

Die Siedlungsentwicklung in der Hauptstadtregion soll sich auf Basis des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) von 2019 und dem Strategischen Gesamtrahmen für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg von 2021 schwerpunktmäßig entlang der **Radialachsen des Schienenpersonennahverkehrs** ausrichten. Dies spiegelt sich in der Bevölkerungszunahme der letzten 10 bis 15 Jahre entlang dieser Achsen und einer weniger dynamischen Entwicklung in den Achsenzwischenräumen wider.

Vor diesem Hintergrund standen die Siedlungs- und Gewerbeentwicklungspotenziale des Berliner Außenrings und hier insbesondere an seinen **Schnittpunkten mit den Radialachsen** bisher **wenig im Fokus**. Mit der Studie sollte daher geprüft werden, ob hier erstens Potenziale für die Siedlungsentwicklung bestehen und ob diese zweitens in Verbindung mit einer nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturentwicklung am BAR das zukünftige Bevölkerungswachstum im Kernraum der Hauptstadtregion besser auffangen bzw. gezielt im Umfeld geeigneter Schnittpunkte steuern können. Die Studie soll einen **Diskussionsprozess** darüber anstoßen und ermöglichen, ob am BAR und hier insbesondere an den Schnittpunkten mit den radialen Schienenachsen Chancen für eine zukünftige, nachhaltige und an den verkehrlichen Herausforderungen orientierte Siedlungsentwicklung bestehen.

Folgende **Arbeitsschritte** sind erfolgt:

- ≡ Zusammenstellung und Bilanzierung der Siedlungsentwicklung (seit 2013) und der Verkehrsinfrastruktur (Bestand) im Erschließungskorridor des Berliner Außenrings
- ≡ Ermittlung von Potenzialen für eine zukünftige Siedlungsentwicklung mit Fokus auf die Schnittpunkte zwischen dem BAR und den radialen Schienenverkehrsachsen (Untersuchungsräume)
- ≡ Ermittlung, Bewertung und grundsätzliche Einschätzung bahntechnischer Erfordernisse (Verkehrstationen, Verbindungskurven, Umsteigemöglichkeiten usw.) am BAR
- ≡ Ableitung von ersten Handlungsempfehlungen für eine nachgelagerte, vertiefte Betrachtung ausgewählter Untersuchungsräume
- ≡ Erarbeitung einer Grundlage für die weitere Kommunikation mit Stakeholdern und Entscheidungsträgern in Berlin und Brandenburg bzw. ggü. Dritten

Untersuchungsbereich und Methodik

Untersuchungsbereich

Für die Zusammenstellung und Bilanzierung der Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahre (seit 2013) wurden auf Brandenburger Gebiet Kommunen bzw. Gemeindegebiete sowie in Berlin die Bezirke und Ortsteile ausgewählt, die fünf oder weniger Kilometer vom Berliner Außenring entfernt sind (Korridor).

Für die **Potenzialermittlung in den Untersuchungsräumen** an den Schnittpunkten des BAR mit den Radialstrecken wurde ein zwei Kilometer großer Radius definiert. Insgesamt wurden zehn Untersuchungsräume auf Brandenburger Gebiet ausgewählt, für die auf Basis verschiedener Szenarien Siedlungsentwicklungspotenziale untersucht wurden. Auf Berliner Stadtgebiet bestehen weitere fünf Untersuchungsräume bzw. Schnittpunkte des BAR mit den Radialstrecken. Hier wurden die bereits bekannten Entwicklungsvorhaben (Wohnen / Gewerbe) ermittelt und zusammengestellt und daher keine weiteren Potenziale berechnet.

Methodik

Für die Bilanzierung der Siedlungs- und Arbeitsmarktentwicklung wurden **verfügbare Daten** des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg sowie der Bundesagentur für Arbeit ausgewertet. Für die Bewertung der Verkehrsinfrastruktur im Bestand und möglicher Handlungsbedarfe wurde neben der Auswertung von Dokumenten und Statistiken insbesondere **Expertengespräche** geführt.

Für die **Abschätzung der Entwicklungspotenziale** im 2 km-Radius in den zehn Untersuchungsräumen wurden die Flächen, die nicht Siedlungsfläche (z.B. Gewässer, Verkehrsflächen) oder geschützte Flächen (z.B. Freirumverbund lt. LEP HR, Schutzgebiete) sind, herausgerechnet. Für die verbleibenden Flächen wurden die Entwicklungspotenziale für drei Szenarien berechnet. Dafür wurde die rechnerisch mögliche Einwohnerzahl sowie die Zahl der Arbeitsplätze und Besuchenden auf Basis abgestimmter Belegungsdichten sowie das daraus resultierende Wegeaufkommen inkl. des SPNV-Anteils ermittelt. Folgende **Annahmen** kamen in den **drei Szenarien** zur Anwendung:

- ≡ Szenario 1: Grundlage sind die im Automatisierten Liegenschaftskataster (ALKIS) ausgewiesenen bereits bebauten und unbebauten bzw. als Siedlungsfläche (Wohn-/Gewerbe-/Mischnutzung) ausgewiesenen Flächen unter Beachtung des jeweils zugeordneten Nutzungstyps.
- ≡ Szenario 2: Ergänzend zu den Flächen in Szenario 1 wurden Nachverdichtungspotenziale angesetzt sowie Unlandflächen einbezogen. Dazu zählen ungenutzte Flächen wie z.B. Böschungen, Halden oder nicht rekultivierte ehemalige Abbauflächen von Rohstoffen.
- ≡ Szenario 3: Neben den Flächen aus den Szenarien 1 und 2 werden auch nicht geschützte Natur- und Waldflächen sowie Landwirtschaftsflächen als mögliche Siedlungsflächen einbezogen.

Für jeden Untersuchungsraum liegt so ein Profil mit einem **theoretischen Siedlungsflächenpotenzial** vor. Diese Angaben werden mit dem Zustand und möglichen infrastrukturellen Verbesserungen der SPNV-Erschließung ergänzt und so **Chancen, Risiken und mögliche Konfliktpunkte** abgeleitet.

Status Quo

Demographische und wirtschaftliche Entwicklung

Die Kommunen im 5 km-Radius des BAR weisen seit 2013 in der Summe **deutliche Bevölkerungszuwächse** auf, wenn auch mit unterschiedlicher Dynamik. Das jährliche Bevölkerungswachstum 2013 bis 2022 war am südlichen und östlichen Teil des BAR mit 1,9 bzw. 1,8 Prozent pro Jahr höher als im westlichen und nördlichen Teil des BAR (1,5 bzw. 1,4 Prozent pro Jahr). Vieles spricht dafür, dass sich das Wachstum insgesamt, wenn auch verlangsamt, fortsetzt. Die stärkste Dynamik ist in den Kommunen am südlichen Teilstück des BAR zu erwarten.

Diese Entwicklung spiegelt sich auch in den Arbeitsmarktzahlen bis 2022 wider. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig **Beschäftigten am Arbeitsort** nahm in den brandenburgischen Kommunen im 5 km-Radius des BAR (ohne Berliner Teil des BAR) zwischen 2013 und 2022 um **rd. 18 %** auf über 300.000 zu. Der prozentuale Zuwachs pro Jahr war damit insgesamt stärker als der Einwohnerzuwachs. Zugleich wird deutlich, dass die Zuwächse 2013 bis 2018 deutlich höher waren als 2018 bis 2022.

Das **Pendleraufkommen** (Berufspendlerbewegungen über die Gemeindegrenze) zwischen den Kommunen im 5 km-Radius des BAR beläuft sich auf knapp 200.000; die mit Abstand stärkste Relation ist naturgemäß zwischen den Umlandkommunen im Land Brandenburg mit Berlin festzustellen.

Verkehrsnachfrage auf dem BAR

Die dynamische Bevölkerungs- und Arbeitsmarktentwicklung und das hohe Pendleraufkommen spiegeln sich nur in geringem Umfang in der **Fahrgastnachfrage** auf dem BAR wider. Deutlich wird, dass die Fahrgastnachfrage auf dem östlichen Abschnitt des BAR deutlich höher ist als auf den südlichen und westlichen Abschnitten. Ursache hierfür sind die meist stark ausgelasteten und den BAR abschnittsweise befahrenden Regionalexpresszüge. Im nordöstlichen Bereich werden im Abschnitt Karower Kreuz bis Hohen Neuendorf zu etwa 30 % auch tangentielle Mobilitätsbedürfnisse bedient. Auffällig ist, dass die Fahrgastnachfrage im südlichen Abschnitt (Genshagener Kreuz bis Kreuz Wildpark) trotz starker Berufspendlerverflechtungen zwischen der Landeshauptstadt Potsdam und den angrenzenden Kommunen deutlich geringer ausfällt als zum Beispiel auf dem nördlich anschließenden Abschnitt bis zum Kreuz Wustermark.

Insgesamt ist die durchschnittliche Fahrgastnachfrage auf den radialen Schienenstrecken von und nach Berlin deutlich höher als auf dem BAR. Nach Einschätzung des VBB beträgt das Verhältnis zwischen der durchschnittlichen Fahrgastnachfrage auf dem BAR und der auf den Radialstrecken etwa 1:10.

Dies spiegelt sich auch in der Zahl der **Ein- und Aussteiger** an den Verkehrsstationen (ohne S-Bahn) wider. Ein Aufkommen von mehr als 6.000 Ein-/Aussteigern/Tag verzeichnen lediglich die Verkehrsstationen in Golm und Hennigsdorf. Nennenswert sind noch die Verkehrsstationen Berlin Hohenschönhausen, Potsdam Marquardt und Schönefeld (b. Berlin). Alle weiteren Verkehrsstationen weisen nur wenige hundert Ein- und Aussteiger pro Tag auf.

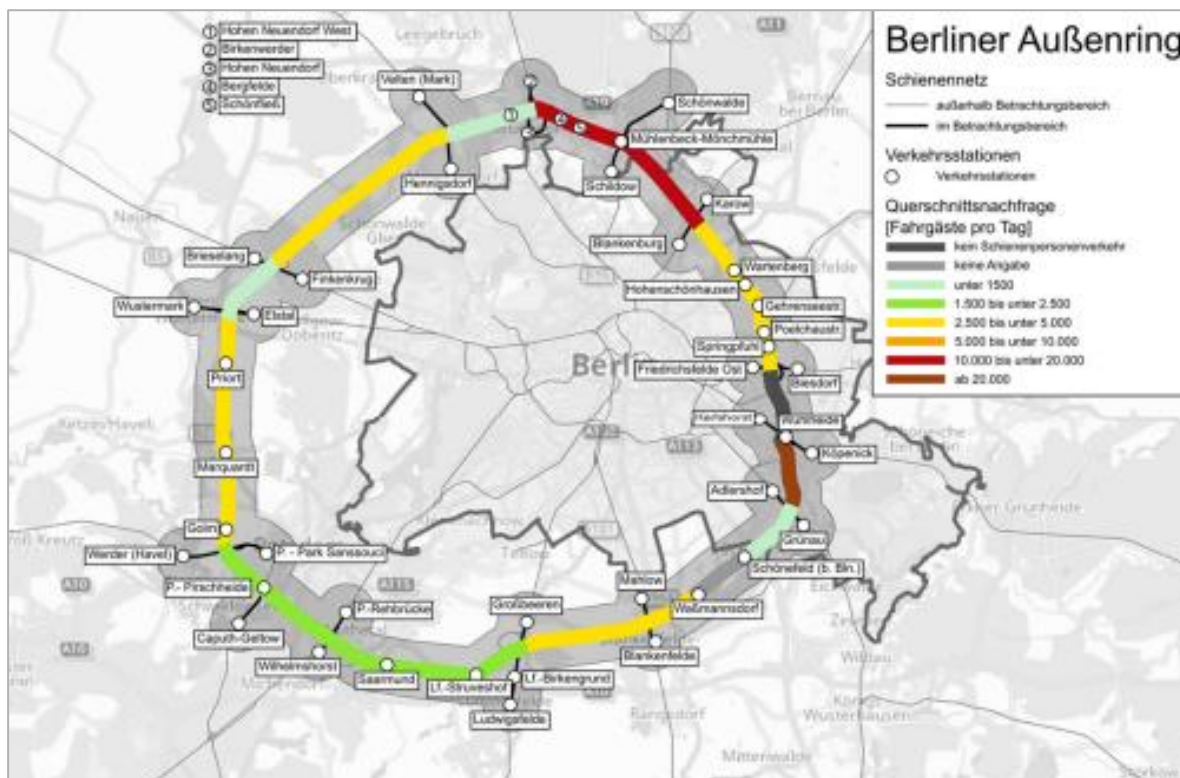


Abbildung 2: Nachfrage auf den Teilabschnitten des BAR (Bestand)

Zentrale Ergebnisse der Studie

Bahntechnische Erfordernisse

Festgestellt wurde, dass die Streckenauslastung entlang des gesamten BAR unterschiedlich hoch ist, der BAR jedoch im derzeitigen Zustand **nicht überlastet** ist. Dies würde sich mit der teilweise oder vollständigen Realisierung der theoretischen Entwicklungspotenziale in den zehn Untersuchungsräumen ändern. Vor dem Hintergrund der bereits hohen Siedlungsdichte im Berliner Stadtgebiet könnten mittel- und langfristig Optionen der intensiveren Siedlungsentwicklung im Umfeld der Berliner Schnittpunkte geprüft werden.

Empfohlen wird daher unter Berücksichtigung der Nachfrageentwicklung die **Prüfung punktueller Infrastrukturerweiterungen** wie den Ausbau von Verkehrsstationen, ein höhenfreier Anschluss von Verbindungskurven an den Schnittstellen sowie Blockverdichtungen. Im Bereich der BAR-Schnittpunkte zwischen Tangentiale und Radiale könnten weitere Gleisverbindungen die Leistungsfähigkeit und Resilienz des Gesamtsystems steigern. Die bisher meistens eingleisigen Verbindungskurven zwischen BAR und Radialstrecken schränken die Spielräume einer zukünftigen Angebotsplanung ein.

Noch verfügbare Flächen für die Wiedererrichtung und Ergänzung weiterer Verbindungskurven oder die perspektivische Errichtung von Verkehrsstationen sollten darum **freigehalten** werden. Die Errichtung **weiterer Turmbahnhöfe** ist ausgesprochen aufwendig und ein nachfrageseitiger Bedarf aktuell kaum erkennbar.

Theoretische Entwicklungspotenziale in ausgewählten Untersuchungsräumen

Für alle zehn Untersuchungsräume wurden die theoretischen bzw. rechnerischen Siedlungs- und Flächenentwicklungspotenziale ermittelt. Diese Angaben werden mit dem Zustand und der möglichen infrastrukturellen Verbesserung der SPNV-Erschließung ergänzt und so Chancen, Risiken und mögliche Konfliktpunkte benannt.

Ausgewählte Ergebnisse für einige Untersuchungsräume lauten wie folgt:

Hennigsdorfer Kreuz

Im 2-km-Radius sind bereits etwa 32 % der Fläche bebaut. Weitere rd. 28 % stehen theoretisch für weitere Siedlungsflächen zur Verfügung (Szenario 3). Die rechnerische Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl bzw. das Wegeaufkommen würde sich in dem Fall nahezu verdoppeln. Die potenziellen Nutzungsflächen grenzen sowohl an industriell genutzte Gebiete als auch Wohngebiete an, so dass ein relativ hoher gewerblicher Nutzungsmix denkbar ist.

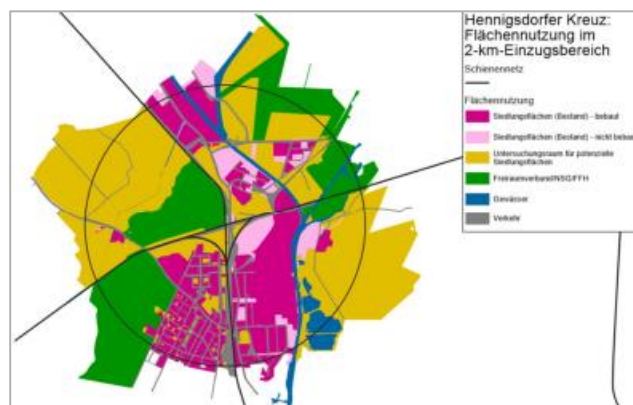


Abbildung 3: Flächennutzung und Potenziale am Hennigsdorfer Kreuz

Entwicklungspotenzial liegt in der Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Hennigsdorf bis Velten als Teil der Investitionsprogramms *i2030* inkl. der Reaktivierung des Haltepunktes Hennigsdorf-Nord. Dieser läge direkt am Schnittpunkt BAR / Radiale. Im Rahmen von *i2030* wird auch die mögliche Nord-Ost-Verbindungskurve („Kurve Hohenschöpping“ zur Führung des Prignitz Express) untersucht.

Genshagener Kreuz

Im 2-km-Radius sind lediglich etwa 24 % der Fläche bebaut, vor allem südlich des BAR. Diese werden insbesondere gewerblich genutzt. Weitere rd. 44 % der Flächen im 2 km-Radius und mehrheitlich nördlich des BAR stehen theoretisch für eine weitere Siedlungsentwicklung zur Verfügung (Szenario 3). Die rechnerische Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahl bzw. das Wegeaufkommen würde sich in dem Fall fast verdreifachen, wobei aufgrund der Vorprägung vor allem eine gewerbliche Nutzung in Frage käme.

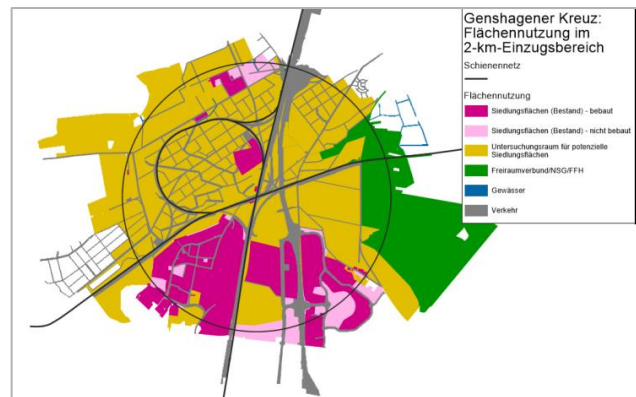


Abbildung 4: Flächennutzung und Potenziale am Genshagener Kreuz

Potenziale liegen auch in dem möglichen viergleisigen Ausbau der Anhalter Bahn, die das Gebiet von Nord nach Süd durchkreuzt. Eine nachhaltige Verkehrsabwicklung wäre hier durch die vorhandenen Schienenstrecke sowie den Bahnring möglich. Weitere Verbindungskurven oder ein Turmbahnhof wären aufwändig herzustellen. Zugleich besteht eine deutlich sichtbare Trennwirkung durch die Bahnflächen und Gleisanlagen.

Kreuz Potsdam-Pirschheide

Gegenwärtig sind nur etwa 7 % der Gesamtfläche bzw. 0,9 km² bebaut. In allen drei Szenarien wäre eine weitere Siedlungsentwicklung eingeschränkt. Gründe liegen in den weiträumigen Gewässer- und geschützten Freiraumflächen. Erst im dritten Szenario würden nennenswerte Nutzungsoptionen hinzukommen, und das Flächenpotenzial vor allem entlang der Radiale etwa verdoppeln.

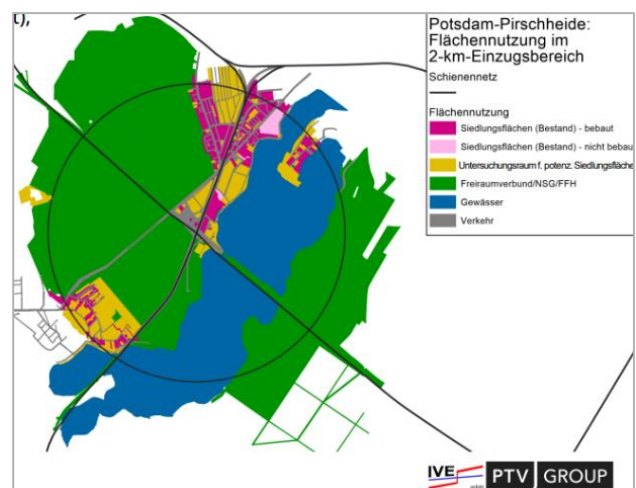


Abbildung 5: Flächennutzung und Potenziale am Kreuz Potsdam-Pirschheide

Der Turmbahnhof Pirschheide ist 2024 nach umfassender Sanierung wieder in Betrieb gegangen. Zusammen mit dem Tram-Anschluss bieten sich Chancen für eine nachhaltige Verkehrsabwicklung. Für die Landeshauptstadt Potsdam gilt der Standort aufgrund seiner Anbindung an den städtischen ÖPNV und bestehenden Siedlungsgebieten als Standort mit hoher Priorität.

Weitere Standorte

Es wurden im Rahmen der Untersuchung noch weitere sechs Schnittpunkte des Berliner Außenrings hinsichtlich ihrer Siedlungspotenzialräume betrachtet. Dies sind:

- ≡ Kreuz Hohen Neuendorf
- ≡ Kreuz Mühlenbeck
- ≡ Mahlower Kreuz
- ≡ Kreuz Bergholz
- ≡ Kreuz Wildpark
- ≡ Kreuz Wustermark
- ≡ Kreuz Falkenhagen

Die Daten dieser Standorte mit sehr unterschiedlichem Umfang an geschützten Flächen und möglichen Potenzialräumen der Siedlungsentwicklung können auf Nachfrage zur Verfügung gestellt werden.

Fazit

Die Studie liefert **erstmalig Einschätzungen** zu theoretischen Flächen- und Siedlungsentwicklungspotenzialen für zehn im Land Brandenburg gelegenen Schnittpunkte des BAR mit den Radialen aus Berlin (Untersuchungsräume). In den Entwicklungsszenarien 2 und 3 würde die Verkehrsnachfrage an den Schnittpunkten (deutlich) zunehmen. Dies böte die Chance auch zur Stärkung von tangentialen Verkehrsverflechtungen entlang des BAR.

Für die Untersuchungsräume werden daher in Abhängigkeit von der weiteren Siedlungsentwicklung **Empfehlungen und Vorschläge** für mögliche Investitionen in die Verbesserung der Bahninfrastruktur am BAR und den Radialen formuliert. Gezielte Angebotsverbesserungen und Infrastrukturergänzungen (z. B. neue Stationen) müssen sich aus der künftigen Nachfrageentwicklung an den Schnittpunkten und im Bereich der Korridore ableiten.

Insgesamt liegt mit der Studie eine **Grundlage für die weitere Kommunikation** mit Stakeholdern und Entscheidungsträgern in Berlin und Brandenburg vor. Ziel ist es, diese Ergebnisse bekannt zu machen und für die Chancen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung in Verbindung mit einer guten und leistungsfähigen SPNV- bzw. Bahninfrastruktur am BAR und an den Radialen zu werben.

Zugleich wird deutlich, dass für die Konkretisierung der – bislang – theoretischen Entwicklungspotenziale **vertiefende Betrachtungen** in ausgewählten Untersuchungsräumen **erforderlich werden**. Bei Interesse und aktiver Mitwirkung der Kommunen in den Untersuchungsräumen bzw. im 2 km-Radius um die Schnittpunkte sollten weitere raum- und siedlungsstrukturelle Betrachtungen zu möglichen Flächennutzungen mit einem möglichst guten Verhältnis aus Nutzen und Erschließungsaufwand sowie bestenfalls in Verbindung mit bereits laufenden Vorhaben und Planungen durchgeführt werden. Diese sind für 2025 / 2026 in enger Abstimmung sowie mit aktiver Mitwirkung der jeweils betreffenden Städte und Gemeinden geplant.

Weitere Angaben

Die Studie wurde durch das Kommunale Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V. (KNF e.V.) als Auftraggeber finanziert und durchgeführt. Eine fachliche Begleitung erfolgte durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), die Gemeinsame Landeplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL) und einige Kommunen in der Anliegensgruppe Schienenverkehr und Bahnhöfe des KNF e.V.

Auftragnehmer waren PTV Transport Consult GmbH, Dresden, als Vertragspartner mit IVE – Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen mbH, Hannover, im Unterauftrag.

Die Bearbeitung erfolgte im Zeitraum Dezember 2023 bis Dezember 2024. Die wesentlichen Ergebnisse sind auf der Mitgliederversammlung des KNF e.V. im November 2024 vorgestellt worden. Die Kosten beliefen sich auf rd. 83.000 EUR.

Kontakt

Landeshauptstadt Potsdam

Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaft und Umwelt

Hegelallee 6-10, Haus 1 - 14469 Potsdam

Bernd Rubelt, Tel.: 0331 - 289 3010 / Mail: Geschaeftsbereich4@rathaus.potsdam.de

Kommunales Nachbarschaftsforum Berlin-Brandenburg e.V.

c/o complan Kommunalberatung GmbH

Voltaireweg 4 - 14469 Potsdam

Matthias von Popowski / Eike Bülow, Tel.: 0331 20 15 10 / Mail: knf@complangmbh.de

Stand: 6. März 2025