

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

Potsdam, den 15.02.2018

Ekkehard Buß  
Stadt Luckenwalde  
Stadtplanungsamt

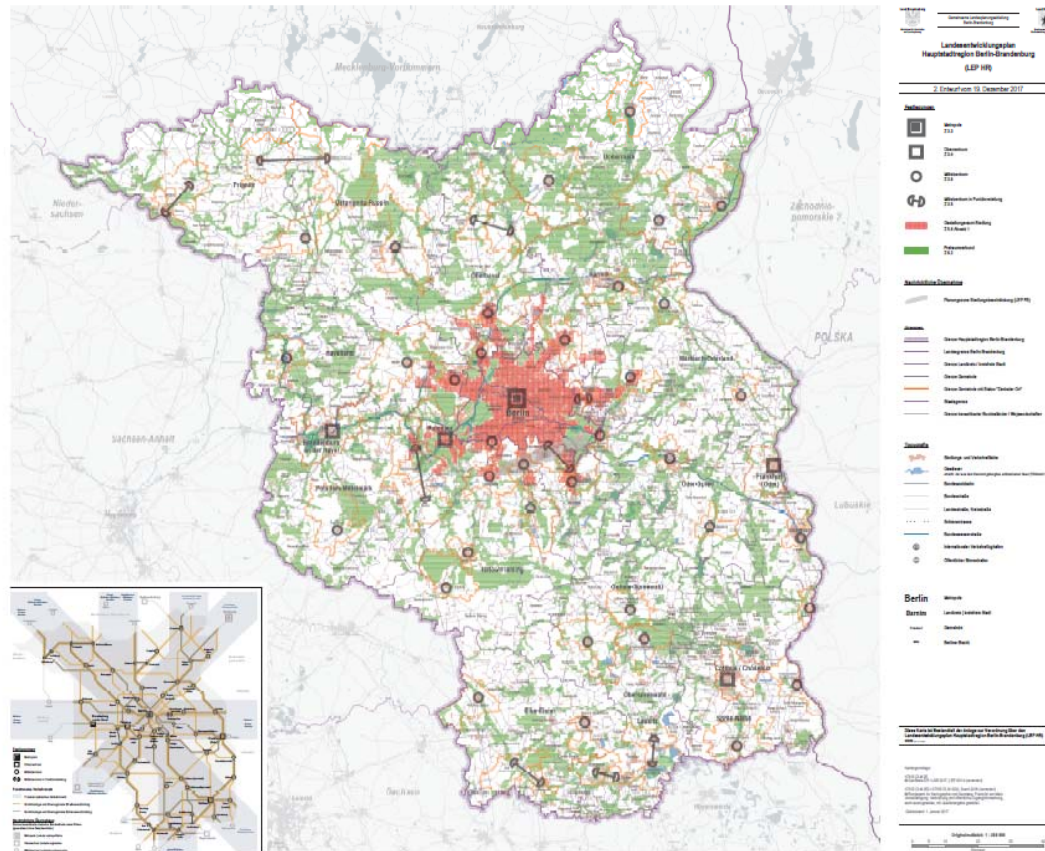
---

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

Liegt die Zuständigkeit für die Fahrradparken-Infrastruktur allein bei den  
Kommunen?

Kann das Land die Kommunen noch stärker unterstützen oder auch selbst  
Aufgabenträger sein?

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung



LEP HR, 2. Entwurf



**Öffentliche Auslegung des 2. Entwurfes des LEP HR**  
vom 5. Februar – 5. April 2018

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Fragen zur Steuerung der Siedlungsentwicklung durch den Landesentwicklungsplan*
- Kann der LEP HR Impulse für eine MIV-reduzierte schienengestützte Siedlungsentwicklung geben ...
- ... und dabei „fahrradfreundliche“ Verkehrsstrukturen besonders belohnen?

## Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Ist dies eine Aufgabe der Landesentwicklungsplanung?*

Raumordnungsgesetz - § 2 Grundsätze der Raumordnung

Abs. 2: Die Siedlungstätigkeit ist räumlich zu konzentrieren, sie ist vorrangig auf vorhandene Siedlungen mit ausreichender Infrastruktur und zentrale Orte auszurichten

Abs. 3: **Es sind die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität und ein integriertes Verkehrssystem zu schaffen.** (...) Vor allem in verkehrlich hoch belasteten Räumen und Korridoren sind die Voraussetzungen zur Verlagerung von Verkehr auf umweltverträglichere Verkehrsträger wie Schiene und Wasserstraße zu verbessern. Raumstrukturen sind so zu gestalten, dass die Verkehrsbelastung verringert und zusätzlicher Verkehr vermieden wird.

---

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Was enthält der LEP HR zum Thema Radverkehr?*

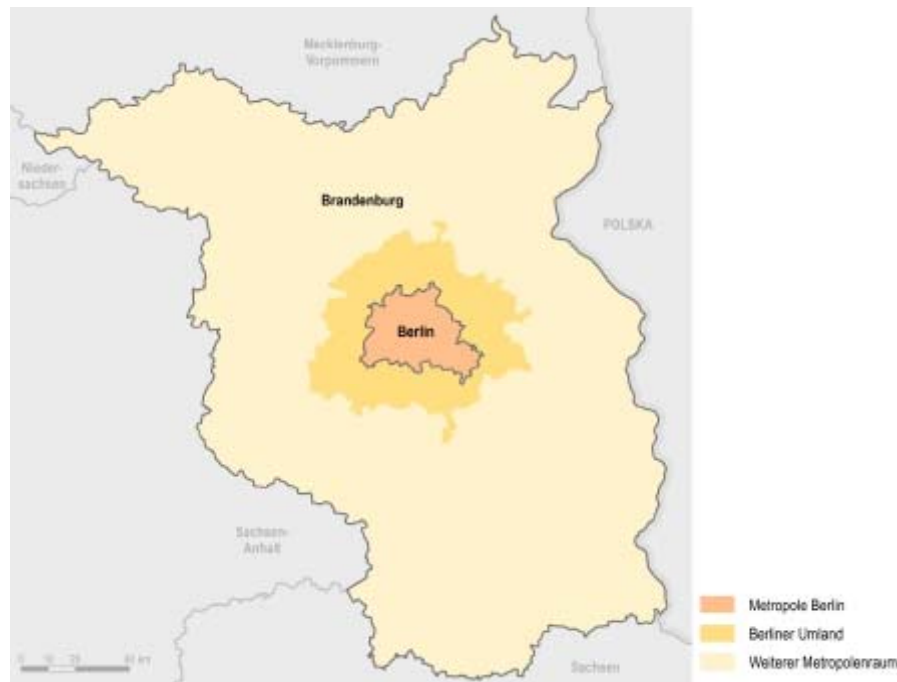
## Im LEP HR (2. Entwurf, 2018)

- Im Zusammenhang mit der touristischen Entwicklung in den Kulturlandschaften (**Kap. Kulturlandschaftliche Handlungsräume**)
  - Touristische Radrouten als Thema für die Zusammenarbeit Berlin und Brandenburg (**Kap. Zusammenarbeit zwischen Berlin und dem Berliner Umland**)
  - Touristische Angebote werden besonders gut angenommen, wenn die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln gelingt, zum Beispiel die Fahrradmitnahme in Zügen ... (**Kap. Ländlicher Entwicklung**)
  - Besonders geeignet sind Standorte, die verkehrlich (ÖV) bereits gut angebunden und für zusätzliche Verkehre noch aufnahmefähig sind und die eine Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel (ÖV, Rad) ermöglichen. (**Kap. Innenentwicklung und Funktionsmischung**)
-

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

Quelle: LEP HR, 2. Entwurf, Textteil

- *Wie steuert der Landesentwicklungsplan die Siedlungsentwicklung?*



Quelle: LEP HR, 1. Entwurf, Textteil

## Einteilung in drei Strukturbereiche



*Berlin und das Berliner Umland sind von einer besonderen Entwicklungsdynamik geprägt, die schwerpunktmäßig auf den Gestaltungsraum Siedlung gelenkt werden soll.*

*(Quelle: LEP HR, 2. Entwurf, Textteil)*

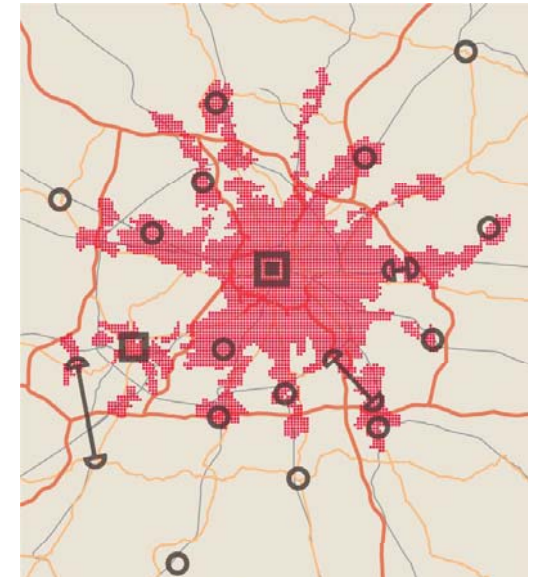
# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Wie steuert der LEP HR die Siedlungsentwicklung?*

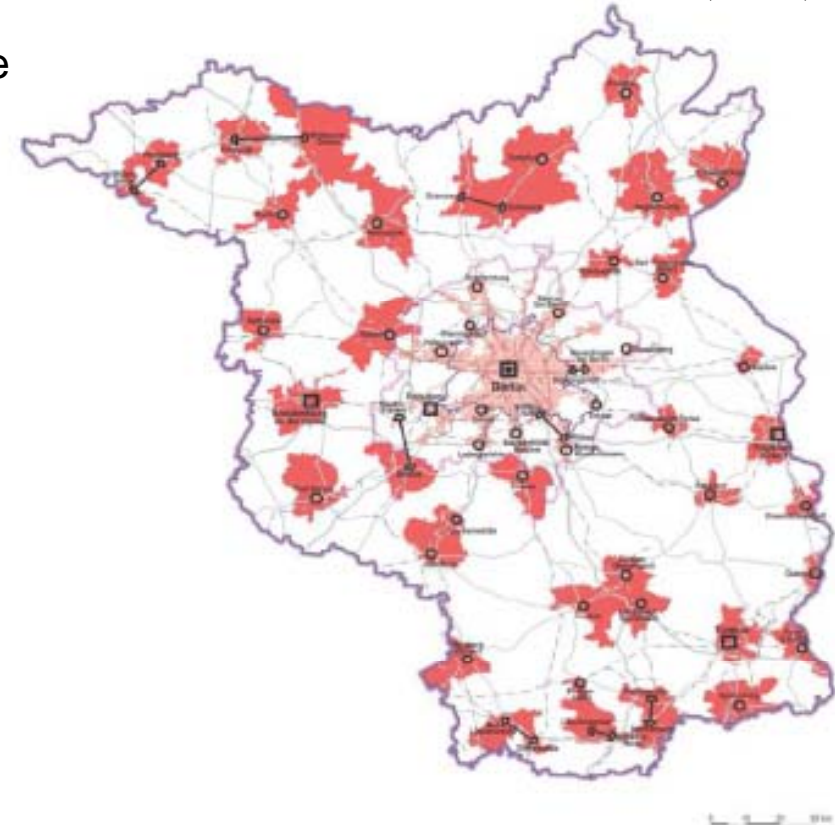
In der Metropole und im Berliner Umland:  
freie Siedlungsentwicklung im Gestaltungsraum  
Siedlung, sonst 1 ha / 1000 Einwohner / 10 Jahre

In den zentralen Orten im erweiterten  
Metropolenbereich:  
freie Siedlungsentwicklung

Im erweiterten Metropolenbereich  
1 ha / 1000 Einwohner / 10 Jahre  
In den Zentren der Grundversorgung:  
+ 2 ha / 1000 Einwohner / 10 Jahre



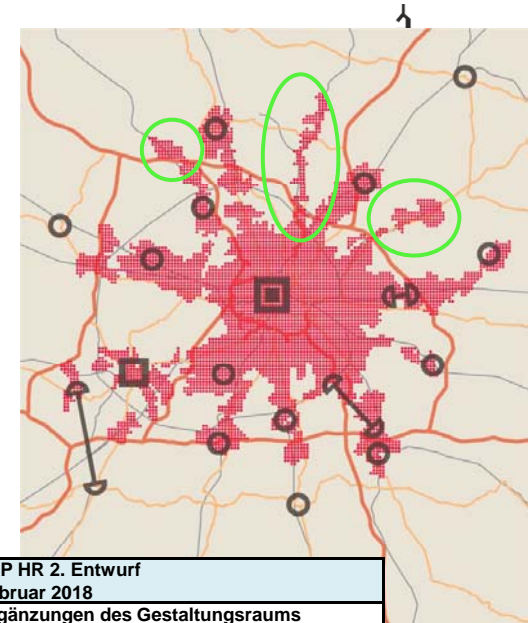
Quelle: LEP HR, 2. Entwurf, Textteil





# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *LEP HR - Steuerungswille überhaupt vorhanden?*



Festlegungen zur Siedlungsentwicklung	LEP B-B	LEP HR 1. Entwurf Juli 2016	LEP HR 2. Entwurf Februar 2018
Gestaltungsraum Siedlung	Gestaltungsraum Siedlung - Freie Entwicklung, Anschluss an Siedlungsgebiete nicht zwingend	Gestaltungsraum Siedlung (Ausdehnung wie im LEP B-B)  - Muss nicht an vorhandene Siedlungsflächen anschließen - Umzuwandelnde Wochenendhausgebiete ... müssen nicht an den Siedlungsbereich anschließen - Erweiterung von Streu- und Splittersiedlungen muss nicht vermieden werden	<b>Ergänzungen des Gestaltungsraums Siedlung</b> - <b>Oberkrämer</b> - <b>Entwicklungssachse Richtung Wandlitz</b> - <b>Entwicklungssachse Richtung Werneuchen</b> (alle drei mit massiven Eingriffen in den Freiraumverbund, also Flächen die nicht zum Siedlungsbereich gehören) - Muss nicht an vorhandene Siedlungsflächen anschließen -Anschluss für umzuwandelnde Wochenendhausgebiete... müssen nicht an den Siedlungsbereich anschließen -Erweiterung von Streu- und Splittersiedlungen muss nicht vermieden werden
Zentrale Orte ohne Gestaltungsraum Siedlung	Freie Entwicklung	Freie Entwicklung	+ <b>Angermünde, Luckau, Blankenfelde-Mahlow und Hoppegarten</b> (in Funktionsteilung mit Neuenhagen bei Berlin) Freie Entwicklung
Achsenzwischenräume im sog. Berliner Umland	0,5 ha /1000 Ew. / 10 Jahre	5 % des Wohnungsbestandes / 10 Jahre (Begründung: <b>1 ha</b> )	<b>1 ha</b> /1000 Ew/10 Jahre  Wandlitz, Werneuchen und Oberkrämer werden aufgegeben
Grundzentren (grundfunktionale Schwerpunkte)	-	+ 2,5 % des Wohnungsbestandes (= <b>0,5 ha</b> )	<b>1 ha</b> /1000 Ew/10 Jahre + <b>2 ha</b>
nicht zentrale Orte / ländlicher Raum	0,5 ha /1000 Ew. / 10 Jahre	5 % des Wohnungsbestandes / 10 Jahre /Begründung: <b>1 ha</b> )	<b>1 ha</b> /1000 Ew/10 Jahre
2. Reihe Städte		Entlastungsfunktion – vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte	Wohnbedarfsfunktion vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte
Anschluss Siedlungsflächen	Ausnahme vom Anschluss an vorhandene Siedlungsflächen im Gestaltungsraum Siedlung	Ausnahme nur für Gewerbe- und Industrie, außer im Gestaltungsraum Siedlung	Ausnahme nur für Gewerbe- und Industrie, außer im Gestaltungsraum Siedlung

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Risiko, wenn die Länder mit ihren Plänen nicht dem Flächenverbrauch entgegenwirken?*
- Degradierung der Landesentwicklungsplanung durch den Bundesgesetzgeber



## Modellkommunen des Planspiels Teilnehmerkreis

**87 Kommunen aus 12 Bundesländern**

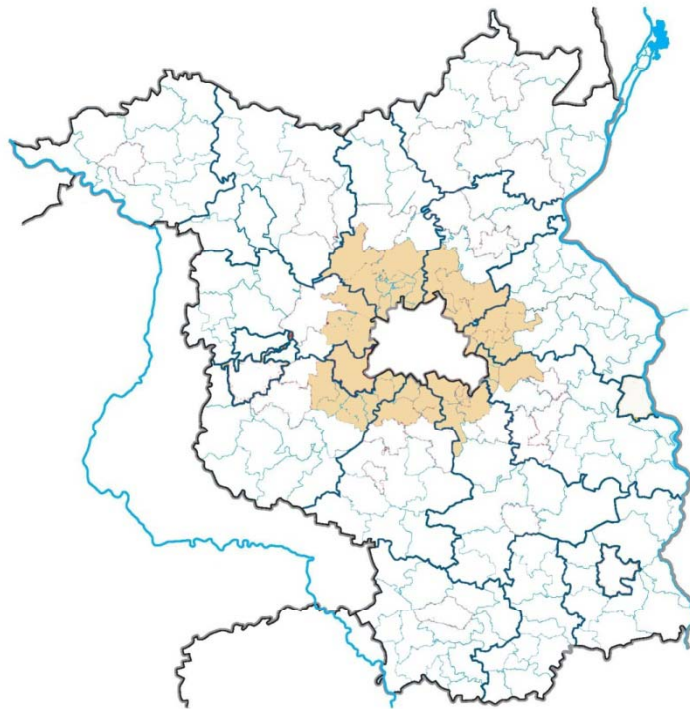
- 3 Kernstädte (Karlsruhe, Kassel, Reutlingen)
- 12 Zentren in Ballungsgebieten (z.B. Deggendorf, Dessau-Roßlau)
- 10 Zentren in ländlichen Gebieten (z.B. Bad Säckingen, Schkeuditz)
- 62 kleine Gemeinden (z.B. Duchroth, Euerbach, Meerane)

→ **Guter repräsentativer Querschnitt**

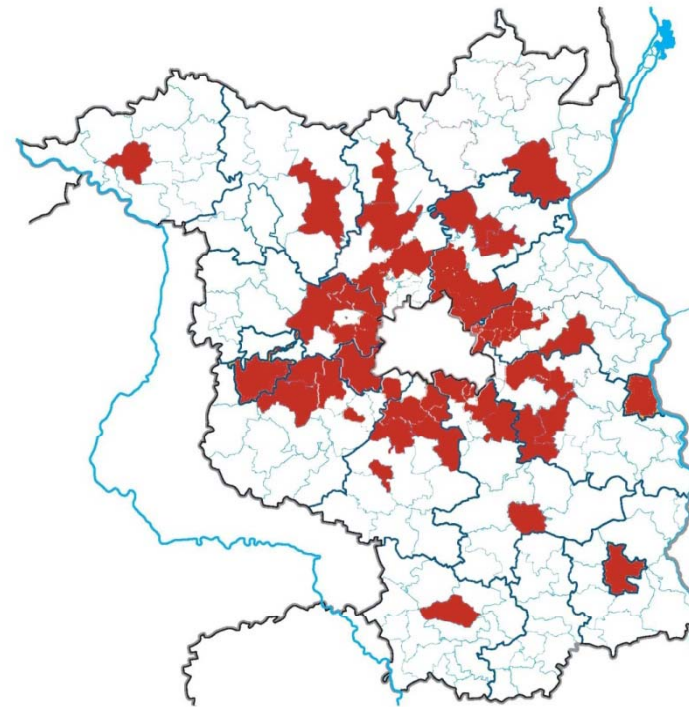


# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Siedlungsentwicklung in der Realität*



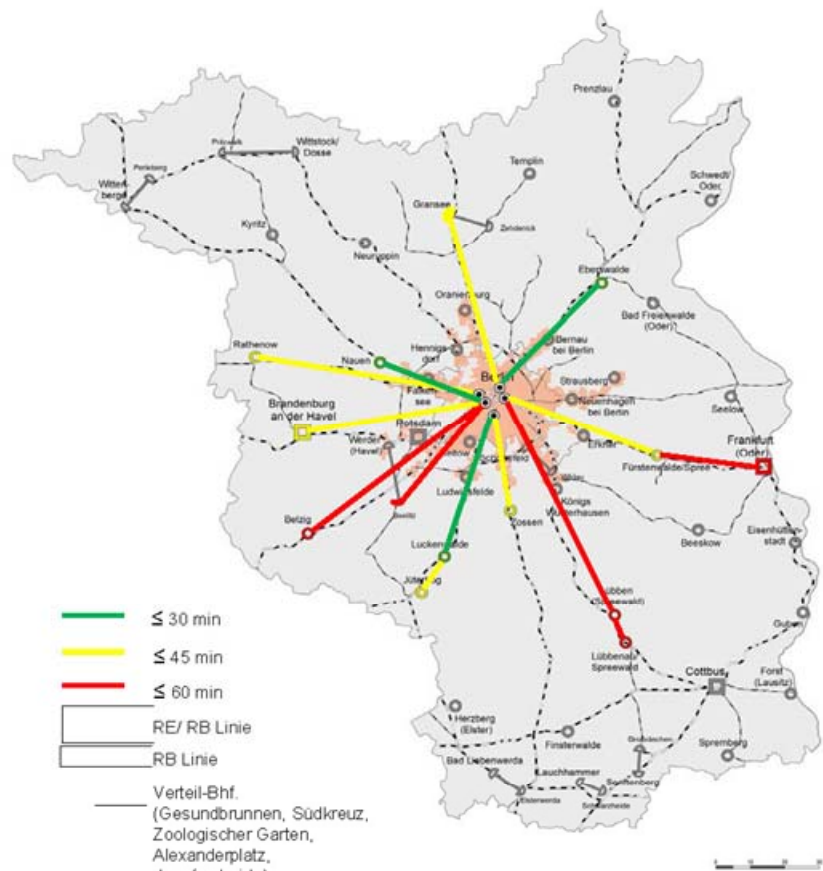
51 Gemeinden des Berliner Umlandes



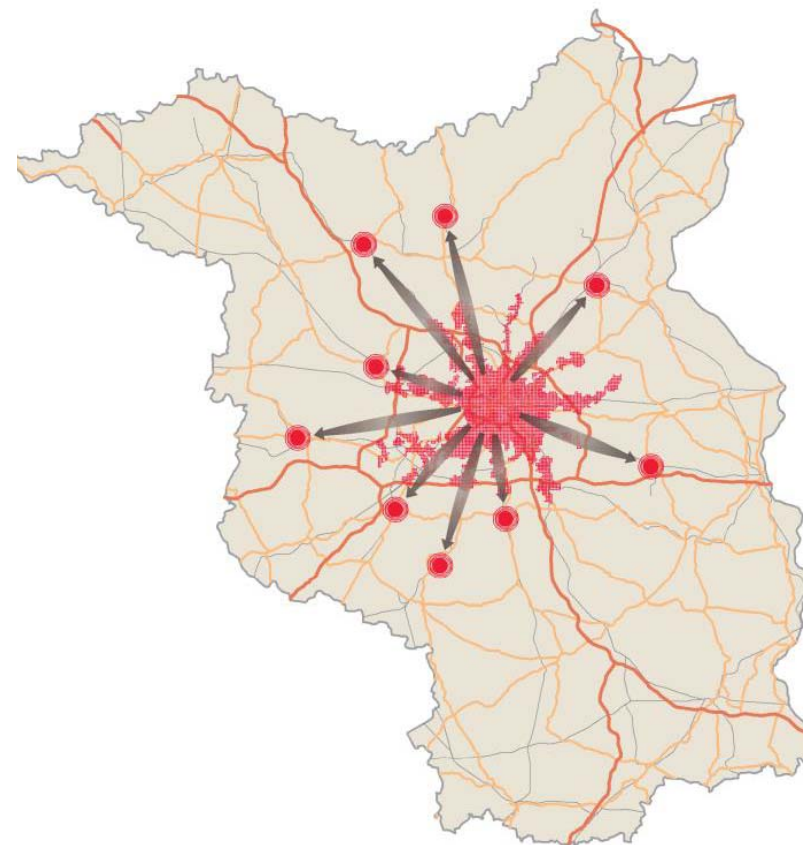
51 Gemeinden mit der stärksten  
Entwicklungsdynamik 2012 - 2016

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- Idee „Förderung der Städte in der 2. Reihe“



Quelle: GL, Regionaldialoge 2016



LEP HR, 2. Entwurf

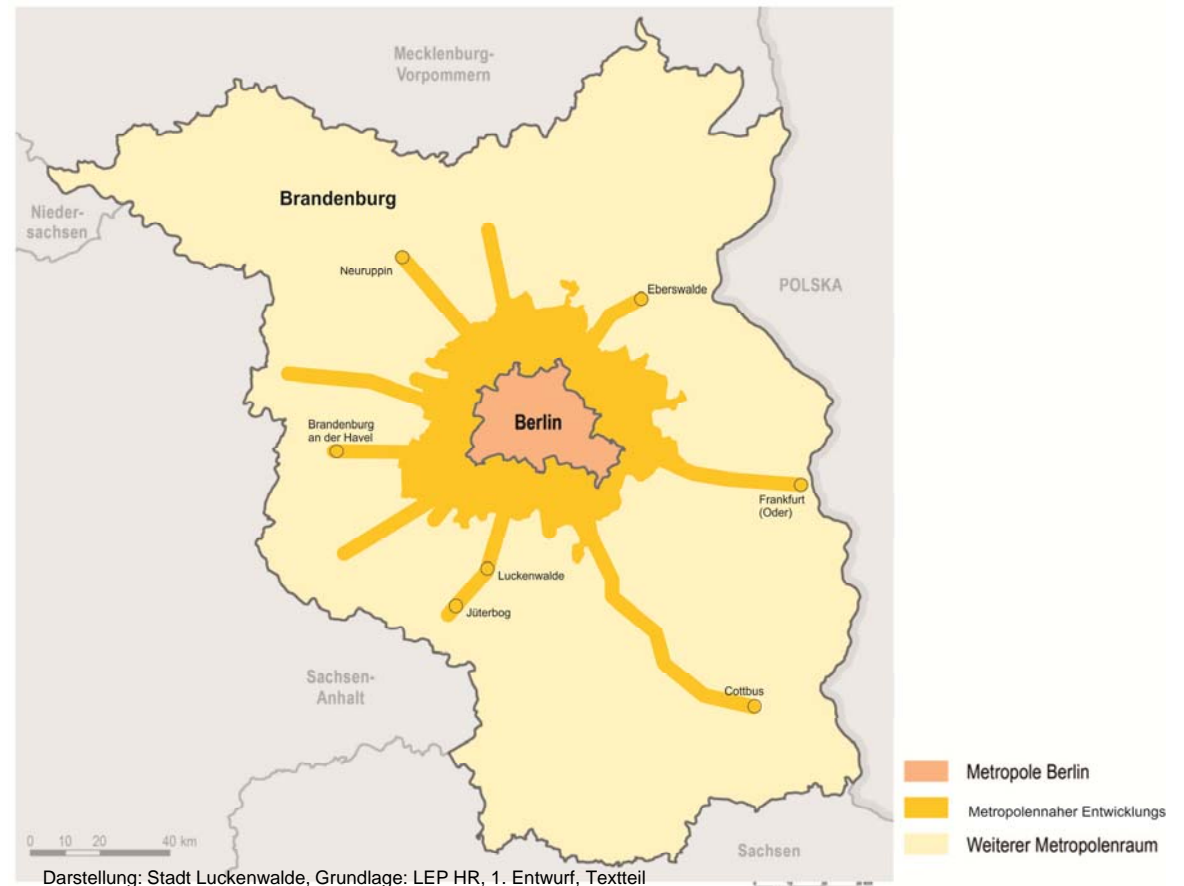
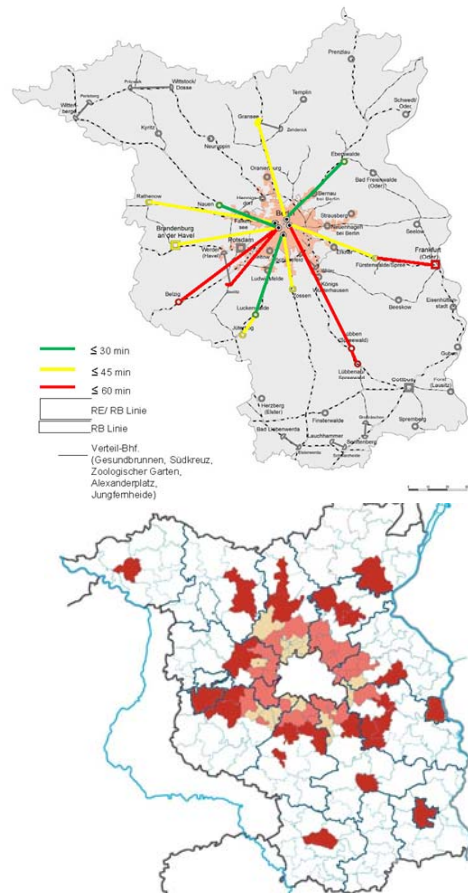
# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

LEP HR 1. Entwurf 2016	LEP HR 2. Entwurf 2018
<p><b>G 5.5 (2)</b>            In den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus der Metropole Berlin über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind <b>und damit Entlastungsfunktionen für den Kern der Hauptstadtregion</b> übernehmen können, sollen Siedlungsflächen für die Wohnungsversorgung vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte entwickelt werden.</p>	<p><b>G 5.8</b>            In den Ober- und Mittelzentren im Weiteren Metropolenraum, die aus der Metropole Berlin über die Schiene in weniger als 60 Fahrminuten erreichbar sind (Städte der zweiten Reihe), <b>sollen wachstumsbedingte Bedarfe an Wohnsiedlungsflächen besondere Berücksichtigung finden.</b> Hierzu sollen Siedlungsflächen für die Wohnungsversorgung vorrangig im Umfeld der Schienenhaltepunkte entwickelt werden.</p>

*Berlin und das Berliner Umland sind von einer besonderen Entwicklungsdynamik geprägt, die schwerpunktmäßig auf den Gestaltungsraum Siedlung gelenkt werden soll.  
(Quelle: LEP HR, 2. Entwurf, Textteil)*

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Ein realistischeres Modell der Raumstruktur in der Hauptstadtregion?*



## Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Kann der LEP HR Impulse für eine MIV-reduzierte schienengestützte Siedlungsentwicklung geben ... .. und dabei „fahrradfreundliche“ Verkehrsstrukturen besonders belohnen?*

Siedlungsentwicklungsbonus für den Umweltverbund

Siedlungsentwicklungsbonus – in Abhängigkeit von der Infrastruktur

Belohnung, für die Gemeinden, die in ihre Schnittstellen zum SPNV und in ihre Fahrradinfrastruktur investieren bzw. investiert haben!

Park & Ride / Bike & Ride – Konzepte auf Landesebene

Vorbereitung von Radverkehrsachsen und Umweltverbundachsen



## Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Wie kann so etwas aussehen?*

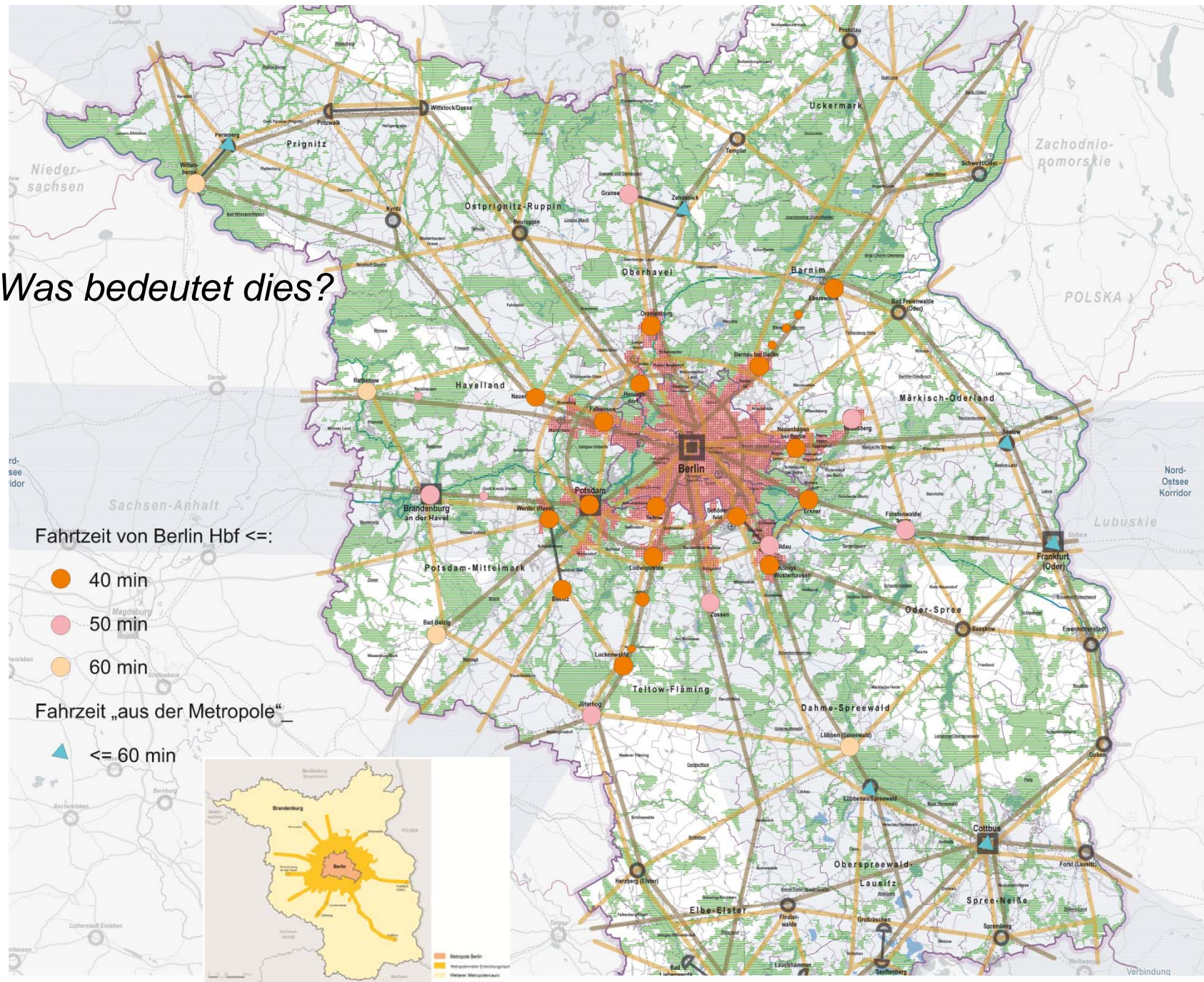
„Wir schlagen daher vor, einen **zusätzlichen Entwicklungsbonus** von fünf Prozent des Wohnungsbestandes einzuräumen, **für Ortsteile, die innerhalb von 15 Minuten mit dem Fahrrad von einem Schienenhaltepunkt zu erreichen sind**, aber nur wenn diese **über spezielle Radverkehrsanlagen** (z.B. Fahrradstraßen, Radwege, Fahrradstreifen, Schutzstreifen – innerorts auch Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche) mit dem Schienenhaltepunkt verbunden sind. Da sich die Attraktivität dieser Wohnstandorte aus der Möglichkeit begründet, den **Wohnungsmarkt im Kern der Metropole zu entlasten**, sollte dies insgesamt auf Ortsteile beschränkt werden, für die die **Gesamtreisezeit aus Bahnfahrt und Fahrradfahrt maximal 60 Minuten** beträgt.“

(aus der Stellungnahme der AGFK zum LEP HR, 1. Entwurf)

---



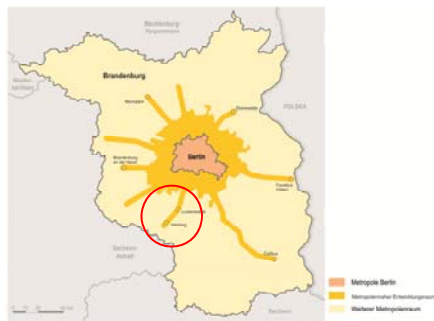
■ Was bedeutet dies?



Darstellung: Stadt Luckenwalde, Grundlage: LEP HR, 1. Entwurf

- Was bedeutet dies?

Beispiel  
Entwicklungsachse  
Anhalter Bahn



- Schienenhaltepunkt
- Ortsteil eines zentralen Ortes
- Ortsteil < 16 min zum Schienenhaltepunkt mit Radwegverbindung und Gesamtfahrzeit Bahn + Rad < 61 min

Darstellung: Stadt Lücknow, Grundlage: LGB Brandenburg

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

Mobilitätskonferenz  
Berlin-Brandenburg  
11.12.2017 in Potsdam

Berlin:  
Entwicklung entlang der  
SPNV-Achsen vs. Verkehrskollaps in Berlin

Hamburg:  
Park & Ride / Bike & Ride – Konzepte,  
Erreichbarkeitsanalysen als  
zentrale Aufgaben  
(Berlin / Brandenburg: Aufgaben der  
Kommunen)

Projekte des Öffentlichen Verkehrs in der Metropolregion



ÖPNV in Hamburg

19



Quelle: [mil.brandenburg.de](http://mil.brandenburg.de) / © MIL; C.Schultz

Quelle: [mil.brandenburg.de](http://mil.brandenburg.de) /  
Raimund Brodehl,  
Hamburgische Behörde für Verkehr

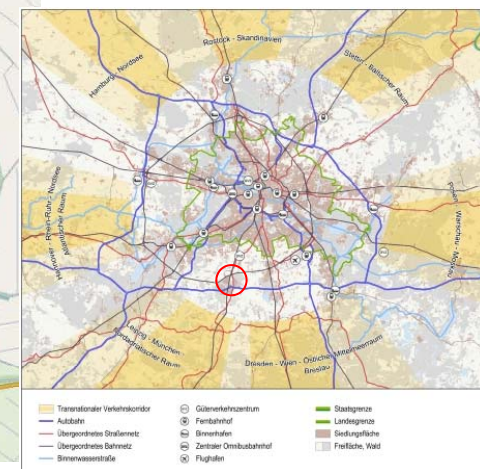
# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

## ■ Themen für die Landesentwicklungsplanung?

### Park & Ride / Bike & Ride - Konzept



Quelle: LEP HR, 2. Entwurf, Textteil

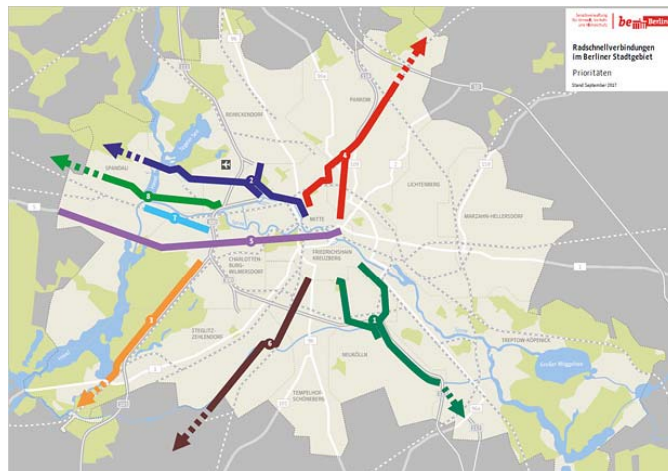


Darstellung: Stadt Luckenwalde, Grundlage: Geoportal des Landkreises Teltow-Fläming

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

## ■ Themen für die Landesentwicklungsplanung?

Radverkehrsachsen / Umweltverbundachsen festlegen!



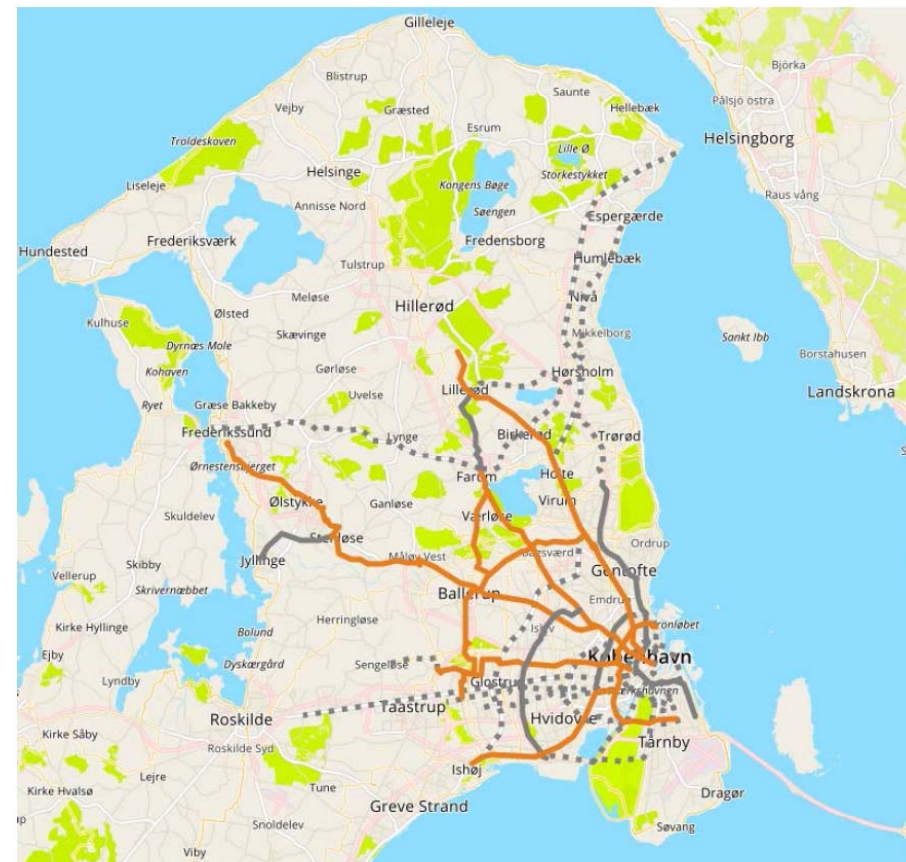
Quelle: <https://www.berlin.de/senuvk/>

Radverkehrsachsen

- Anschluss Berlin / Brandenburg
- Anschluss Potsdam / Umland

Umweltverbundachsen

- Auch an den Bahnstationen / parallel zu Bahnstrecken



Beispiel: Hauptstadtregion Kopenhagen

Quelle: [www.supercykelstier.dk](http://www.supercykelstier.dk)

# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

- *Ausblick:*

## **Koalitionsvertrag 2018, Seite 77:**

„Schienenverkehr:

Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein. **Mit einem Schienepakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen** und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern. Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren.“

***Was bedeutet das für den LEP HR und für den  
Landesnahverkehrsplan?***

---



# Stärkung fahrradfreundlicher Strukturen – Gedanken zur Landesentwicklungsplanung

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

