflächen über bestehende Bebauungspläne hinaus sind für die Festlegung geeignet, sofern diese nicht den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung widersprechen. Auch Flächenpotentiale ohne gewerbliche oder sonstige bauliche Vorprägung sind als regional bedeutsames Gewerbegebiet geeignet.

Es kommen Flächen ab einem Orientierungswert von 25 ha für die Festlegung in Frage. Die Gebiete werden aufgrund ihrer Raumbedeutsamkeit in enger Abstimmung mit den Kommunen festgelegt, um den kommunalen Planungsabsichten für die nächsten 10-15 Jahre Rechnung zu tragen.

Die RBG sind dabei primär den zentralen Orten und Grundfunktionalen Schwerpunkten in der Region Oderland-Spree zuzuordnen. Bei herausragender verkehrlicher Anbindung über das Straßen- und Schienennetz ist jedoch auch die Festlegung außerhalb der Mittel- und Oberzentren sowie Grundfunktionalen Schwerpunkte möglich.

4.3.3 Sicherung oberflächennaher Rohstoffe

4.3.3.1 Planungserfordernis und Planungsabsicht

Die Notwendigkeit der langfristigen und bedarfsorientierten Sicherung von Rohstofflagerstätten (Kiesen, Sanden, Tonen, Hartgesteine) ergibt sich aus der Bedeutung der Rohstoffgewinnungs- und Verarbeitungsunternehmen als Wirtschaftsbranche. Die im Land Brandenburg geförderten Steine und Erden bilden eine Grundlage für die Versorgung der Region Berlin-Brandenburg mit den für die Bauindustrie wichtigen Rohstoffen. Die Quarz- und Spezialsande sowie Tone finden außerdem Verwendung in der Glas- und Grobkeramikherstellung (z.B. Ziegel). Dieses Planungserfordernis wird im LEP HR im Ziel 2.15 festgehalten. Das Ziel beinhaltet die Aufgabe für die Regionalplanung, Gebiete für die Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe (ohne fossile Energieträger) im Land Brandenburg in Regionalplänen zu sichern.

In der Region Oderland-Spree befinden sich, bedingt durch den geologischen Aufbau, zahlreiche Lagerstätten oberflächennaher Rohstoffe (Kies- und Kiessand, Quarz- und Spezialsand, Ton, Torf, Hartgestein). Die geologischen Vorräte von Kiesen und Kiessanden sind sehr umfangreich (6.313 Mio. m^3). Die Vorräte von Spezialsanden befinden sich im Landkreis Oder-Spree und in der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder). Die Höhe der Vorräte beläuft sich auf 1.777 Mio. m^3. Der Gesamtvorrat an Tonen und Schluffen ist in der Region sehr gering und liegt bei 45 Mio. m^3. Die Torfvorräte liegen bei 12 Mio. m^3. Eine Kalksteinlagerstätte mit landesweiter Bedeutung für die Zementproduktion befindet sich in Rüdersdorf und verfügt über Vorräte von 27 Mio. m^3. Der aktive Rohstoffabbau, vor allem von Kiesen, Sanden, Torfen, Tonen und von Kalkstein, erfolgt in der Region auf 15 Abbaufeldern (MWMT, 1997, S. 64ff.).

Der bestehende Torfabbau in der Region stellt eine Besonderheit im Vergleich zu den weiteren oberflächennahen Rohstoffen dar. Dieser wird nur für den nachgewiesenen regionalen balneologischen Bedarf innerhalb von kleinflächigen Abbaufeldern durchgeführt. In der Region Oderland-Spree befinden sich die Kurorte Bad Freienwalde (Oder) und Bad Saarow, die Torf für Heilzwecke nutzen. Um die Existenz dieser Kurorte zu sichern, müssen die Torflagerstätten für den balneologischen Bedarf der beiden Moor- und Mineralheilbäder gesichert werden. Die Torflagerstätte Amalienhof ist seit Jahren ein balneologischer Torfversorgungsstandort für Bad Freienwalde (Oder). Der Torfabbau in Bad Saarow ist ebenso für den Erhalt dieses wichtigen Kurstandortes von großer Bedeutung.

Der Rohstoffabbau steht im Spannungsfeld zweier Pole: wirtschaftliche Entwicklung einerseits und Bewahrung von Schutzgütern wie z.B. Boden, Wasser und Landschaft andererseits. Die Gewinnung von oberflächennahen Rohstoffen stellt eine irreversible Zerstörung der Landschaft und einen erheblichen Eingriff in den Naturhaushalt dar und ist deshalb unter Rücksichtnahme auf ökologische, landschaftliche und weitere wirtschaftliche Belange einzuschränken. Die Planungsabsicht ist deshalb die Erschließung oberflächennaher Rohstoffe unter der Voraussetzung minimaler Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung zu ermöglichen. Aus diesen Gründen soll die Sicherung von Gebieten mit möglichst geringen Raumnutzungskonflikten für die Aufsuchung und Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe erfolgen. Die Rohstoffgewinnung soll mit anderen Raumnutzungen koordiniert und abgewogen werden. Damit soll Planungssicherheit für die Rohstoffwirtschaft geschaffen werden.

4.3.3.2 Methodik

Potenzialflächen für Vorrang- und Vorbehaltsgebiete wurden in zwei Arbeitsschritten ermittelt. In einem ersten Arbeitsschritt wurden die Ergebnisse eines Fachbeitrags des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe ausgewertet, der für das Gebiet der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree 2019 erstellt wurde. Der Fachbeitrag beinhaltet Vorschläge für Rohstoffpotentialflächen aus fachlicher Perspektive, die als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete ausgewiesen werden sollen. Diese Vorschläge basieren auf einer punktbasierten Bewertung fünf verschiedener Indikatoren mit jeweils drei Einstufungen, die nachfolgend erläutert werden.

	niedrigste Kategorie	**mittlere Kategorie**	**höchste Kategorie**
Erkundungsstand/ Kenntnissicherheit	1 vermutet	2 gefolgert	3 erkundet
Wirtschaftliche Bedeutung	1 lokal	2 regional	3 überregional
Rohstoffqualität	1 Füllsande u.ä.	2 Qualitätsprodukt nach Aufbereitung	3 Besondere Qualität
Vorratslage	1 Rest-/Kleinstvorräte	2 Erkundung/ nachgewiesen	3 langfristig gut
Flächenkategorie	0 KOR 50-Fläche	3 BWE, Lagerstätte unverritzt	5 HBP, RBP vorhanden

Tabelle 10: Kategorien zur Ermittlung von Rohstoffgebieten

Der Erkundungsstand des jeweiligen Rohstoffs wird mit einem Punkt für „vermutet“, zwei Punkten für „gefolgert“ und mit drei Punkten für „erkundet“ bewertet. Die wirtschaftliche Bedeutung wird mit einem Punkt für „lokal“, mit zwei Punkten für „regional“ und drei Punkten für „überregional“ eingeschätzt. Für die Rohstoffqualität wird in die drei Kategorien „Füllsande und ähnliches“ (ein Punkt), „Qualitätsprodukt nach Aufbereitung“ (zwei Punkte) und „besondere Qualität“ (drei Punkte) eingestuft. In Verbindung mit der Qualität wird auch die Quantität über den Indikator Rohstoffvorrat bewertet. Dabei werden „Rest- bzw. Kleinstvorräte“ mit einem Punkt, „über Erkundung nachgewiesen“ mit zwei Punkten und „langfristig gute Vorräte“ mit drei Punkten beurteilt. Der fünfte und letzte Indikator beschreibt die Rechtsverhältnisse für den Zugriff auf die Potentialfläche. Dabei wird ein planfestgestellter Rahmenbetriebsplan oder ein Hauptbetriebsplan (Bergwerkseigentum: § 52 BBergG) am besten eingestuft und mit fünf Punkten bewertet. In der Rangfolge auf Platz 2 folgt ein bestehendes Nutzungsrecht (Bewilligung gem. § 8 BBergG), Bergwerkseigentum (gem. § 9 BBergG) in Kombination mit einer unverritzten Lagerstätte. Hierfür werden drei Punkte vergeben. Flächen, die lediglich in der „Rohstoffgeologischen Karte der Oberflächennahen Rohstoffe“ enthalten sind, erhalten keinen Punkt. Insgesamt können also 17 Punkte erreicht werden. Bei 10 Punkten oder größer wird eine Fläche seitens des LBGR als Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiet vorgeschlagen.

In einem zweiten Schritt wurden diese Flächen im Rahmen der Strategischen Umweltprüfung (SUP) zum Regionalplan überprüft. Die vorgeschlagenen Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiete, deren Durchsetzung sich auf Grund von schwerwiegenden negativen Umweltauswirkungen nicht realisierbar ist, wurden nicht weiter verfolgt. Die verbliebenen Vorrang- und Vorbehaltsgebiete wurden nach Abwägung mit den weiteren Flächenkategorien des Integrierten Regionalplans in die Festlegungskarte aufgenommen.

4.3.3.3 Begründung

Begründung zu Z 3.3.3.1 Vorranggebiet Rohstoffgewinnung

Bei Vorranggebieten für die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe handelt es sich um Flächen mit Rohstoffvorkommen, die sich bereits im Abbau befinden oder deren Bedeutung für die Region wirtschaftlich besonders hervorzuheben ist. Eine Abwägung mit konkurrierenden Raumnutzungen wurde abschließend vorgenommen. Eine Überlagerung mit weiteren raumbedeutsamen Nutzungen ist nicht möglich.

Begründung zu G 3.3.3.2 Vorbehaltsgebiet Rohstoffgewinnung

Bei Vorbehaltsgebieten für die Sicherung oberflächennaher Rohstoffe handelt es sich um Flächen mit Rohstoffvorkommen, die mittel- bis langfristig zu sichern sind, für die jedoch noch keine endgültige Abwägung mit konkurrierenden Raumnutzungen durchgeführt und abgeschlossen wurde. Die Sicherung der Rohstoffe erfolgt durch die Vermeidung von Maßnahmen, die eine zukünftige Rohstoffgewinnung in diesen Bereichen ausschließen. Eine Überlagerung von anderen raumbedeutsamen Nutzungen, die eine spätere Rohstoffgewinnung nicht ausschließen, ist allerdings möglich. In diesen Gebieten sind die Belange der Rohstoffsicherung bei Abwägungen im Sinne fachplanerischer Verfahren oder im Rahmen der gemeindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen.

Begründung zu G 3.3.3.3 Verkehrserschließung der Gebiete Rohstoffgewinnung

Die Masse der in der Region abzubauenden Rohstoffe und ihr Transport, vorwiegend mit Schwerlasttransporten, führt zur erheblichen Belastung des Straßennetzes und zur Beeinträchtigung bzw. zur Verschlechterung der Wohnqualität (Lärm, Abgase und Staubimmission) in den von Ortsdurchfahrten betroffenen Siedlungen. Bei LKW-Transporten ist der bauliche Zustand von Straßen, Brücken und Durchlässen zu berücksichtigen. Die meisten Straßen in der Region Oderland-Spree (Kreis- und Gemeindestraßen) haben nur eine Belastbarkeit bis maximal 30 t. Da die Schwerlastfahrzeuge bis 40 t und mehr beladen werden, sind auf Dauer erhebliche Schäden am Straßennetz möglich.

Auswirkungen von Rohstoffgewinnungsvorhaben auf den Verkehr können erst dann sinnvoll eingeschätzt werden, wenn im Rahmen beantragter Rahmenbetriebspläne detaillierte Informationen zum Abbau (Abbauvolumen und -staffelung, Anzahl von Fahrtenpaaren, Transportzeiten etc.) bekannt werden. Konkrete Transportlösungen sind erst Bestandteil der Antragsunterlagen im bergbaulichen Genehmigungsverfahren und so vorab kaum vorhersehbar. Aus diesem Grund sollen über **G 3.3.3.3** verkehrliche Belastungen anhand der jeweils geplanten Abbauvorhaben eingeschätzt und verträglich minimiert werden. Mit dem Grundsatz sollen verträgliche Verkehrslösungen befördert werden, die die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt minimieren.

4.3.4 Tourismusschwerpunktraum

4.3.4.1 Planungserfordernis und Planungsabsicht

Die Relevanz des Tourismus in der Region Oderland-Spree für die wirtschaftliche Entwicklung kann durch eine Vielzahl von statistischen Daten belegt werden. Demnach erzielte das Gastgewerbe in Brandenburg im Jahr 2019 einen Umsatz von 1,76 Mrd. Euro, während der Umsatz aller Wirtschaftszweige 101,43 Mrd. Euro betrug. Das Gastgewerbe im Land Brandenburg ist für etwa 2 % des Gesamtumsatzes verantwortlich. In Frankfurt (Oder) setzte das Gastgewerbe 26,79 Mio. Euro, in Oder-Spree 129,80 Mio. Euro und in Märkisch-Oderland 87.95 Mio. um. Das Gastgewerbe in der Region Oderland-Spree erwirtschaftet demnach ca. 14 % des Umsatzes des Gastgewerbes im Land Brandenburg. In Frankfurt (Oder) trägt das Gastgewerbe 1,5% zum Gesamtumsatz der Stadt bei, in Märkisch-Oderland 2%, in Oder-Spree 1,4% zum Gesamtumsatz des Landkreises bei (AfS B-BB, 2021).

Darüber hinaus wird der Tourismus in vielen rechtlichen und planerischen Quellen als wirtschaftlich bedeutsam beurteilt. Das ROG besagt: „Ländliche Räume sind unter Berücksichtigung ihrer unterschiedlichen wirtschaftlichen und natürlichen Entwicklungspotenziale als Lebens- und Wirtschaftsräume mit eigenständiger Bedeutung zu erhalten und zu entwickeln; dazu gehört auch die Umwelt- und Erholungsfunktion ländlicher Räume (§ 2 Abs. 4 Nr. 6 ROG).“ Der LEP HR formuliert im Grundsatz G 4.3., dass die ländlichen Räume so gesichert und weiterentwickelt werden sollen, dass sie einen attraktiven und eigenständigen Lebens- und Wirtschaftsraum bilden, ihre typische Siedlungsstruktur und das in regionaler kulturlandschaftlicher Differenzierung ausgeprägte kulturelle Erbe bewahren und ihre landschaftliche Vielfalt erhalten (LEP HR 2019, S. 25).“ Im Landesentwicklungsprogramm wird im Kapitel Wirtschaftliche Entwicklung, § 2 Abs 3. erläutert, dass in „den ländlichen Räumen […] in Ergänzung zu den traditionellen Erwerbsgrundlagen neue Wirtschaftsfelder erschlossen und weiterentwickelt werden (LEPRO 2007, S. 5)“ sollen.

Im Bundesnaturschutzgesetz wird auf die Bedeutung der naturräumlichen Ausstattung für den Tourismus verwiesen und es wird gefordert (§ 25, Abs. 1 Nr. 4 und § 27 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) eine nachhaltige, schonende Tourismusentwicklung bzw. Wirtschaftsentwicklung in Naturparks bzw. in Biosphärenreservaten anzustreben. Darüber hinaus setzt die Hauptstudie zur Erstellung eines sachlichen Teilplans „Landschaftsbild“ für die Fortschreibung des Landschaftsprogramms Brandenburg (Lapro-LB) - Textteil als Ziel (Z.10) die freie Landschaft mit hochwertigem Landschaftsbild für die Erholung zu sichern. Diese befinden sich überwiegend in den ländlichen Räumen (Lapro-LB 2022, S.12).

Das Lapro-LB hebt die naturräumliche Ausstattung als wesentliches Element der Naherholung hervor. Unter anderem begünstigt das Lapro-LB das Erleben von Hangkanten als natürliche Aussichtsplattformen (Lapro-LB 2022, S.5).

Die Fach- und Rechtsgrundlagen enthalten nicht nur allgemeine, sondern themenspezifische Anforderungen im Zusammenhang mit dem Tourismus: Gewässer, Tagebaufolgelandschaften sowie Kur- und Erholungsorte. Laut Lapro-LB Z G.4 und Z G.5. ist der Sicherung des Landschaftserlebens der Gewässer eine entscheidende Bedeutung beizumessen (Lapro-LB 2022, S.13).

Aus den vorgenannten rechtlichen und fachlichen Grundlagen folgt für die Region Oderland-Spree:

- die touristischen Schwerpunkträume sind Vorbehaltsgebiete, die durch eine überdurchschnittlich hohe touristische Nachfrage, ein überdurchschnittlich hohes touristisches Angebot, ein besonders markantes naturräumliches und kulturräumliches Vermögen sowie Potenzial gekennzeichnet sind.

Durch die Sicherung der Funktion für Tourismus und Erholung mittels des Ausbaus und der Vernetzung des touristischen Angebots soll das Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum (VB-TSR) zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung der Region beitragen.

4.3.4.2 Methodik

Die Ausweisung des Vorbehaltsgebietes Tourismusschwerpunktraum basiert auf der Bewertung der touristischen Attraktionen. Im Speziellen handelt es sich dabei um die naturräumliche Ausstattung und die Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsstandorte als s. g. Points of Interest (POI) sowie ökonomische Indikatoren. Konzeptionelle Grundlage ist das Tourismusleitbild des Tourismusverbandes Seenland Oder-Spree e.V. – ein Zusammenschluss der wichtigsten touristischen Akteure in der Region Oderland-Spree. Dabei dient das Motiv "Wasserreich & Höhenflüge" als Leitbild. In diesem spielt die naturräumliche Ausstattung, Naturschutzgebiete und Gewässer eine tragende, zentrale Rolle. Darüber hinaus beruht die Ausweisung der Tourismusschwerpunkträume auf dem vom Tourismusverband Seenland Oder-Spree e.V. entwickelten Konzept der nachfolgenden "Erlebnisräume":

- Oderbruch
- Märkische Schweiz
- Berliner Umland
- Flusslandschaft Oder
- Flusslandschaft Spree
- Scharmützelsee
- Schlaubetal

Die Abgrenzung des VB-TSR wurde auf der Grundlage jener touristischen Attraktionen entwickelt, die im Zusammenhang mit dem vom Tourismusverband Seenland Oder-Spree e.V. erarbeiteten Leitbild eine bedeutende Rolle spielen und bereits einen wirtschaftlichen Beitrag leisten oder potenziell leisten können (vgl. Tabelle 1).

Kategorie	
1.	**Naturräumliche Ausstattung**
	Naturpark (Bundesamt für Naturschutz, 2022a)
	Biosphärenreservat (Bundesamt für Naturschutz, 2022b)
	Hauptwasserwanderwege (MBJS, 2016, S.54.)
	Landschaften und Orte mit besonders hohem Erlebniswert: Kulturlandschaft; Naturlandschaft, naturgebundene Erholung (Landkreis Oder-Spree, 2021)
	Landschaftsbild mit hoher/sehr hoher Bedeutung (Lapro-LB, 2022)
2.	**Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsorte**
	Burgen, Schlösser & Parks (Seenland Oder Spree e.V., 2022)
	Kurort & Erholungsort (Seenland Oder Spree e.V., 2022)
	Flächendenkmal Eisenhüttenstadt (Seenland Oder Spree e.V., 2022)
	Städte mit historischem Stadtkern (AG Städte mit historischen Stadtkernen BB, 2021)
	Historische Dorfkerne (AG Historische Dorfkerne im Land Brandenburg, 2022)
	Ateliers, Museen (Seenland Oder Spree e.V., 2022)

Tabelle 11: Kategorien Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum Oderland-Spree

Die in der Tabelle 1 Kategorie 1 „Naturräumliche Ausstattung“ aufgeführten Räume

- Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet, MüggelSpree und Oder-Spree-Kanals, sowie Dahmeseen, Teupitzer und Storkower Gewässer, Scharmützelsee und Untere Spree, Schwielochsee, Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin, Naturpark Märkische Schweiz, Naturpark Dahme-Heideseen, Naturpark Schlaubetal, Oderhänge Seelow-Lebus, Waldhügelland des Oberbarnims, Diehloer Hügel, Saarower Hügel

werden als naturräumliche Gebietskulisse für VB-TSR verwendet, weil diese einen hohen Stellenwert besitzen und eine zentrale Rolle im Tourismussektor spielen. Diese Gebiete bilden die Ausgangsfläche für die räumliche Ausweisung des Vorbehaltsgebiets. Die Ergänzung dieser Fläche erfolgt unter anderem mittels der Einbeziehung der in der Tabelle 1 der Kategorie 2 "Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsorte" verzeichneten touristischen Attraktionen, die sich durch ihre wirtschaftliche Bedeutung auszeichnen.

Die ökonomische Rolle und das Potenzial im Tourismussektor der in der Tabelle 1 Kategorie 2 „Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsorte“ aufgeführten Objekte bzw. touristische Attraktionen –

- Schlösser & Parks, Flächendenkmal Eisenhüttenstadt, Historische Dorfkerne, Ateliers, Museen, Städte mit historischem Stadtkern, Tagebaufolgelandschaften Helenesee und Katjasee

werden anhand der in der Tabelle 2 „Ökonomische Indikatoren“ Kategorie 1 „Erreichbarkeit und Verfügbarkeit“ aufgeführten Kriterien ermittelt und mit Punkten von 0 bis 3 bewertet.

Die Erreichbarkeit wird anhand der Entfernung gemessen. Hier wird die Entfernung des Objekts zur Ausgangsfläche berechnet.

- Die Objekte, die sich in einer Entfernung von höchstens 3 km von der Ausgangsfläche befinden, erhalten 3 Punkte.
- Die Objekte, die sich in einer Entfernung von mehr als 3 km von der Ausgangsfläche befinden, erhalten 0 Punkte.

Die Verfügbarkeit wird anhand der Öffnungszeiten gemessen. Die Öffnungszeiten werden auf der Grundlage der Angaben des Tourismusverbandes Seenland Oder-Spree e.V. bewertet.

- Die Objekte, die an mindestens 4 Tagen in der Woche geöffnet sind, darunter mindestens ein Tag am Wochenende, werden mit 3 Punkten bewertet.
- Die Objekte, die an mindestens 1 bis 3 Tagen in der Woche geöffnet sind oder die Objekte, die an mindestens 4 Tagen in der Woche geöffnet sind, aber nicht an mindestens einem Tag am Wochenende, werden mit 2 Punkten bewertet.
- Die Objekte, die nur nach Vereinbarung zugänglich sind, erhalten 1 Punkt. Die Objekte, die nicht zu besichtigen sind, erhalten 0 Punkte. Die Punktzahl der Entfernung und die Punktzahl der Öffnungszeiten werden kumuliert.
- Die höchstmögliche Punktzahl ist 6.

Die Objekte aus der Tabelle 1 Kategorie 2 "Bildungs-, Kultur- und Gesundheitsorte", die insgesamt mit 6 Punkten bewertet werden, bilden die Eckpunkte, die zusammen mit der Ausgangsfläche den wesentlichen Teil des Vorbehaltsgebiets Tourismusschwerpunktraum formen. Darüber hinaus bilden ausgewählte Objekte, die in der Summe mit 5 Punkten bewertet werden, weitere Eckpunkte. Solche Objekte befinden sich in einer Gemeinde, in der Tourismus einen bedeutenden wirtschaftlichen Beitrag leistet und die sich in einem minimalen Abstand zur Ausgangsfläche befinden.

Die Gemeinden, in denen das Gastgewerbe eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielt, werden auf der Grundlage der Daten der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder bewertet. Wie in Tabelle 2, Kategorie 2 "Wirtschaftliche Rolle des Tourismus in der Gemeinde" angegeben, werden die Gemeinden mit 0 bis 5 Punkten benotet.

- Gemeinden, in denen keine Daten bezüglich Übernachtungszahlen pro Jahr je Einwohner (EW) vorhanden sind, werden mit 0 Punkten bewertet.
- Gemeinden, in denen es bis zu 1,5 Übernachtungen pro EW gibt, werden mit 1 Punkt bewertet. Gemeinden, in denen 1,6 bis 2,5 Übernachtungen pro EW stattfinden, erhalten 2 Punkte.
- Gemeinden mit 2,6 bis 3,5 Übernachtungen pro EW bekommen 3 Punkte.
- Gemeinden mit 3,6 bis 10 Übernachtungen pro EW werden mit 4 Punkten versehen.
- Gemeinden mit mehr als 10 Übernachtungen pro EW erhalten 5 Punkte.
- Die Gemeinden, in denen der Tourismus eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielt, sind die Gemeinden, die 4 oder 5 Punkte erhalten.

Kategorie	**Punkte**
1. Erreichbarkeit und Verfügbarkeit	
Entfernung	0 – 3
Öffnungszeiten (Seenland Oder-Spree e.V)	0 – 3
2. Wirtschaftliche Rolle des Tourismus in der Gemeinde	
Übernachtungszahlen pro Jahr je Einwohner der Gemeinde (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2022)	0 – 5

Tabelle 12: Ökonomische Indikatoren Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum

Ausgenommen von der Ausgangsfläche sind die alleinstehenden kulturhistorischen und touristischen Objekte, die mit 6 Punkten bewertet werden und sich nicht in einer Gemeinde befinden, in der das Gastgewerbe eine bedeutende wirtschaftliche Rolle spielt. Ebenso werden kleine, isolierte Fragmente der Großschutzgebiete bzw. Landschaften mit hochwertigem Landschaftsbild nicht in die Flächenkulisse miteinbezogen.

Im Rahmen der räumlichen Sicherung der Uferbereiche wird eine einheitliche Methode – die Schaffung von 500 m breiten Pufferzonen – angewendet. Es wird ein Puffer um die Hauptwasserwanderrouten der Region – Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet, Müggelspree und Oder-Spree-Kanal, Dahmeseen, Teupitzer und Storkower Gewässer, Scharmützelsee und Untere Spree, Schwielochsee und Oder – gebildet. Die durch die Pufferzonen entstandenen Gebiete ergänzen die Flächenkulisse des Vorbehaltsgebiets Tourismusschwerpunktraum. Die Tagebauseen Helenesee und Katjasee werden jeweils mit einem Wirkbereich von 500 m einbezogen. Auch die Siedlungsgebiete der Kurorte, Heilbäder und Erholungsorte mit einem Puffer von 500 m in die Flächenkulisse Schwerpunktraum Tourismus integriert.

Die Eckpunkte, die Großschutzgebiete bzw. freien Landschaften mit hochwertigem Landschaftsbild, die mit Pufferung ausgestattete Hauptwasserwanderrouten, Tagebaufolgelandschaften und Kur- und Erholungsorte werden miteinander so verbunden, dass sie möglichst ein zusammenhängendes, vernetztes Gebiet bilden. Die Lücken zwischen den Gebieten, die nicht größer als 6 km sind, werden abgerundet und geschlossen. Die Flächenkulisse wurde im Rahmen der Einzelfallabwägung anhand ortskonkreter Besonderheiten ergänzt und die besonders markante naturräumliche Gliederung berücksichtigt.

4.3.4.3 Begründung

Begründung zu G 3.3.4.1 Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum

Mit der Festlegung der Tourismusschwerpunkträume als Grundsätze der Raumordnung im IRP sollen die raumordnerischen Belange so berücksichtigt werden, dass diese Gebiete besonders im ländlichen Gestaltungsraum der Entwicklung der Tourismuswirtschaft dienen (siehe G 1.1 STRP RRGSP 2021, S.9). Hierbei sollen die verschiedenen Nutzungsansprüche an den Raum optimal aufeinander abgestimmt und Nutzungskonflikte vermieden werden. Die mit dem Tourismus zusammenhängenden räumlich bedeutsamen Vorhaben sollten nach Möglichkeit an oder in

der Nähe solcher Standorte durchgeführt werden, die bereits eine touristische Entwicklung aufweisen. Planungsabsicht der Ausweisung des VB-TSR ist es, die nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung des Tourismus in den Gebieten mit entsprechender naturräumlicher Eignung und kulturräumlichen Potenzialen zu fördern, räumlich zu sichern und zu vernetzen. Gleichzeitig soll mit dieser Ausweisung das touristische Angebot in diesen Gebieten besonders gefördert und gezielt dorthin gelenkt werden.

Begründung zu G 3.3.4.2 Hauptwasserwanderrouten

Der Erschließung der Uferbereiche wird damit eine besondere Rolle eingeräumt. Der Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg unterstützt die Entwicklung der Hauptwasserwanderrouten. Dies sind Flüsse und Wasserstraßen, die die überregionalen Gewässernetzstrukturen bilden und in ihren Hauptbestandteilen mit allen Bootstypen befahrbar sind (MBJS, 2016, S.4) Hauptwasserwanderrouten in der Region Oderland-Spree sind Rüdersdorfer-Grünheider Seengebiet, Müggelspree und Oder-Spree-Kanal, Dahmeseen, Teupitzer und Storkower Gewässer, Scharmützelsee und Untere Spree, Schwielochsee und Oder. (MBJS, 2016, S.6)
Für die touristische Entwicklung der Hauptwasserwanderrouten spielen die Uferbereiche eine maßgebliche Rolle. (MBJS, 2016) Darüber hinaus dient das Motiv "Wasserreich & Höhenflüge" als Tourismusleitbild des Tourismusverbandes der Region Seenland Oder-Spree e.V. (Seenland Oder Spree e.V., 2022) In diesem Unterkapitel wird auch weitgehend auf das Leitbild Bezug genommen, indem die Hauptwasserwanderrouten in den Plan integriert werden.
In diesen Gebieten soll der Ausbau einer wassertouristischen Infrastruktur auf und an den Gewässern sowie begleitenden überregionalen Radwegen vorangetrieben werden. Der Ausbau der Infrastruktur und die entsprechenden Besucherströme sollen auf die Hauptwasserwanderrouten gelenkt werden. Damit sollen kleinere, naturbelassene Gewässer entlastet werden. Der Plan soll die Rahmenbedingungen für Gemeinden und Unternehmen schaffen, um den Ausbau des Angebots im Wasser- und Radtourismus zu fördern.

Begründung zu G 3.3.4.3 Tagebaufolgelandschaften Helenesee und Katjasee

Gemäß Lapro-LB ZK.2 und ZK.3 sollen die Tagebaufolgelandschaften ihre Eigenart beibehalten und gleichzeitig als touristische Attraktionen sowie Anziehungspunkte fungieren (Lapro LB 2022, S.17).
Der Regionalplan Oderland-Spree integriert die Tagebaufolgelandschaften in das Vorbehaltsgebiet Tourismusschwerpunktraum. In diesen Gebieten soll der Ausbau einer touristischen Infrastruktur – u.a. Campingplätze, Ferienhausiedlungen, Objekte aus der Tagebauzeit – vorangetrieben werden. Die Entwicklung des Helene- und Katjasees einschließlich ihrer Umgebung ist als Schlüsselvorhaben der Region Oderland-Spree zur Umsetzung der Regionalen Entwicklungsstrategie der Staatskanzlei benannt. Die Entwicklungspotenziale dieses überregional bedeutsamen Erholungsgebietes sollen für die Zeit der Sanierung der Tagebaufolgelandschaft (Zwischennutzung) als auch nachfolgend genutzt werden. Es wird eine multifunktionale Nutzung mit überregionaler Ausstrahlung angestrebt, deren Leitideen im Rahmen eines breit angelegten Moderations- und Partipationsprozesses noch zu ermitteln sind. Der Grundsatz richtet sich an die Akteure des Freizeit-, Erholungs- und Sporttourismus sowie an Kommunen.

Begründung zu G 3.3.4.4 Kurorte, Heilbäder und Erholungsorte

Nach dem Brandenburgischen Kurortegesetz (BbgKOG) ist für die staatliche Anerkennung „erforderlich, dass die Belange des Ortes hinsichtlich des Schutzes der Umwelt, der landschaftlichen Eigenart sowie des artgemäßen Ortscharakters in der Verkehrs-, Bau- und Bauleitplanung berücksichtigt sind. Der Kur- und Erholungsbereich muss als Sondergebiet entsprechend § 11 der Baunutzungsverordnung ausgewiesen sein. Die Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung sind zu berücksichtigen.“ (§ 1 Abs. 5 BbgKOG). In der Region Oderland-Spree befinden sich die folgenden staatlich anerkannten Heilbäder und Kurorte: Bad Freienwalde (Oder), Bad

Saarow, Buckow (Märkische Schweiz) (MSGIV, 2022). Hier sind auch staatlich anerkannte Kurorte angesiedelt: Müllrose, Neuzelle, Waldsieversdorf und Wendisch Rietz (Seenland Oder Spree e.V., 2022).

Der Plan bietet die Voraussetzungen für die weitere Entwicklung hochwertiger Tourismusangebote in den Bereichen Hotellerie, Gastronomie, Wellness und Naturtourismus in den Kur- und Erholungsorten. Diese sollen von Privatpersonen oder juristischen Personen realisiert werden. In diesen Gebieten sollten vorrangig spezielle Kureinrichtungen (Trink- und Wandelhallen, Kurpark usw.) geschaffen werden.

4.6 Verkehr und Infrastruktur

4.6.3 Trassenvorsorge Infrastruktur

Der Planteil zur Trassenvorsorge Infrastruktur behandelt die Sicherung von Flächen für eine linienbezogene infrastrukturelle Nutzung, um durch eine Flächenvorsorge den bedarfsgerechten Ausbau zu gewährleisten. Der Regelungsbedarf zur Sicherung von raumbedeutsamen Infrastrukturen ergibt sich im Vorfeld der fachrechtlichen Linienbestimmung bzw. durch den Ausschluss entgegenstehender Nutzungen.

Die Festlegungen im Planteil Trassenvorsorge Infrastruktur unterteilen sich in Grundsätze der Raumordnung zur Straßenverkehrs-, Schienenpersonennahverkehrs- und Schienengüterverkehrsinfrastruktur sowie zu Transportfernleitungen.

4.6.3.1 Planungserfordernis und -absicht

Auf Landesebene sieht der LEP HR zur nachhaltigen Infrastruktur im Grundsatz G 7.4 vor, dass Leitungs- und Verkehrstrassen räumlich gebündelt werden sollen, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen. Für Vorhaben der technischen Infrastruktur im Außenbereich sollen vorgeprägte raumverträgliche Standorte mit- oder nachgenutzt werden.

Für raumbedeutsame linienförmige Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere des Verkehrs und der Energiewirtschaft, sollen Flächen in der Region vorgehalten werden. Einerseits sollen die Trassenverlaufsplanungen der Fachplanung gesichert werden. Dies setzt voraus, dass Raumordnungsverfahren (ROV) durchgeführt werden oder wurden. Andererseits sollen regional bedeutsame infrastrukturelle Entwicklungsachsen gesichert werden, die für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung als auch für eine Verbesserung des Mobilitätsangebots im Rahmen gleichwertiger Lebensverhältnisse eine Rolle spielen. Damit sollen Nutzungen, die der Realisierung oder Reaktivierung einer Straßen- bzw. Schienenverbindung oder Transportfernleitung entgegenstehen, ausgeschlossen werden.

Im Regionalplan sollen linienhafte Infrastrukturen in Grundsätzen der Raumordnung betrachtet werden.

4.6.3.2 Methodik

Für die einzelnen Planteilkapitel zur Trassenvorsorge Infrastruktur wird die Vorgehensweise erläutert.

Straßenverkehrsinfrastruktur

Der Verlauf der Straßentrassen ist im Bedarfsplan vorläufig dargestellt, das ROV und das nachgelagerte Planfeststellungsverfahren (PFS) präzisieren den Straßenverlauf. Daher soll im Bereich des Straßenverkehrs auf nicht umgesetzte Vorhaben im vordringlichen Bedarf hingewiesen werden, sofern Sie als regionalbedeutsam eingestuft werden. Dazu wurden der Bundesverkehrs-

wegeplan (BVWP) 2030 (2017), der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (2016), der Investitionsrahmenplan bis 2023 (2020) sowie der Landesstraßenbedarfsplan Brandenburg (2010) als auch Planungs- und Bauprojekte des Landesbetriebs Straßenwesen in Brandenburg betrachtet.

Die Bundesverkehrswegeplanung wird durch die nachgeordneten Planungsverfahren, dem ROV und der Linienbestimmungsverfahren (LBV), konkretisiert. Anschließend erfolgt mit dem Planfeststellungsverfahren die Genehmigung und somit die fachplanerische Trassenfestlegung. Die Feststellung des Bedarfs ist für die Linienbestimmung nach § 16 des Bundesfernstraßengesetzes und für die Planfeststellung nach § 17 des Bundesfernstraßengesetzes verbindlich. Die regionalplanerische Trassensicherung von Aus- und Neubaumaßnahmen im vordringlichen Bedarf erfolgt im Nachgang eines ROV und im Vorfeld der Linienbestimmung bzw. Planfeststellung.

Im Rahmen eines ROV erfolgt eine Alternativenprüfung und Prüfung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen über die GL. Die Sicherung der Trassenvorsorge kann im Ergebnis eines ROV erfolgen. Die Linienbestimmung (LB) ein verbindliches Instrument der Fachplanung, mit dem festgelegt wird, wie eine Straßenverbindung verlaufen wird. Festgelegt werden der Anfangs- und der Endpunkt der Straße, die Verknüpfung mit dem vorhandenen Straßennetz und der grundsätzliche Verlauf der Trasse unter Berücksichtigung der Ortschaften oder schutzbedürftigen Bereiche.

Planzeichen sichern Trassen und damit Linien, sodass im IRP eine textliche Festlegung und keine zeichnerische Darstellung einer Trasse erfolgt. Voraussichtliche Umweltauswirkungen werden verbal-argumentativ im Umweltbericht erläutert. Sofern keine raumverträgliche Trasse im Ergebnis eines ROV vorliegt, besteht keine Grundlage für eine raumordnerische Sicherung der Trassenvorsorge für regionalbedeutsame Neubaumaßnahmen im Straßennetz.

Schienenpersonenverkehrsinfrastruktur

Für diesen Planteil wurde die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Region, das über Staats-, Länder- und Regionsgrenzen hinweg verläuft und Mittelzentren und Oberzentren mit dem großräumigen Eisenbahnnetz verbindet, betrachtet. Die Schienenpersonenverkehrsinfrastruktur (SPNV) übernimmt die Aufgabe der Erschließung im ländlichen Raum sowie die Anbindung von Fremdenverkehrs- und Naherholungsgebieten an das höherstufige Eisenbahnnetz. Für den Planteil wurden die Mobilitätsstrategie 2030 (2017), der Landesnahverkehrsplan (Entwurf 2022) sowie Potenzial- und Machbarkeitsstudien für Reaktivierungsvorhaben im SPNV, ausgewertet.

Identifizierte Planungen wurden auf anliegendes Fachrecht und regionale Belange überprüft. Für gewidmete, aber aktuell nicht für den SPNV genutzte Schienenwege ist eine regionalplanerische Trassensicherung möglich, sodass hierzu Festlegungen erfolgen sollen. Die Festlegung sichert allein die vorhandene Trasse gegenüber entgegenstehenden Nutzungen und beinhaltet keine Aussagen zur Wiedernutzung. Es handelt sich folglich um eine Bestandssicherung vorhandener Trassen. In Analogie zum Straßenverkehr erfolgt keine Festlegung für den Ausbau in Nutzung befindlicher Bahnstrecken, da dort i. d. R. entsprechendes Fachrecht vorliegt. Die Sicherung von gewidmeten aber ungenutzten Trassen ist vorbehaltlich nicht mit einer Umweltauswirkung verbunden, daher erfolgt im Rahmen der SUP ein umweltbezogener Hinweis auf eine perspektivische Nutzung.

Schienengüterverkehrsinfrastruktur

Die Schienengüterverkehrsinfrastruktur (SGV) wurde in Form von Gleisanschlüssen im räumlichen Zusammenhang mit Festlegungen im Planteil 3.3 Wirtschaftliche Entwicklung zum Ziel Z 3.3.1.1 und den Grundsätzen G 3.3.2.1 als auch zu den Logistikstandorten im Planteil 3.6.4. analysiert. Die Gleisanschlüsse in der Region an das DB Netz wurden erhoben und anschließend auf ihre räumliche Nähe zu den festgelegten Wirtschaftsstandorten geprüft:

- Logistikstandorte
- Großflächig gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV)
- Regional bedeutsame Gewerbegebiete
- Gewerbliche Bestandsgebiete mit regionaler Bedeutung (größer 25 ha)

Transportfernleitungen

Als Planungsgrundlage wurde das Gesetz zum Ausbau von Energieleitungen (EnLAG) ausgewertet. EnLAG-Vorhaben nach § 1 Abs. 1 EnLAG, für die ein vordringlicher Bedarf besteht, und die sich noch nicht im Bau befinden, sollen räumlich gesichert werden.

Gleichfalls wurden Vorhaben im Netzentwicklungsplan Strom 2021-2035 (2022) und der Stand der ROV für Transportfernleitungen für die Produkte Strom, Gas und Rohöl in der Region ausgewertet. Vorhaben, die bereits einen Planfeststellungsbeschluss erhalten und sich in der Umsetzung befinden, unabhängig vom Baufortschritt, benötigen auf regionaler Ebene keine Trassensicherung mehr. Dazu zählen bspw. die Uckermarkleitung Süd von Neuenhagen (b. Bln.) Richtung Schwedt/Oder sowie die Erdgasfernleitung EUGAL[1].

Sobald für linienförmige Infrastrukturen eine Linienbestimmung durch die Fachplanung erfolgt ist, erfolgt keine Ausweisung im Rahmen des IRP. Demnach sollen Vorhaben die noch keine Planreife erlangt haben im Vorfeld der fachrechtlichen Planfeststellung gesichert werden. Ein abgeschlossenes ROV mit Raumverträglichkeitsuntersuchung ist jedoch eine Bedingung für die regionalplanerische Trassenvorsorge.

4.6.3.3 Begründung

Begründung zu G 3.6.3.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

Für die Entwicklung des großräumigen und überregionalen Straßennetzes wurden die o. g. Rahmensetzungen des Bundes und Landes Brandenburg ausgewertet und auf regionalplanerische Belange geprüft. Auf Maßstabsebene der Regionalplanung ist eine flächenscharfe Darstellung und Sicherung, bspw. potenzieller Ausbaustreifen entlang der bestehenden Straßentrassen der BAB A 12 und B 112, nicht möglich. Bei letzteren handelt es sich um die Sicherung von genutzten Bestandstrassen, für die eine hinreichende fachrechtliche Sicherung bereits besteht.

Sobald für linienförmige Infrastrukturen eine Linienbestimmung durch die Fachplanung erfolgt ist, ist diese Planung der Trassensicherung auf regionaler Ebene entzogen, sodass rein eine nachrichtliche Übernahme erfolgen kann. Dazu zählen die Ortsumfahrungen (OU) B 112 3. BA Frankfurt (Oder), B 112 Eisenhüttenstadt/Neuzelle, B 167 Bad Freienwalde (West) und B 87 Markendorf. Gleiches gilt für Straßenvorhaben mit PFS-Beschluss bzw. bereits im Bau befindliche Vorhaben. Vorhaben im vordringlichen Bedarf, die voraussichtlich nicht (wieder) im neuen BVWP aufgenommen werden, wurden in Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen zurückgestellt. Das betrifft die Maßnahmen OU Neuhardenberg, OU Gusow/Platkow und OU Vevais, die mit Staus „Ohne Planung“ gekennzeichnet sind.

Hingegen soll die voraussichtliche Trasse der Ortsumfahrung der in Ost-West-Richtung verlaufenden Bundesstraße B 1 in der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin, Ortsteil (OT) Tasdorf, als Straßenneubaumaßnahme im Regionalplan festgelegt werden. Die B 1 durchläuft nach der Querung der BAB A 10 den OT Tasdorf. Im räumlichen Zusammenhang werden regional bedeutsame Gewerbegebiete ausgewiesen, die in Kombination mit dem Logistikstandort am Güterbahnhof sowie gewerblichen Bestandsgebieten für die verkehrliche Maßnahme relevant sind. Mit der Neubaumaßnahme der OU Tasdorf soll das großräumige Straßennetz verbessert und die Entlastung des Siedlungsschwerpunktes im OT Tasdorf erreicht werden. Die Maßnahme kann den Verkehrsfluss zwischen der Metropole Berlin, den Mittelzentren Neuenhagen bei Berlin und Seelow sowie dem anliegenden GSP-Ortsteil Rüdersdorf und Fredersdorf-Süd aufwerten. Ergänzend übernimmt die Bundesstraße B 1 großräumige Verbindungfunktionen zwischen dem polnischen Oberzentrum Gorzów Wielkopolski und Berlin sobald die Grenzbrücke in Küstrin-Kietz für den Schwerlastverkehr freigegeben ist.

[1] Europäische Gas-AnbindungsLeitung (EUGAL)

Mit dem Grundsatz G 3.6.3.1 soll eine frühzeitige Trassensicherung erreicht werden, in dem andere Baumaßnahmen von geringerem Belang den Straßenverlauf nicht überplanen. Raumbedeutsame Planungen sollen den Ausbauzielen des BVWP nicht entgegenstehen.

Straße	Ausbaumaßnahme	Begründung	Nutzungsanschluss
B 1	Ortsumgehung Tasdorf	VB BVWP (2016)	LOG Güterbahnhof Rüdersdorf, RBG Am Güterbahnhof, RBG Strausberger Straße Ost, GE Tasdorf und Tasdorf Süd, GE Rüdersdorf-West

Tabelle 13: Straßenneubaumaßnahme in Oderland-Spree

Begründung zu G 3.6.3.2 Schienenpersonenverkehrsinfrastruktur

Im Rahmen der Landes- und Regionalentwicklung ist die Eisenbahn als Raumerschließungskomponente sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr im Fern- und Regionalbereich bedeutsam. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG). Die Erschließung einer Region durch eine reaktivierte Eisenbahnstrecke kann zu einer nachhaltigen Belebung des ÖPNV führen.

Dabei soll die siedlungsstrukturelle und verkehrliche Entwicklung aufeinander abgestimmt werden, Trassen gebündelt, transeuropäische Verkehrsnetze und grenzüberschreitende Verkehre entwickelt und die Anbindung an den Schienenverkehr für die Siedlungsbereiche verbessert werden (§ 7 LEPro, 2007). Der LEP HR weist im Grundsatz 8.1 daraufhin, dass mit einer an den Verkehr angepassten Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung, die Verkehrsbelastung und zusätzliche Verkehre vermieden werden sollen.

Für die Entwicklung des Schienennetzes sollen gewidmete Bahnstrecken bzw. Streckenabschnitte, die nicht für Bahnzwecke genutzt werden, für eine Reaktivierung gesichert werden. Es soll eine vorsorgliche Sicherung von regional bedeutsamen Schienenstrecken gegenüber anderen Raumansprüchen erfolgen. Die Trassensicherung soll einer infrastrukturellen Reaktivierung dienen. Im Vordergrund steht die Verhinderung einer Entwidmung und Inanspruchnahme dieser Flächen durch andere Nutzungen, die im Konflikt mit einer Infrastrukturnutzung stehen. Festlegungen zur Trassensicherung dienen rein der Sicherung von Streckenabschnitten, deren Anteil innerhalb der Region liegen. Der Zweckentfremdung soll vorgebeugt werden, was eine Wiederinbetriebnahme der Strecken bei veränderten Rahmenbedingungen ermöglicht.

Die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes wird mit dem Ziel überarbeitet, den Anteil des Umweltverbunds an allen Wegen in Brandenburg auf 60 % bis 2030 zu steigern (KoV BB, 2019, Z. 431). Für einen Modal Split in dieser Höhe sind Schienenverbindungen unerlässlich. Der ÖPNV soll aus Gründen des Umwelt- und Klimaschutzes zur Lösung der Verkehrsprobleme, insbesondere im Berliner Umland, und zur Verbesserung der Anbindung des ländlichen Raumes gestärkt werden. Die Prüfung von Angebotskonzepten wie die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken obliegt dem MIL und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), die im Landesnahverkehrsplan 2023-2028 den Rahmen setzen. Begleitend dazu wurde eine Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Bahnstrecken im Auftrag des MIL erstellt.

Das Gutachten prüfte Strecken mit Reaktivierungspotenzial anhand von einheitlichen und vergleichbaren Standards.

Bahnstrecke	**Art**	**Länge**	**Studien**	**Nutzungsanschluss GIV/RGB/Logistik/GEGI**
Fredersdorf (b. Bln.) - Rüdersdorf (b. Bln.)	S-Bahn	5,4 km	Potenzialstudie Platz 4 in BB (PTV, 2021[2]) Machbarkeitsstudie MIL/VBB geplant	RBG Fredersdorfer Straße/Seestraße Logistikstandort Güterbahnhof RBG Am Güterbahnhof RBG Strausberger Straße Ost GE Tasdorf und Tasdorf Süd GE Rüdersdorf-West
Werneuchen - Wriezen	Regionalbahn	24,6 km	Potenzialstudie Platz 9 in BB (PTV, 2021[2]) Machbarkeitsstudie liegt vor 2022[3], ggf. Vertiefung durch MIL/VBB	RBG Wriezen-Mariannenhof RBG Altlandsberg an der A10

Tabelle 14: Bahnstrecken mit Reaktivierungspotenzial in Oderland-Spree

Die Strecke Fredersdorf (b. Bln.) nach Rüdersdorf (b. Bln.) wurde für den Personenverkehr stillgelegt, jedoch fungiert auf der Strecke weiterhin der Güterverkehr zum Zementwerk. Die Verantwortung für die Eisenbahninfrastruktur liegt beim jeweiligen Betreiber bzw. Eigentümer der Schienenwege. Die Strecke Werneuchen, über Tiefensee nach Wriezen ist nach § 11 AEG stillgelegt, sodass kein Regionalbahnverkehr mehr stattfindet. Beim Neubau der B 167a wurde für eine Kreuzung an der OU Wriezen bundeseigene Eisenbahninfrastruktur nach § 23 AEG von Bahnbetriebszwecken entwidmet. Gesichert werden soll der Trassenverlauf innerhalb der Region von der Grenze des Landkreises Barnim bis zum Endpunkt in der Stadt Wriezen, um eine Verlängerung und Reaktivierung der Regionalbahnlinie RB 25 von Berlin über Werneuchen bis nach Wriezen perspektivisch zu ermöglichen.

Im Hinblick auf eine Reaktivierung ist auf den Strecken neben einem verkehrlichen Potential die räumliche Eignung aus regionalplanerischer Perspektive gegeben. Die in Tabelle 4 benannten Strecken bzw. Streckenabschnitte beinhalten nicht alle jemals in Oderland-Spree stillgelegten Strecken. Nicht enthalten sind Strecken, die ihre verkehrliche Bedeutung weitestgehend verloren haben und die wegen ihrer Trassierung bzw. räumlichen Lage für ein attraktives Nahverkehrsangebot nicht mehr geeignet sind.

Die in Tabelle 14 aufgeführten Eisenbahnstrecken sollen für die Reaktivierung für den SPNV geprüft werden. Die Strecke Fredersdorf-Rüdersdorf sowie die Wriezener Bahn wurden in der Potenzialanalyse des MIL mit hohem Reaktivierungspotenzial eingestuft. Bei den Strecken ist nach Stilllegung keine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erfolgt. Für die Strecken werden voraussichtlich durch das MIL in Zusammenarbeit mit dem VBB Machbarkeitsstudien durchgeführt und sollen zukünftig vertiefend im Hinblick auf eine Reaktivierung für den SPNV betrachtet werden. Für die in Tabelle 14 aufgeführten Bahnstrecken soll die Trassensicherung den Streckenverlauf schützen.

Herausgehoben sei, dass es sich um die reine flächenbezogene Trassensicherung für Schienenwege und nicht um Aussagen zur Realisierung von Verkehrswegen (z. B. Haltepunkte) handelt. Im Regionalplan sollen Trassenkorridore von Eisenbahnstrecken, die gänzlich oder in Trassenabschnitten nicht mehr für den SPNV genutzt werden, vor einer Belegung mit anderen Nutzungen

[2] Auftraggeber: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
[3] Auftraggeber: Initiative Wriezener Bahn e.V.

bzw. vor einer Zersplitterung der Grundstücke, raumordnerisch geschützt sollen. Damit soll erreicht werden, dass bei einer künftigen Reaktivierung der Strecke für den SPNV ein vereinfachtes Genehmigungsverfahren angewendet werden kann.

Begründung zu G 3.6.3.3 Schienengüterverkehrsinfrastruktur

In verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie die Schiene und Wasserstraße zu verbessern (§ 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG). Der LEP HR beschreibt in G 2.4: *Neben der Entwicklung konzentrierter Logistikstandorte ist für die umweltfreundliche Abwicklung spezifischer Güterverkehrsbeziehungen die Sicherung, Schaffung und Nutzung geeigneter Gleisanschlüsse von erheblicher Bedeutung und soll daher bei entsprechenden Planungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit gewerblicher Entwicklung und (Um-)Nutzung von Bahnflächen berücksichtigt werden (vgl. S. 28 LEP HR)".*

Die Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsinfrastruktur (SGV) soll durch die Sicherung der Gleisanschlüsse gestärkt und für eine nachhaltige Gewerbegebietsentwicklung an den Wirtschaftsstandorten vorgehalten werden. Durch die zielgerechte Sicherung und Entwicklung der o. g. Gebiete mit Gleisanschlüssen soll im Regionalplan der Erhalt von schienengebundener Infrastruktur bzw. bahnbetrieblicher Standorte zur Verlagerung von Güterverkehrspotenzialen auf die Schiene gefördert werden. Damit sind regional bedeutsame Gleisanschlüsse an die SGV und ihre nachfolgende Infrastruktur (Anschließer) zu sichern.

Der SGV soll als umweltfreundliche Alternative zum Straßengüterverkehr über den Ausbau des Kombinierten Verkehrs gefördert werden. Die in der Region vom Güterverkehr genutzten Bahnstrecken sollen erhalten und für den Ausbau der Güterbeförderung unter Berücksichtigung von Schnittstellen entwickelt werden. Die Revitalisierung von bestehender Schieneninfrastruktur (Anschlussbahnen) für schienengüteraffine Industrie- und Gewerbebetriebe kann zu einer nachhaltigen Steigerung des Umschlagvolumens auf der Schiene führen. Bei der Ansiedlung von Betrieben mit hohem Güterverkehrsaufkommen sollte geprüft werden, ob ein Bahnanschluss Transporte auf der Straße vermeiden kann. Die Leistungsfähigkeit der Schienengüterverkehrsinfrastruktur soll durch die Sicherung der Gleisanschlüsse gestärkt werden, sodass die in G 3.6.3.3 aufgelisteten Gleisanschlüsse sowie die dahinterliegenden Infrastrukturen zu sichern und bei Bedarf zu nutzen sind.

Der Schienengüterverkehr (SGV) kann große Transportkapazitäten umweltfreundlich abwickeln daher soll auf den großräumigen und überregionalen Verkehrsverbindungen eine ausreichende Anzahl an Trassen für ein leistungsfähiges SGV-Angebot vorgehalten werden. Dazu sollen die zur Entlastung der Hauptstrecken dienenden Nebenstrecken erhalten und bedarfsgerecht ausgebaut werden. Logistik- und Hafenstandorte sollen direkt an den SGV angebunden werden. Die Erschließung von RBG soll durch den Erhalt der Güterverkehrsstrecken, der Industriestammgleise sowie Privatgleisanschlüsse gesichert werden. Standorte an Schienenstrecken sollen möglichst für schienenaffine Betriebe vorgehalten werden. Gleichfalls sollen bestehende Umschlagstellen und regionale Logistikzentren vorrangig unter Berücksichtigung der Schienenerschließung entwickelt werden. Für Logistikstandorte ist eine schienengebundene Anbindung in Richtung der KV-Terminals sowie die Erreichbarkeit überregionaler Häfen in Hamburg, Bremerhaven, Cuxhaven als auch Szczecin / Gdynia (PL) sowie Rotterdam (NL) / Antwerpen (BL) von Bedeutung, sodass vorhandene öffentliche als auch private Gleisanschlüsse zu sichern und nach Bedarf zu reaktivieren sind.

Begründung zu G 3.6.3.4 Transportfernleitungen

Den räumlichen Erfordernissen für eine kostengünstige, sichere und umweltverträgliche Energieversorgung einschließlich des Ausbaus von Energienetzen ist Rechnung zu tragen (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 ROG). Die Raumordnungspläne sollen Festlegungen zu den zu sichernden Standorten und Trassen für Infrastruktur enthalten, dazu zählen auch Energieleitungen (§ 13 Abs. 5 Nr. 3 ROG). Das MKRO Leitbild 4.2 „*Ausbau der erneuerbaren Energien und der Netze steuern*" sieht die

Sicherung von Trassen für den koordinierten Ausbau des Stromübertragungs- und des Stromverteilnetzes als erforderlich an (BMVi 2016, S. 36). Die verstärkte Nutzung regenerativer Energien und der hierzu erforderliche Netzausbau bedürfen der überörtlichen, planerischen Konzeption sowie der regionalen Trassenvorsorge. Daher sollen Transportfernleitungen für den Netzausbau im Regionalplan aufgenommen werden.

In ober- und unterirdischen Transportfernleitungen können bei geringem Flächenbedarf große Mengen über weite Strecken befördert werden. Schutzstreifen und andere Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur dürfen sich in der Regel überlappen. Durch Bündelung mit vorhandenen Leitungen, Straßen und Schienenwegen können Leitungsvorhaben flächensparend und zerschneidungsvermeidend verlegt werden. Abweichungen vom Bündelungsprinzip ergeben sich durch die naturräumlichen Gegebenheiten. Der Grundsatz **3.6.3.4** soll sicherstellen, dass Flächen einerseits für neue, anderseits für parallel zu Transportfernleitungen verlaufende Infrastrukturen für die Aufnahme weiterer Leitungen in der Bauleitplanung freigehalten werden bzw. die Möglichkeit der Nutzung und Erweiterungsoptionen bestehender Transportfernleitungen nicht durch neue Planungen und Maßnahmen eingeschränkt werden. In der Region sind Flächen für den Trassenverlauf des Interconnector zwischen Deutschland und Polen relevant, die von Eisenhüttenstadt zur Bundesgrenze verlaufen. Entsprechende Flächen sollen für die Umsetzung des EnLAG12-Vorhabens Richtung Baczyna (Polen) freigehalten werden.

Bezeichnung	**Leitung**	**Verlauf**
EnLAG12[4]	380 kV	Interconnector Eisenhüttenstadt - Baczyna (Polen)

Tabelle 15: Sicherung der Transportfernleitung in Oderland-Spree

Die Errichtung des 3. Interconnector von Eisenhüttenstadt bis Plewiska (PL) ist ein Europäisches Vorrangprojekt unter der Bezeichnung „*Neuer Verbund zwischen Deutschland und Polen*“. Das Projekt „380-kV-Freileitung 3. Interconnector Eisenhüttenstadt - Plewiska“ ist als vordringlicher Bedarf in der Anlage zum Energieleitungsausbaugesetz (EnLAG) als Nr. 12 aufgeführt. Mit der Aufnahme in den Bedarfsplan ist die energiewirtschaftsrechtliche Notwendigkeit, insbesondere die Vereinbarkeit mit den Zielen des § 1 EnWG und die Vordringlichkeit des 3. Interconnectors, verbindlich festgestellt (GL, 2015, S.6 ff).

Das ROV für den Neubau des deutschen Abschnitts des 3. Interconnectors wurde in 2014 zurückgestellt, da von polnischer Seite eine Gesamtinbetriebnahme vor 2030 nicht in Aussicht gestellt wurde. Das EnLAG-Vorhaben 12 befindet sich somit weiterhin in Planung. Eine Raumverträglichkeitsuntersuchung nach § 15 Abs. 1 ROG für den Neubau in neuer Trasse liegt vor.

Das Vorhaben zum 3.Interconnector soll als Erfordernis der Raumordnung zukünftig Berücksichtigung finden. Daher soll die Freihaltung des Trassenverlaufs eine zukünftige Inkraftsetzung der Maßnahme ermöglichen, sobald gemeinsam mit der polnischen Generalverwaltung das Vorhaben genehmigungsrechtlich abgeschlossen wurde. Durch Freihaltung von Flächen kann verhindert werden, dass in der Zukunft erforderliche Leitungsvorhaben in Verdichtungsbereichen nicht mehr oder unter erschwerten Bedingungen umsetzbar sind. Soweit raumstrukturell möglich, sollte die Freihaltung ermöglichen, die vorhandenen oder konkret geplanten Leitungen separat aber im gleichen Korridor räumlich zu verankern.

[4] Energieleitungsausbaugesetz (EnLAG)

4.6.4 Logistikstandorte

In Logistikstandorten sollen sich die Funktionen des Güterumschlags und des Gütertransports konzentrieren. Zur Verlagerung des Straßengüterverkehrsaufkommens auf die Schienenwege und Wasserstraßen sollen raumbedeutsame logistische Funktionen und Einrichtungen auf die ausgewiesenen multimodalen Verkehrsknoten (MV) sowie die regional bedeutsamen Verkehrsgewerbestandorte (VGS) mit Schienenanschluss, konzentriert werden.

Die raumordnerische Festlegung sichert die Funktion des Logistikstandorts. Der Fachplanung und der Bauleitplanung wird die Möglichkeit zur weiteren Ausgestaltung des Logistikstandortes gegeben. Die Funktionszuweisung im Regionalplan erfolgt als Grundsatz der Raumordnung.

4.6.4.1 Planungserfordernis und Planungsabsicht

Brandenburg ist ein Flächenland mit einer Ausdehnung von 29.654 km² und rund 2,5 Mio. Einwohnern (2021) und verfügt über multimodale Infrastrukturen. Logistische Infrastrukturen übernehmen eine Funktion für die Daseinsvorsorge und werden als Bestandteil kritischer Infrastruktur[5] angesehen. Die Region ist als Logistikstandort zur Versorgung der Metropole Berlin, als Seehafenhinterland- sowie als Transitregion zwischen Ost- und Westeuropa etabliert.

Auf Landesebene sieht der LEP HR im Grundsatz G 2.4 vor, dass Logistikfunktionen an geeigneten Standorten gebündelt und bestehende Standorte bedarfsgerecht weiterentwickelt werden sollen. Dabei sollen die Potenziale, die sich durch die transeuropäischen Entwicklungsachsen ergeben, berücksichtigt werden. Geeignete Standorte zeichnen sich durch Multimodalität und eine leistungsfähige Anbindung an das übergeordnete Verkehrswegenetz aus. Die RegPl-RL (ABl./19, [Nr. 49], S.1351) beinhaltet die Aufgabe für die Regionalplanung, den Logistikstandorten in Brandenburg ihre logistische Funktion zuzuweisen. Nach der RegPl-RL sind Standorte für den Gütertransport und Güterumschlag mit der Funktion als Logistikstandort zu belegen. In den Logistikstandorten soll sich neben dem Transportgewerbe auch transportbegleitende Dienstleistung konzentrieren. Im Regionalplan wird die Lage der logistischen Schnittstelle an den Verkehrsknoten und den Verkehrsgewerbestandorten ausgewiesen. Das Wachstum des Handels und die Nachfrage nach Umschlaginfrastruktur steigert die Flächenbedarfe der Logistikstandorte, sodass gepaart mit den verkehrlichen Auswirkungen eine Raumbedeutsamkeit ableitbar ist (BBSR, 2018, S.149). Die MKRO (2022) wies daraufhin, dass die Veränderung der Logistikinfrastruktur eine Standortsicherung in Raumordnungsplänen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung erforderlich macht (MKRO, 2022, S.1 f.).

Die Lieferwege über die Straße, die Schiene, den Luftweg und die Wasserstraße sollen sich mit den dazugehörigen Umschlageinrichtungen in Flughäfen, Häfen und Containerterminals zu leistungsfähigen Verkehrsknoten weiterentwickeln. In strategischer Lage an transeuropäischen Korridoren (TEN-T-Korridoren) sollen sich die Infrastrukturen in der Region innerhalb des Logistiknetzwerks des „North Sea-Baltic-Korridors“ und „Orient / East-Mediterranean Corridor“ entwickeln. In der Modalverteilung des Seehafenhinterlandverkehrs (SHHV) sind der Straßenverkehr sowie der Schienenverkehr dominierend. Die Grenzlage der Planungsregion zur Republik Polen führt zu einem Wachstum bei grenzüberschreitenden Güter- und Transitverkehren. Zur Gestaltung der Herausforderungen ist es erforderlich den Güterverkehr durch geeignete Instrumente nachhaltig zu gestalten. Folgende Ansätze werden verfolgt:

Verkehrsvermeidung	Verkehrsverlagerung	Antriebswende

[5] Mulitmodale Infrastrukturen gehören als Teil des Sektors „Transport und Verkehr“ zu den kritischen Infrastrukturen

Güterverkehrsmengen sollen unter Berücksichtigung der Quelle-Senke-Relation langfristig auf nachhaltige Verkehrsträger wie die Eisenbahn und die (Binnen-)Schifffahrt verlagert werden, um auch den SHHV, den Transitverkehr sowie die Versorgung der Metropole Berlins klimaschonender und umweltfreundlicher zu gestalten. Brandenburg strebt bis 2050 Klimaneutralität an, sodass im Verkehrssektor kein Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase mehr erfolgen soll und unvermeidbare Restemissionen kompensiert werden sollen.

Die Region Oderland-Spree bietet für die Verkehrsträger Straße und Schiene im kombinierten Verkehr gut ausgebaute Infrastrukturen an. Die Luftfracht als auch der Containerverkehr auf der Wasserstraße sind nur in Sonderfällen relevant. Der offene Wagenverkehr als auch der Transport von Schüttgut über SOW bzw. OSK zeigt Entwicklungsperspektiven auf. Potenziale zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs bieten die multimodalen Standorte in den KV-Terminals des GVZ Berlin-Ost Freienbrink und des GVZ Frankfurt (Oder) sowie die potenzielle Trimodalität der Hafenstandorte. Perspektivisch kann die Region Güterströme auf die Schienen- und Wasserwege verlagern (IPG 2008, k. A.). Mit der Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz wie die/den

Bundesautobahn BAB A 12 / A10	Nordsee-Ostsee-Korridor
Schienenweg Berlin-Kostrzyn nad Odra	Wasserstraße SOW bzw. OSK

besitzt die Region Potenziale, die einen nachhaltigen Güterverkehr für wertschöpfende Betriebe perspektivisch trimodal ermöglichen. Die überregionale Verkehrsinfrastruktur stellt eine gute Basis für einen nachhaltigen Güterverkehr in Oderland-Spree dar. Standortbedingt als auch im Verkehrsnetz können Infrastrukturdefizite bestehen, denen mit einer Planungsvorsorge begegnet werden kann.

Die Notwendigkeit von multimodalen Verkehrsknoten (MV) und regional bedeutsamer Verkehrsgewerbestandorte (VGS) ergibt sich einerseits durch das nationale Ziel zur Treibhausgasminderung im Verkehrssektor und andererseits aus der wirtschaftlichen Relevanz der Transport- und Logistikbranche im Land Brandenburg.

- Multimodale Verkehrsknoten sollen sich als Knotenpunkte, an denen der Umschlag von Gütern von einem Verkehrsträger auf ein oder mehrere Verkehrsträger erfolgt, entwickeln. Die logistische Schnittstelle zwischen mehreren Verkehrsträgern soll einen multimodalen Verkehrsknoten für den überregionalen Güter- und Warenverkehr durch die Bündelung von Straßen-, Schienen- und im Optimalfall Wasserwegen bilden.
- Verkehrsgewerbestandorte dienen der Sammlung, Bündelung, (Neu-)Sortierung und Verteilung von Einzelverkehren im Schienenverkehr. Sie sollen sich als Logistikstandort entwickeln, indem der Schienenanschluss an eine überregionale Schienenstrecke funktionsgerecht sichergestellt oder eine Einbindung an eine überregionale Verkehrsinfrastruktur erreicht werden soll.
- Die Sicherung und Nutzung geeigneter und leistungsfähiger Gleisanschlüsse ist bei MV als auch VGS von Bedeutung und soll bei Planungen und Maßnahmen im Zusammenhang mit gewerblicher Entwicklung und (Um-)Nutzung von Bahnflächen berücksichtigt werden.

Mit der raumordnerischen Funktionszuweisung soll eine Verlagerung des Gütertransports auf die Schienenwege und Wasserstraße gefördert werden. An den Standorten mit der Funktionszuweisung „Logistikstandort“ sollen Flächen für Umschlaganlagen sowie Anschlussmöglichkeiten an die großräumigen Verkehrsnetze von Schiene und (Wasser-) Straße vorgesehen werden. Die transnationalen Entwicklungsachsen beim Güteraustausch im deutsch-polnischen Verflechtungsraum sind zu berücksichtigen.

Die Wirtschaft soll einerseits ihr Potenzial in der Region entfalten, andererseits sollen Schutzgüter vor einer flächenintensiven Neuinanspruchnahme geschont werden. Die logistischen Schnittstellen sind unter Rücksichtnahme auf ökologische sowie verkehrlich induzierte Wirkungen zu entwickeln. Die Planungsabsicht ist die Sicherung und vertiefende Erschließung bestehender Logistikfunktionen an existierenden Standorten, unter Beachtung der Auswirkungen auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung. Folglich wird im Regionalplan einem Standort die Logistikaufgabe und damit seine logistische Funktion zugewiesen, die am Standort bereits erbracht wird oder einst erbracht wurde. Somit sollen Standorte, an denen logistische Infrastrukturen anliegen, gesichert und entwickelt werden. Die Entwicklung von MV und VGS soll mit möglichst geringen Raumnutzungskonflikten für den Güterumschlag und Warenaustausch erfolgen. Logistikstandorte sollen mit anderen Raumnutzungen koordiniert und abgewogen werden. Zugleich soll Planungssicherheit für die kommunale Bauleitplanung, für die Logistikwirtschaft, logistikaffine Wirtschaftsbereiche als auch für die Betreiber von logistischen Schnittstellen geschaffen werden.

4.6.4.2 Methodik für Logistikstandorte

Die nachfolgend beschriebene Methodik wurde auf Standorte für den Gütertransport und Güterumschlag in folgenden Arbeitsschritten angewendet.

Arbeitsschritt 1: Identifizierung der Standorte für den Gütertransport- und umschlag

Zuerst wurden Terminals für den kombinierten Verkehr ermittelt, die in der Region im GVZ Frankfurt (Oder) und GVZ Berlin-Ost bei Freienbrink konzentriert sind. Nachfolgend wurden aktive oder zu entwickelnde Güter- und Rangierbahnhöfe in der Region recherchiert, die sich in Rüdersdorf bei Berlin, Ziltendorf sowie in Fürstenwalde/Spree befinden. Abschließend flossen in die Betrachtung von logistischen Schnittstellen die regionalen Binnenhäfen ein, die in Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Rüdersdorf bei Berlin über die SOW und OSK den Güterverkehr bedienen.

Arbeitsschritt 2: Kriterien zur Einteilung und Abgrenzung der Logistikstandorte

Die Kriterien aus der RegPl-RL wurden regionalplanerisch konkretisiert, um MV als auch VGS funktional abzugrenzen. Die Kriterien, die Standorte des Güterumschlags- und Gütertransports kategorisieren, bestehen aus räumlichen, verkehrlichen und umweltbezogenen Kriterien. Anhand dieser soll einerseits eine Unterteilung in MV und andererseits in VGS erfolgen. Für beide Standortkategorien wurden 9 Kriterien aufgestellt. Sofern die Standorte 6 Kriterien oder mehr erfüllen, werden Sie für den nächsten Arbeitsschritt, die SUP, zugelassen und sind damit vorbehaltlich für die Funktionszuweisung als Logistikstandort vorgemerkt.

Arbeitsschritt 2.1: Kriterien für Verkehrsknoten

(1) Räumliche Kriterien für Verkehrsknoten	
Flächengröße	Mindestens > 50 ha
Nutzungsanschluss GIV/RGB/GI/GE	Räumlich angrenzend an einen GIV (ohne Überlagerung) und/oder Nutzungsanschluss oder Überlagerung mit regional bedeutsamem Gewerbegebiet bzw. im räumlichen Zusammenhang mit gewerblich-industriellen Bestandsgebieten
Erweiterungsflächen	Erweiterungsflächen für Logistik affine Betriebe oder/und Infrastrukturen

(2) Verkehrliche Kriterien	
Modalität	Mindestens Bimodalität
Verkehrsträger	Verknüpfung mehrerer Verkehrsträger als logistische Schnittstelle zur Charakterisierung der Umschlagsfunktion am Standort (Straße, Schiene oder Binnenwasserstraße)
Anbindung BAB	Anbindung an die Anschlussstelle einer BAB binnen 10 km

(3) Umweltbezogene Kriterien	
Wohnbebauung	Verkehrsbedingte Belastungen der schutzwürdigen Wohnbebauung sollen durch einen Mindestabstand von 300 m vermieden werden
Ökologie	Ökologische Belastungen sollen durch einen Abstand von bis zu 500 m zu Schutzgebieten wie Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten und Flora-Fauna-Habitat Gebieten begrenzt werden
Hochwasser	Standorte, in denen ein signifikantes Hochwasserrisiko in Form eines HQ_{extrem} besteht, werden von der Funktionszuweisung ausgenommen

Tabelle 15: Kriterien für multimodale Verkehrsknoten in Oderland-Spree

Arbeitsschritt 2.2: Kriterien für regional bedeutsamer Verkehrsgewerbestandort

(1) Räumliche Kriterien für Verkehrsgewerbestandorte			
Flächengröße	Mindestens > 30 ha		
Nutzungsanschluss GIV/RGB/GI/GE	Räumlich angrenzend an einen GIV (ohne Überlagerung) und/oder Nutzungsanschluss oder Überlagerung mit regional bedeutsamem Gewerbegebiet bzw. im räumlichen Zusammenhang mit gewerblich-industriellen Bestandsgebieten		
(2) Verkehrliche Kriterien		**(3) Umweltbezogene Kriterien**	
VGS	Regional bedeutsamer Verkehrsgewerbestandort für logistikaffine Wirtschaftsbetriebe	Wohnbebauung	Verkehrsbedingte Belastungen der schutzwürdigen Wohnbebauung sollen durch einen Mindestabstand von 300 m vermieden werden
Gleisanschluss	Ein Gleisanschluss nach § 13 AEG sollte verfügbar sein. Eine Bahnanbindung an die Hauptstrecke sollte vorhanden oder möglich sein	Ökologie	Ökologische Belastungen sollen durch einen Abstand von bis zu 500 m zu Schutzgebieten wie Landschaftsschutzgebieten, Naturschutzgebieten und Flora-Fauna-,Habitat Gebieten begrenzt werden

Nächster MV	Entfernung zum nächsten Verkehrsknoten (Containerumschlag) in Königs Wusterhausen, Frankfurt (Oder) und Eberswalde im Radius von < 40 km	Hochwasser	Standorte, in denen ein signifikantes Hochwasserrisiko in Form eines HQextrem besteht, werden von der Funktionszuweisung ausgenommen
Straßenanbindung	Anbindung an eine Bundesstraße binnen 5 km		

Tabelle 16: Kriterien für Verkehrsgewerbestandorte in Oderland-Spree

Arbeitsschritt 3: Kategorisierung der Logistikstandorte
Die im Arbeitsschritt 2 benannten Kriterien wurden auf identifizierte Standorte des Güterumschlags und -transports angewendet. Im Ergebnis wurden die Standorte wie folgt kategorisiert:

Verkehrsknoten	**Punkte (max. 9)**	**Regional bedeutsamer Verkehrsgewerbestandort**	**Punkte (max. 9)**
GVZ Frankfurt (Oder) Terminal	9/9	Rüdersdorf (b. Bln) Güterbahnhof	9/9
GVZ Berlin Ost Terminal	7/9	Ziltendorf Rangierbahnhof	9/9
Fürstenwalde/Spree Terminal (in Planung)	7/9		
Eisenhüttenstadt Hafen	6/9		

Tabelle 17: Ergebnistabelle Funktionszuweisung Logistikstandort in Oderland-Spree

Die in Tabelle 17 aufgeführten Standorte erfüllen die Kriterien, um die Funktionszuweisung als Logistikstandort zu erhalten. Dabei ist das Erreichen von mindestens 6 Punkten in der Gesamtwertung maßgeblich.

Arbeitsschritt 4: Strategische Umweltprüfung der Logistikstandorte
Im nächsten Schritt wurden die Standorte für den Güterumschlag und -transport im Rahmen der SUP überprüft. Jene Logistikstandorte, deren Entwicklung sich auf Grund von schwerwiegenden negativen Umweltauswirkungen nicht eignen, werden nicht weiter verfolgt. Die verbliebenen Logistikstandorte wurden nach Abwägung mit den weiteren Flächenkategorien des Regionalplans in die Festlegungskarte aufgenommen und erhalten die entsprechende Funktionszuweisung.

Arbeitsschritt 5: Funktionszuweisung Logistikstandort
Im letzten Arbeitsschritt erfolgte die kartographische Darstellung der Funktionszuweisung. An dem Standort, an dem die logistische Funktion bzw. der Umschlag stattfindet, wird die Funktionszuweisung Logistikstandort platziert. Dabei handelt es sich entweder um ein Terminal mit Gleisanlagen, einen Rangier- bzw. Güterbahnhof oder um einen Hafen.

4.6.4.3 Begründung

Begründung zu G 3.6.4.1 Funktionszuweisung Verkehrsknoten

Um die Güterverkehre bedarfs- und umweltgerecht abwickeln zu können und die Verlagerung von Güterverkehren auf umweltfreundliche und nachhaltige Verkehrsträger (Eisenbahn, Schifffahrt) weiter zu befördern, soll der Ausbau von MV mit modernen Güterumschlageinrichtungen angestrebt werden. In MV, steht der Güterumschlag über ein Terminal des kombinierten Verkehrs als Umschlagsfunktion, im Vordergrund. Dabei soll der kombinierte Verkehr (KV) intermodal, d. h. die überwiegende Transportstrecke mit der Eisenbahn bzw. der Schifffahrt zurückgelegt und der Vor- und Nachlauf auf der Straße so kurz wie möglich gehalten werden. Die räumliche Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz mit Schiene und Straße ist bedeutend. Einerseits soll eine Verbindungsfunktion zum TEN-T erreicht und andererseits das nachgeordnete Straßennetz entlastet werden. Zur Vermeidung von Umweltbelastungen sollen Umschlagsstellen zur Güterverteilung an Standorten mit bestehender Schienen- bzw. Wasserstraßenanbindung an großräumigen Verbindungsachsen vorgehalten und nach Bedarf weiterentwickelt werden. Der grenzüberschreitende Ladungsverkehr soll vorrangig auf dem Fernverkehrskorridor des Nordsee-Ostsee-Korridors über Frankfurt (Oder) abgewickelt werden. MV sollen sich zum Schutz der Bevölkerung gegenüber hohen Güterverkehrsaufkommen an Standorten mit direkter Anbindung an die großräumige und überregionale Verkehrsinfrastruktur befinden.

Güterverkehrszentren GVZ

Multimodale Verkehrsknoten in der Region bilden die GVZ als Gewerbeflächen mit verkehrsergänzenden Funktionen. Die GVZ sollen die Entwicklung eines integrativen Verkehrssystems als auch die Einbindung der Region in das globale Güterverkehrssystem fördern und unterstützen. GVZ sind gewerbliche Baugebiete, in denen sich verkehrswirtschaftliche Betriebe, logistische Dienstleister, ergänzende Serviceeinrichtungen sowie logistikintensive Industrie- und Handelsunternehmen konzentrieren und das Gebiet an mehrere, aber mindestens zwei Verkehrsträger angebunden ist. Eine räumliche Aufteilung in mehrere, funktional gegliederte Teilgebiete ist zulässig (BMVB, 2001, S. 1f.). GVZ besitzen stationäre oder mobile Umschlagseinrichtungen, um eine Entlastung der Straße, hin zu einer umweltfreundlichen Güter- sowie Verkehrsabwicklung zu erreichen. Der kombinierte Verkehr wird durch die Existenz und den Ausbau von Umschlagterminals unterstützt.

Eine Flächenvorsorge von geeigneten Erweiterungsflächen für multimodale gewerbliche Nutzungen kann über regional bedeutsame Gewerbegebiete erfolgen. Diese Flächen sollen insbesondere für solche Betriebe vorgehalten werden, die dem Transport, der Lagerung, der Weiterverarbeitung oder dem Umschlag von Gütern dienen und dabei auf einen Anschluss an (multi-) modale Güterumschlageinrichtungen angewiesen sind. Befinden sich im räumlichen Zusammenhang mit einem RBG (multi-) modale Verkehrsknotenpunkte mit entsprechenden Infrastrukturen, so sollen angrenzende Flächen vorrangig für die Logistikwirtschaft gesichert werden.

GVZ Berlin Ost - Freienbrink

Das GVZ Berlin-Ost in Grünheide (Mark), OT Freienbrink, liegt in räumlicher Anbindung an die BAB A 10 und besitzt eine schienenseitige Erschließung mit Anschluss an den Schienenweg des Nordsee-Ostsee-Korridors über Frankfurt (Oder) und den Berliner Eisenbahnring. Das GVZ hat die Aufgabe, die aus den mittel- und osteuropäischen Staaten zu- bzw. ablaufenden Güterbewegungen, aufzunehmen und dient als Bündelungspunkt zur Versorgung der Metropole Berlin. Das GVZ besitzt eigene Schieneninfrastruktur (Stammgleis mit Ladegleisen und Lademöglichkeit, Zuführungs- bzw. Abstellgleise). Im räumlichen Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafen BER und dem Automobilstandort der TESLA-Gigafactory in Freienbrink (Nord) besitzt die Entwicklung des Logistikstandortes eine funktionale Bedeutung.

GVZ Frankfurt (Oder)

Das GVZ Frankfurt (Oder) ist ein dezentrales GVZ mit dem Teilgebiet Frankfurter Tor an der BAB A 12 und dem Teilgebiet „Containerterminal mit Rangierbahnhof – KV Terminal Frankfurt (Oder)“ im OT Nuhnenvorstadt von Frankfurt (Oder). Die Umschlageinrichtung des Containerterminals besitzt die notwendigen Eisenbahnbetriebsanlagen sowie Umschlagflächen zum Umschlag von Ganzzügen. Das KV-Terminal übernimmt intermodale Aufgaben des Containerumschlags auf dem Nordsee-Ostsee-Korridor und ermöglicht den Transport von Containern im kombinierten Verkehr. Der Standort Frankfurt (Oder) bietet ein hohes Angebot an Flächen für Logistikansiedlungen, sodass große und personalintensive Logistikansiedlungen realisiert werden können. Die Funktion als Pufferlager für Zulieferer von Komponenten, der Import und die Endproduktion gesourcter Vorproduktion bis hin zur Ersatzteil- oder After-Sales-Logistik bieten eine Perspektive für den Logistikstandort. Der Logistikstandort ist ein Bündelungspunkt für in China und Osteuropa produzierte Waren, die über das Containerterminal gebündelt, in Logistikzentren kommissioniert und nach Westeuropa verteilt werden. Die intermodale Anbindung an die Seehäfen mit Containerverkehr ermöglicht zudem einen nachhaltigen SHHV (Veres-Homm, Dr. Lippl-Seifert (2022), S. 28 ff.). Das GVZ Frankfurt (Oder) ist als Drehscheibe im SHHV etabliert und besitzt in seiner Grenzlage zu Polen eine internationale Bedeutung als Verknüpfungspunkt zwischen Mittel- und Osteuropa. Am KV-Terminal erfolgt der Güterumschlag von Zügen von und nach Berlin, Guben sowie Polen. Der Standort bietet eine hohe Relationsfrequenz und -regelmäßigkeit in die Nordrange-Häfen als auch nach Gdansk, Poznan, Kutno und Kolbuszowa an. Straßenseitig ist das GVZ in alle Richtungen vernetzt, in Ost-West über die BAB A 12 Warszawa-Paris und über die B 112 in Nord-Süd-Richtung (Veres-Homm, Dr. Lippl-Seifert (2022), S.3 f.). Das KV-Terminal im GVZ Frankfurt (Oder) bietet die Chance einer Anbindung zur Nord-Süd-Relation Richtung niederschlesische Magistrale bei Horka nach Österreich, Italien, Griechenland bis zur Türkei.

KV-Terminal „An der Staatsreserve - Fürstenwalde/Spree“

Eine für ein KV-Terminal relevante Entwicklungs- und Umnutzungsfläche liegt in Fürstenwalde/ Spree am RBG Hegelstraße mit den bestehenden Gleisanlagen der ehemaligen Staatsreserve. Das Areal soll als logistischer Vorsorgestandort erhalten und langfristig mit dem RBG Hegelstraße entwickelt werden. Der Standort eignet sich als güterverkehrstechnischer Knotenpunkt für die Ansiedlung logistikaffiner Wirtschaftsbetriebe, die Versorgung gewerblich-industrieller Bestandsgebiete und perspektivisch für das GIV Fürstenwalde-Ost sowie das RBG Lise-Meitner-Straße über den Gleisanschluss am RBG Industrie- und Gewerbegebiet Lindenstraße. Am Standort wurden in der Vergangenheit logistische Funktionen wie der Umschlag von Schüttgut erbracht, sodass eine Wiedernutzbarmachung logistischer Funktionen vor Ort erfolgen kann. Die Fläche grenzt östlich an das Gewerbegebiet Pintsch mit Bestandsunternehmen an. Der Standort bietet langfristig eine optimale multimodale logistische Schnittpunktfunktion zwischen Eisenbahn, Straße und die Schifffahrt über den nahegelegen OSK an.

Die Stadt Fürstenwalde/Spree hat im Zusammenhang mit dem GIV Fürstenwalde-Ost eine Machbarkeitsstudie zum städtischen GI Hegelstraße/Verladebahnhof beauftragt, dass neben der Verlegung des Güterverladebahnhofs auch eine Schallimmissionsanalyse beinhaltet, um das Gebiet „An der Staatsreserve“ für den Güterverkehr zu entwickeln. Die Stadt verfolgt mit dem neuen Verladebahnhof das Ziel den RWK als Logistikstandort und damit die Stadt, als regionalen Verkehrsknoten im Zuge der Entwicklung des östlichen Teils der Hauptstadtregion, zu stärken. Einerseits soll die Verlagerung des Transports von Wirtschaftsgütern auf die Schiene eine Reduktion güterverkehrsinduzierter Klimabelastungen herbeiführen und andererseits die Attraktivität des RBG Hegelstraße für ansiedlungsinteressierte Investoren erhöhen. Zudem sollen Gleisanlagen in den Gewerbegebieten im RWK Fürstenwalde/Spree durch eine Ertüchtigung bzw. Wiedernutzbarmachung gesichert werden.

Binnenhafen Eisenhüttenstadt

Der Binnenhafen in Eisenhüttenstadt soll sich langfristig trimodal entwickelten, weitere Erläuterung dazu siehe G 3.6.4.2.

Begründung zu G 3.6.4.2 Regionaler Hafenstandort

Die regional bedeutsamen Binnenhäfen Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Rüdersdorf bei Berlin sollen durch Ertüchtigung der Hafenanlagen, Sicherung der hafenaffinen Industriereserveflächen sowie durch die Integration von Straße und Schiene zu leistungsfähigen Logistikstandorten weiterentwickelt werden. Die Binnenhäfen sollen entsprechend den Erfordernissen des modernen Gütertransports langfristig gesichert und weiter ausgebaut werden. Nach § 7 Abs. 1 LHafenV können der Hafen, das Hafengebiet und die Hafenanlagen von jedermann genutzt werden, sodass die Vorhaltung moderner Binnenhäfen für die Verlagerung von Güteverkehrspotentialen auf die Wasserstraße für alle Häfen im Land Brandenburg gleichermaßen zu gewährleisten ist. Auf der SOW ist die Schiffslänge im Durchgang auf 67 m limitiert. Die Verlagerung von Güterverkehrsmengen auf die Wasserstraße kann nur durch eine Anpassung an moderne Standards der (Binnen-)Schifffahrt erreicht werden.

Der Binnenhafen in Eisenhüttenstadt soll in seiner trimodalen Funktion gesichert und für den Schienengüterverkehr ertüchtigt werden. Die Häfen in Fürstenwalde/Spree und Rüdersdorf (bei. Bln.) sind für den multimodalen Verkehr vorsorglich zu sichern und langfristig trimodal zu entwickeln. Bei konkurrierenden Nutzungsansprüchen sollte den logistikaffinen Nutzungen der dafür notwendige Raum beigemessen werden. Darüber hinaus wird von Nachfragern nach Umschlagsleistung eine leistungsfähige Infrastruktur und Umschlagtechnik erwartet, d. h. neben einem Gleisanschluss ausreichende Lager- und Umschlagkapazitäten. Die Realisierung der multimodalen Verknüpfung bedarf der Bauleitplanung und der Genehmigung einschlägiger Verwaltungsvorschriften (eisenbahnrechtlicher Planfeststellungsverfahren, Plangenehmigung, Planverzicht sowie ggf. einer BImSchG-Genehmigung).

Die Bedeutung der Häfen soll durch Modernisierung der Hafenanlagen, die Sicherung hafenaffiner Industriereserveflächen sowie eine optimale Anbindung an das Schienen- und Straßennetz gestärkt werden. Insbesondere sind die an den Hafenbecken gelegenen Bereiche für solche Nutzungen freizuhalten, die den unmittelbaren Wasserzugang benötigen. Die hierfür notwendigen Flächen sind planerisch zu sichern. Zur Sicherung der Hafenstandorte sollte auf Flächenumwidmungen im Hafenbereich verzichtet werden und die Kommunen sollten eine langfristige Ausbauplanung verfolgen. Kooperationen zwischen Binnenhäfen und den MV sollen für eine koordinierende Infrastrukturplanung genutzt werden, um den Ausbau der Anlagen für den multimodalen und kombinierten Verkehr in den Binnenhäfen zweckmäßig und zukunftsorientiert zu gestalten. Zur Verlagerung grenzüberschreitender Massenguttransporte auf die Wasserstraßen soll eine Kooperation mit den benachbarten polnischen Binnenhäfen angestrebt werden.

Binnenhafen Eisenhüttenstadt

Der Binnenhafen Eisenhüttenstadt liegt an der Schnittstelle der Oder mit dem OSK sowie am Industriegebiet Oder-Spree-Kanal. Im Hafengebiet bestehen Gleisanlagen im Nordkai, die über Grundstücke örtlicher Unternehmen durch eine Verlängerung des Gleisanschlusses entlang des OSK bis zum Rangierbahnhof in Ziltendorf verlängert werden sollen. Die Stadt Eisenhüttenstadt plant, intermodale Transportwege (Schiene, Straße, Wasserstraße) zusammenzuführen und Übergänge in Form einer trimodalen Schnittstelle zu ermöglichen. Der Hafen bietet sich als Logistikstandort zwischen Bahnverkehren aus Südost- und Osteuropa und Binnenschiffsverkehren Richtung deutsches Kanalsystem und Elbe an. Potenziale im räumlichen Zusammenhang ergeben sich mit Neuansiedlungen im GIV LOS-Ost, der ArcelorMittal GmbH, der Progroup Paper PM2 GmbH und in der Umschlagfunktion für Erzeugnisse aus Polen sowie Südosteuropa. Durch die Weiterentwicklung zum regionalen Dienstleister kann der Binnenhafen Eisenhüttenstadt Schnittstelle zu den korrespondierenden Gewerbegebieten in Deutschland und Polen sein.

Krienhafen Rüdersdorf bei Berlin

Am Krienhafen in Rüdersdorf bei Berlin ist eine dezentrale Anbindung an das Rüdersdorfer Industriebahnnetz möglich, die eine Anbindung zur Strecke 6078 (Berlin - Kostrzyn nad Odra) besitzt. Der Industriestandort Herzfelde-Ost verfügt über eine trimodale Schnittstelle, der Güterverkehrsströme über den Oderübergang Küstrin-Kietz / Kostrzyn nad Odra in und aus Richtung Gorzów Wielkopolski abwickeln kann. Der Binnenhafen „Am Krienhafen“ ist in Kombination mit dem Güterbahnhof bedeutend. Die Bildung eines dezentralen Verkehrsknotens zur intermodalen Anbindung der Verkehrsträger ist langfristig zu verfolgen. Dadurch soll am Standort Rüdersdorf bei Berlin ein neues Angebot für einen alternativen Logistikweg geschaffen werden, um die Rahmenbedingungen für die Abwicklung logistischer Prozesse in der Gemeinde sowie der Region zu verbessern und den Straßenverkehr nachhaltig zu entlasten.

Binnenhafen Fürstenwalde (Agravis)

Der Hafen in Fürstenwalde/Spree liegt als trimodaler Umschlagplatz an der SOW und verbindet Westpolen mit den norddeutschen Tiefseehäfen. Der Hafen übernimmt den Umschlag der Waren für Dritte, bevor diese der Schleuse zugeleitet werden. Der Hafen Fürstenwalde (Agravis) fungiert in bestimmtem Umfang wie ein öffentlicher Hafen, indem er eine „Vorstapelfunktion“ für die Schleuse Fürstenwalde wahrnimmt und den Umschlag für Dritte, z.B. von Futtermittel, Düngemittel und Zuschlagstoffen für die Glasindustrie durchführt (SUT, 2014, S. 2).
In östlicher Richtung zum Industrie- und Gewerbegebiet Lindenstraße liegen weitere Kaianlagen an, die mit bestehenden Gleisen nutzbar wären. Im östlichen Teil befindet sich der Gleisanschluss, der auf die Bahnstrecke 6521 (Fürstenwalde/Spree - Bad Saarow) führt, sodass eine direkte Anbindung bis zum Bahnhof Fürstenwalde/Spree Süd besteht.

Begründung zu G 3.6.4.3 Funktionszuweisung Verkehrsgewerbestandort

Regional bedeutsame Verkehrsgewerbestandorte (VGS) dienen der Sammlung, Bündelung, (Neu-) Sortierung und Verteilung von Gütern von Einzelverkehren (bspw. Einzelwagenverkehr im Schienenverkehr). Teilweise gehört auch der Umschlag von Gütern zwischen gleichen und verschiedenen Verkehrsträgern zum Leistungsspektrum. Für VGS ist, neben dem Schienenanschluss an die Hauptstrecke, die Erhaltung von nachfolgender Infrastruktur von Bedeutung.

Rangierbahnhof Ziltendorf

Am Rangierbahnhof in Ziltendorf, nördlich des Mittelzentrums Eisenhüttenstadt, werden vornehmlich Chemie-, Montan-, und Kraftwerksverkehre über den Transport von Ganzzügen und Wagengruppen bedient. Am Standort wird das Be- und Entladen, die Zugabstellung sowie die Bedienung der Anschlussbahn Guben Süd sowie die Werksbahn der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH logistisch betreut. Letztere zählt mit der Einfahrt zum Werk über die Weiche 273 südlich der B 112 nicht mehr zur öffentlichen Infrastruktur des Logistikstandortes im Regionalplan.

Der Logistikstandort übernimmt einerseits Verteilfunktionen im deutsch-polnischen Grenzraum und andererseits auch für Güter- und Warenverkehr aus benachbarten Industriegebieten wie der ArcelorMittal Eisenhüttenstadt GmbH sowie an der Seeplan-, Fähr- und Buchwaldstraße. Durch die Gegebenheit, dass der Binnenhafen Eisenhüttenstadt über den Rangierbahnhof in Ziltendorf seinen Anschluss an die Hauptstrecke zur überörtlichen Infrastruktur gewährleistet, besteht zwischen beiden Standorten eine besondere Verknüpfung. Für die perspektivische Trimodalität am Binnenhafen Eisenhüttenstadt bietet der Rangierbahnhof in Ziltendorf logistische Funktionen an, um den Zulauf-, den Umschlag und die Verteilung der schienengebundenen Güterverkehrsmengen für den Hafen sicherzustellen sowie in Zusammenarbeit mit dem Hafen Eisenhüttenstadt logistische Funktionen nachfrageorientiert anzubieten und zu entwickeln.

Perspektivisch kann der Rangierbahnhof in Ziltendorf für das zu entwickelnde GIV LOS-Ost güterverkehrstechnische Funktionen durch die bestehende Gleisanbindung Richtung Frankfurt (Oder) sowie Cottbus übernehmen. Unter Berücksichtigung der fortlaufenden Entwicklungen plant der Standort auch seine logistischen Funktionen weiterzuentwickeln.

Güterbahnhof Rüdersdorf (b. Bln)

Der im Betrieb befindliche Güterbahnhof in Rüdersdorf (b. Bln.) bietet am Standort Tasdorf-West mit der Verbindung „Rüdersdorf - Kalkwerk“ einen Rangierweg sowie Ab- und Bereitstellungsgleise an. Die Schieneninfrastruktur wird als Industriebahn mit Anschluss an die Rüdersdorfer Werkbahnen des Zementwerks genutzt. Auf der Strecke Rüdersdorf - Fredersdorf ist das Gleis der Nebenbahn vorhanden (vgl. G 3.6.3.2 Trassenvorsorge Infrastruktur - SPNV). Die RBG Am Güterbahnhof Rüdersdorf und Rüdersdorf-West liegen unmittelbar an. Letzteres liegt in Grenzlage zum Bestandsgebiet Gewerbe- und Industriepark Fredersdorf-Vogelsdorf. Perspektivisch kann bei einer Reaktivierung des Schienengüterverkehrs bis zur L 23 das regional bedeutsame Gewerbegebiet Strausberger Straße Ost über die Eisenbahn versorgt werden. In Kombination mit dem Krienhafen kann sich der Standort multimodal weiterentwickeln. Die verkehrliche Einbindung über die A 10 / B 1 als auch die am Autobahnkreuz Berlin-Hellersdorf anliegenden Gewerbegebiete bieten ein hohes Standortpotenzial für den Logistikstandort am Güterbahnhof Rüdersdorf.

ENTWURF

D. Literaturverzeichnis

50Hertz Transmission GmbH, 2013: Raumverträglichkeitsuntersuchung (RVU) zum 3. Interconnector Eisenhüttenstadt - Plewiska und Verstärkung des Netzanschlusses UW Eisenhüttenstadt. Berlin.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (AfS B-BB), Statistischer Bericht D II 1 – j / 19, 2021. Potsdam. Zugriff am 18.10.2022: https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/834d17de570008e5/32b803608c82/SB_D02-01-00_2019j01_BB.pdf

Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg, 2021. Im Kern einzigartig. Potsdam.

Arbeitsgemeinschaft Städte mit historischen Stadtkernen des Landes Brandenburg, 2021. Unsere Mitglieder. Zugriff 03.08.2022: https://www.historische-dorfkerne-brandenburg.de/texte/seite.php?id=139454

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2018: Abschlussbericht der ExWoSt-Studie „Verkehrlichstädtebauliche Auswirkungen des Online-Handels“. Bonn. Zugriff am 13.10.2022: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Studien/2015/SmartCities/SmartCities-VerkehrOnline/endbericht.pdf?__blob=publicationFile&v=1

Bundesamt für Naturschutz, Nationalparke in Deutschland, 2022a. Zugriff am 18.10.2022: https://www.bfn.de/nationalparke#anchor-3219

Bundesamt für Naturschutz, Biosphärenreservate in Deutschland, 2022b. Zugriff am 18.10.2022: https://www.bfn.de/biosphaerenreservate#anchor-6869

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), o. J.: Nachhaltige Weiterentwicklung von Gewerbegebieten. Zugriff am 26.10.2022: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/programme/exwost/Forschungsfelder/2014/Gewerbegebiete/01_Start.html

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVB), 2001: Bund- und Länder-Grundsätze zu Güterverkehrszentren (GVZ). Berlin. Zugriff am 10.06.2022: https://www.gvz-org.de/de/leistungen/download/

Bundesministerium für Wirtschaft, Verkehr und digitale Infrastruktur (BVWP), 2019: Investitionsrahmenplan 2019 - 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes. Zugriff am 26.10.2022: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile

Bundesministerium für Wirtschaft, Verkehr und digitale Infrastruktur (BVWP), 2016: Bundesverkehrswegeplan 2030. Zugriff am 18.10.2022: https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bundesverkehrswegeplan-2030-gesamtplan.pdf?__blob=publicationFile

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVi), 2016: Leitbilder und Handlungsstrategien für die Raumentwicklung in Deutschland. Geschäftsstelle der Ministerkonferenz für Raumordnung (Hrsg.). Verabschiedet von der Ministerkonferenz für Raumordnung am 9. März 2016. Berlin. Bonn. Zugriff am 18.10.2022: https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/raumordnung/mrko/leitbilder-und-handlungsstrategien-raumordnung.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen (2022): Bestätigung Netzentwicklungsplan Strom für die Bedarfsermittlung 2021-2035. Bonn. Zugriff am 24.10.2022: https://data.netzausbau.de/2035-2021/NEP2035_Bestaetigung.pdf

Deutsche Bahn AG (DB), 2021: Verzeichnis der Bestimmungsstellen für Güterwagen, gültig vom 12.12.2021 bis 10.12.2022. Nationaler Teil. Berlin.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL), 2015: Landesplanerische Beurteilung für die Planung „380-kV-Freileitung Verstärkung Netzanschluss Umspannwerk Eisenhüttenstadt“. Frankfurt (Oder). Zugriff am 24.10.20222: mdb-bb-gl-vollzug_landesplanung-rov-3interconnector-1406_lapla_vne.pdf

Initiative Wriezener Bahn e.V., 2022: Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wriezener Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen. Auftragnehmer team red Deutschland GmbH. Berlin.

Koalitionsvertrag SPD, CDU, Bündis90/Die Grünen LBrandenburg (KoV BB), 2019: Ein neues Kapitel für Brandenburg. Zusammenhalt, Nachhaltigkeit, Sicherheit. Zugriff am 18.10.2022: https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3780.de/191024_Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf

Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg (LBGR), 2020: 2. Planergänzungsbeschluss zum Planfeststellungsbeschluss vom 17.07.2014 für die Errichtung und den Betrieb der 380-kV-Freileitung Bertikow – Neuenhagen 481/482 der 50Hertz Transmission GmbH - Uckermarkleitung - sowie der damit im Zusammenhang stehenden Leitungsabschnitte. Cottbus. Zugriff am 24.10.2022: https://www.uvp-verbund.de/documents/ingrid-group_ige-iplug-bb/F8706920-9FB5-45AE-BB99-FB389B89FC14/2.%20Planerg%C3%A4nzungsbeschluss%20Uckermarkleitung%20-%20Ausfertigung%20Auslegung%20-%2012.08.2020.pdf

Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg (LBGR), 2019: Planfeststellungsbeschluss für die Errichtung und den Betrieb der 380-kV-Freileitung Neuenhagen – Wustermark – Hennigsdorf (380-kV-Nordring Berlin) im Abschnitt vom Umspannwerk Neuenhagen bis Mast 189 im Bereich Hohen Neuendorf mit Abzweigen in das Umspannwerk Malchow und das Umspannwerk Hennigsdorf – Abschnitt Brandenburg. Cottbus. Zugriff am 24.10.2022: https://umwelt-beteiligung-berlin.de/content/planfeststellungsbeschluss-fuer-die-380-kv-freileitung-nordring-berlin-abschnitt-neuenhagen

Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe des Landes Brandenburg (LBGR), 2018: Planfeststellungsbeschluss und wasserrechtliche Erlaubnisse für die Errichtung und den Betrieb der Erdgasfernleitung EUGAL - Europäische Gas-Anbindungsleitung – Abschnitt Brandenburg. Cottbus. Zugriff am 24.10.2022: https://www.uvp-verbund.de/documents-ige-ng/igc_bb/822B9858-7CAD-441B-8AA2-D8DA233C5A71/PLFB%20EUGAL%2017.08.2018.pdf

Landkreis Oder-Spree, Landschaftsrahmenplan, Karte „Landschaftsbild. Landschaften und Orte mit besonders hohem Erlebniswert: Kulturlandschaft; Naturlandschaft, naturgebundene Erholung“, 2021. Zugriff 18.10.2022: https://cdn.landkreis-oder-spree.de/lrp2022/K6_Landschaftsbild.pdf

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (IPG), 2014: Ermittlung konkreter Verlagerungspotenziale im intermodalen Verkehr unter Berücksichtigung der Transeuropäischen Korridore in Berlin-Brandenburg - Identifizierung, Spezifizierung und vorbereitende Implementierung. Abschlussbericht (Vortrag). Potsdam.

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (IPG), 2008: Untersuchung zu Möglichkeiten der Entwicklung Brandenburgs als Hub im Seehafenhinterlandverkehr. Ergebnispräsentation vom 16.06.2008. Im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg. Potsdam.

Infrastruktur- und Projektentwicklungsgesellschaft mbH (IPG), 2005: Eisenbahninfrastruktur für den Güterverkehr „Umschlaganlagen im Land Brandenburg“.

Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (MBJS), 2016: Wassersportentwicklungsplan des Landes Brandenburg. Potsdam. Zugriff am 18.10.2022: https://mbjs.brandenburg.de/media_fast/6288/final_wassersportentwicklungsplan.pdf

Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO), 2022: Auswirkungen des Online-Handels auf stationären, Handel, Siedlungsstruktur, Verkehr und Logistik – Steuerungsmöglichkeiten der Raumordnung. Endbericht der AG Online-Handel. Berlin. Zugriff am 13.10.2022: https://www.bmwsb.bund.de/SharedDocs/downloads/Webs/BMWSB/DE/veroeffentlichungen/raumordnung/mrko/mrko-46-beschluss-online-handel.pdf?__blob=publicationFile&v=3

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), 2010: Landesstraßenbedarfsplan (LStrBPl) 2010. Potsdam. Zugriff am 26.10.2022: https://mil.brandenburg.de/mil/de/themen/mobilitaet-verkehr/strassen-und-brueckenbau/strassenplanung/landesstrassenbedarfsplan/

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), 2021: Landesplanerisches Konzept. Entwicklung des Umfeldes der Tesla-Gigafactory Berlin-Brandenburg in Grünheide (Mark). Potsdam.

Ministerium für Soziales, Gesundheit, Integration und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MSGIV) , 2022: Kurorte im Land Brandenburg. Zugriff am 26.10.2022: https://msgiv.brandenburg.de/msgiv/de/themen/gesundheit/gesundheitliche-versorgung/kurorte/#

Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie Regionales (MWMT), 1997: Rohstoffsicherungskonzept für das östliche Brandenburg - Teil 1, Aachen.

Seenland Oder Spree e.V., 2022. Zugriff 03.08.2022: https://www.seenland-oderspree.de

Stadt Eisenhüttenstadt, 2006: Hafenstandort Eisenhüttenstadt – Geschich-te und Zukunft. Eisenhüttenstadt. Zugriff am 14.10.2022: http://iovg.cumed-fileserver.de/27_erfahrungsbericht1.pdf

Schifffahrt und Technik (SUT), 2014: Häfen an der Spree-Oder-Wasserstraße fehlt Planungssicherheit. Alles hängt an nur zwei Schleusen. Heft Nr. 7/2014. Zugriff am 29.09.2022: https://www.hafenkw.de/Alles-haengt-an-nur-zwei-Schleusen-876854.pdf

Statistische Ämter des Bundes und der Länder. 2019. Beherbergungsbetriebe, Schlafgelegenheiten, Gästeankünfte, Gästeübernachtungen - Jahressumme - regionale Tiefe: Gemeinden. Zugriff 01.07.2022. https://www.statistik-berlin-brandenburg.de

Teamred GmbH, 2022: Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wriezener Bahn zwischen Werneuchen und Wriezen. Bericht. Auftraggeber Initiative Wriezener Bahn e.V. Berlin.

Umweltbundesamt (UBA), 2022: Emissionen des Verkehrs. Dessau-Roßlau. Zugriff am 08.08.2022: https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs

United Nations (UN), 2001: Terminologie des Kombinierten Verkehrs 2001. New York / Genf.

United Nations (UN), o. J.: The 17 Sustainable Development Goals. Zugriff am 25.10.2022: https://sdgs.un.org/goals

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), 2021: Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten. PTV Transport Consult GmbH (Auftragnehmer). Karlsruhe. Zugriff am 26.10.2022: https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/VBB_Potenzialuntersuchung_Bericht.pdf

Veres-Homm, U., Dr. Lippl-Seifert, S. (2022): Logistische Standortanalyse für die Region Frankfurt (Oder). Frauenhofer IIS, Abschlussbericht 2022.

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB), o. J.: Brandenburg Business Guide.Zugriff am 26.10.2022: https://www.brandenburg-business-guide.de/de/karte?center=52.4225-13.1424-8

Wirtschaftsförderung Land Brandenburg GmbH (WFBB) und Berlin Partner für Wirtschaft und Technologie GmbH, 2020: Masterplan des Clusters Verkehr, Mobilität und Logistik Berlin-

Brandenburg. Berlin. Potsdam. Zugriff am 14.10.2022: https://mobilitaet-bb.de/sites/default/files/2020-09/masterplan_vml_final.pdf

Wagener & Herbst Management Consultants GmbH (W&R), 2017: Untersuchung zu den Entwicklungsperspektiven des Hafens Eisenhüttenstadt. Deutsch-Polnisches Wirtschaftsgespräch Eisenhüttenstadt, 20. April 2017. Potsdam. Zugriff am 12.10.2022: https://wagener-herbst.com/wp-content/uploads/sites/10/2017/09/20170420_NW_DtPolnWiGespr_vc.pdf

ENTWURF

E. Rechtsquellenverzeichnis

Gesetze und Verordnungen

BbgKOG	Brandenburgische Kurortegesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1994 (GVBl.I/94, [Nr. 2], S.10), geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. April 2019 (GVBl.I/19, [Nr. 12]).
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. März 2012 (GVBl.I/12, [Nr. 20]), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 28]).
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908).
BBergG	Bundesberggesetz vom 13. August 1980 (BGBl. I S. 1310), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1760) geändert worden ist.
BbgKOG	Gesetz über die Anerkennung als Kurort und Erholungsort im Land Brandenburg (Brandenburgisches Kurortegesetz - BbgKOG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Februar 1994, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 30. April 2019. (GVBl.I/94, [Nr. 2], S.10)
EnLAG	Energieleitungsausbaugesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. August 2009 (BGBl. I S. 2870), zuletzt geändert durch Artikel 3 Absatz 3 des Gesetzes vom 2. Juni 2021 (BGBl. I S. 1295).
Lapro-LB	Sachlicher Teilplan „Landschaftsbild“ (Hauptstudie) für die Fortschreibung des Landschaftsprogramms Brandenburg, Textteil (Stand Entwurf), 03.August 2022.
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 29. April 2019 ((GVBl. II Nr. 35), in Kraft getreten am 1. Juli 2019)
LHafenV	Landeshafenverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. April 1997 (GVBl.II/97, [Nr. 13]), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31. März 2009 (GVBl.II/09, [Nr. 15]).
RegBkPlG	Gesetz zur Regionalplanung und zur Braunkohlen- und Sanierungsplanung des Landes Brandenburg in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Februar 2012 (GVBl.I/12, [Nr. 13]), zuletzt geändert durch Gesetz vom 23. Juni 2021 (GVBl.I/21, [Nr. 19]).
ROG	Raumordnungsgesetz: In der Fassung vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 3. Dezember 2021 (BGBl. I S. 2694).
STRP RRGSP	Sachlicher Teilregionalplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“. Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree, Fürstenwalde, 21. September 2022

Richtlinien

EU-WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik: in der Fassung vom 22. Dezember 2000 (ABl. L 327 vom 22.12.2000, S. 1-73).

ENTWURF

RegPl-RL	Richtlinie der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg für Regionalpläne vom 21. November 2019 (ABl./19, [Nr. 49], S. 1351).

ENTWURF

Altlandsberg, Alt Tucheband, Bad Freienwalde (Oder), Bad Saarow, Beeskow, Beiersdorf-Freudenberg, Berkenbrück, Bleyen-Genschmar, Bliesdorf, Briesen (Mark), Brieskow-Finkenheerd, Buckow (Märkische Schweiz), Diensdorf-Radlow, Eisenhüttenstadt, Erkner, Falkenberg, Falkenhagen (Mark), Fichtenhöhe, Frankfurt (Oder), Fredersdorf-Vogelsdorf, Friedland, Fürstenwalde/Spree, Garzau-Garzin, Golzow, Gosen-Neu Zittau, Grunow-Dammendorf, Groß Lindow, Grünheide (Mark), Gusow-Platkow, Heckelberg-Brunow, Höhenland, Hoppegarten, Jacobsdorf, Küstriner Vorland, Langewahl, Lawitz, Lebus, Letschin, Lindendorf, Lietzen, Märkische-Höhe, Mixdorf, Müllrose, Müncheberg, Neißemünde, Neuenhagen bei Berlin, Neuhardenberg, Neulewin, Neutrebbin, Neuzelle, Oberbarnim, Oderaue, Petershagen/Eggersdorf, Podelzig, Prötzel, Ragow-Merz, Rauen, Reitwein, Rietz-Neuendorf, Rehfelde, Reichenow-Möglin, Reichenwalde, Rüdersdorf bei Berlin, Schlaubetal, Schöneiche bei Berlin, Seelow, Siehdichum, Spreenhagen, Steinhöfel, Storkow (Mark), Strausberg, Tauche, Treplin, Vierlinden, Vogelsang, Waldsieversdorf, Wendisch Rietz, Wiesenau, Woltersdorf, Wriezen, Zechin, Zeschdorf, Ziltendorf